

Porque o Brasil não cresce tanto quanto poderia? Da má educação ao não
deixar fazer

TEXTO 1 – Educação, Infraestrutura e ambiente de negócios.

Para crescer bem se deve racionalizar enquanto é tempo!
Francisco Gelinski Neto¹

RESUMO

O texto foca o baixo crescimento da economia brasileira como uma decorrência de um conjunto de falhas e deficiências que atingem desde a deficiente infraestrutura, baixa produtividade da mão de obra, educação insatisfatória, má gestão pública, corrupção e violência até regulacionismos e travas burocráticas. Isso tudo acaba tolhendo o espírito animal empresarial e reduz o crescimento nacional. Os dados e análises tomaram por base publicações de articulistas de diversas áreas. O objetivo do trabalho foi levantar as questões institucionais, de ambiente de negócios e de infraestrutura como restritoras do crescimento do país. O trabalho permitiu a apresentação de diversas sugestões para o país sair da inércia, entre elas a reforma política, a melhor fiscalização e coordenação de obras de infraestrutura e práticas de fiscalização.

SUMÁRIO

1. Introdução p. 2
2. Objetivos do texto p.7
3. A importância da produtividade, da eficiência, da inovação e do ambiente de negócios p.7
4. A grande questão brasileira - a questão educacional p.10
5. Educação e produtividade p.14
6. O nível de investimento e o crescimento p.15
7. A ineficiência na execução de obras P.16

¹ Professor do Departamento de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Santa Catarina. Texto elaborado entre setembro a final de novembro de 2014.
f.gelinski@ufsc.br.

7. 1. Aspectos gerais e indicadores da defasagem infraestrutural do Brasil p.17
 7. 2. A defasagem infraestrutural energética p.21
 7. 3. Casos de lentidão nas obras de infraestrutura no Brasil p.24
 8. Burocracia nas obras públicas de infraestrutura e corrupção atrasam o país p.27
 - 8.1. A má burocracia atrasa obras no estado de Santa Catarina p.30
 - 8.2. A não ferrovia do frango em Santa Catarina – a ferrovia do galo velho eleitoral² p.31
 8. 3. Outras de Santa Catarina: Pontes, aeroporto e contorno viário p.34
 - 8.4. A não ferrovia da fiol p.37
 - 8.5. Um novo capítulo na história (ou novela) das ferrovias no Brasil? P.39
 - 8.6. Como corrigir o mau hábito dos aditivos e sobrepreços p.40
 9. Infraestrutura: transporte público e imobilidade p.41
 10. Por que o país tem que mudar? Problemas na tecnologia e inovação p.43
 11. A falta de pessoal concursado travaria ação do estado e suas agências de regulação e de fiscalização e de licenciamento? p.44
 12. A burocracia paralisa empreendimentos privados p.45
 - 12.1. A dificuldade de abrir e iniciar um negócio no Brasil p.45
 - 12.2. A dificuldade de se manter um negócio no Brasil p.49
 13. Síntese das restrições ao crescimento do Brasil p.52
 14. Sugestões para destravar o país p.52
 15. Considerações finais p.53
- Referências p.54
- Anexos p.57

² Denominação dada por Moacir Pereira (2014c) no Diário Catarinense 16/10/2014, p.18. Isto por que a ordem de serviço foi assinada às vésperas do segundo turno da eleição presidencial.

1. INTRODUÇÃO

Agente não quer só comida, quer comida, diversão e arte
Titãs

O baixo crescimento da economia brasileira tem sido uma preocupação frequente entre economistas e outros analistas, da mídia e mesmo o público em geral. Crescimento elevado significa mais riqueza expressa por produto ou renda. O produto deve ser crescente entre outros motivos pelo próprio crescimento da população e por que todos almejam um padrão de vida maior³.

Na Contabilidade Nacional os dados de crescimento tradicionalmente são analisados pelo lado da *demand*a (comportamento do consumo, dos gastos governamentais, do investimento e do setor externo) e/ou pelo lado da *oferta* (desempenho dos setores agropecuário, industrial e de serviços). Porém, o histórico de crescimento do PIB brasileiro nos últimos 30 anos mostra um fraco desempenho. Este desempenho tem sido inferior a diversos países até mesmo aos países componentes dos BRICS⁴.

O objetivo deste trabalho é levantar as questões institucionais, de ambiente de negócios e de infraestrutura como restritoras do crescimento do país. Vai apontar o baixo crescimento do país decorrente da ineficiência, inoperância, corrupção, burocracia e outras mazelas, conforme inferem

³ Se o país quiser continuar no bom caminho da correta ação social há que crescer mais pois, "(...) a verdade física elementar que não se pode distribuir o que ainda não foi produzido, a não ser ganhando ou tomando emprestado do mundo" (DELFIM NETTO, 2014, cad. A, p.2).

⁴ Ver: Nem "pibão", nem "pibinho": a possível recuperação do PIB de 2013 <http://cnm.ufsc.br/files/2013/09/boletim-n.-601.pdf> Carmen Rosario Ortiz Gutierrez GELINSKI e Eduarda Coelho ZAMPIRON; Recessão Técnica do PIB em 2014/2 e a sua Relação com o Investimento e a Poupança <http://cnm.ufsc.br/files/2014/09/Boletim-62.pdf> Carmen Rosario Ortiz Gutierrez GELINSKI e Berward EICKE JUNIOR.

Seabra (2013), Vasconcelos (2014), Schneider (2013), Ferreira e Cardoso (2012), Nakano (2014), Pereira (2014 a, 2014b e 2014 c).

Este texto é organizado em 15 seções: 1. Introdução; 2. Objetivos do texto e os demais conforme listadas no sumário.

O crescimento econômico requer maior eficiência dos agentes econômicos: quer seja trabalhadores, empresários, governos e seus gestores e burocratas. A regulação excessiva pode ser fator de trava aos negócios. A burocracia inútil e morosa trava o crescimento, a educação ineficiente também, a violência penaliza a força de trabalho e gera custos elevados. Obras inacabadas e demoradas impedem a produção e restringem investimentos, a corrupção reduz a produtividade da economia⁵. Ferreira e Cardoso (2012) já apontavam para o futuro baixo crescimento da economia brasileira em 2014 e 2015 em razão da baixa e decrescente eficiência produtiva⁶. Além das variáveis citadas anteriormente, os economistas e outros interessados no crescimento econômico discutem: o papel dos juros para o investimento; do câmbio como provável inibidor da competitividade; o endividamento público; a tributação como depressor da renda pessoal e disponibilidade de recursos para formar poupança; os gastos; as políticas comerciais que podem ser desfavoráveis a este ou aquele segmento da economia; a inflação como elemento gerador de incerteza que afetam os

⁵ Algumas vezes o Ministério Público atua restringindo atividades, o que atrasa obras viárias, de usinas, portos, em outros casos, são os órgãos de licenciamento ambientais que exigem demorados processos e excessivos números de licenças.

⁶ Haveria, segundo eles um o provável crescimento brasileiro a taxas medíocres em razão da baixa e decrescente eficiência produtiva. Anotaram que **Países pouco eficientes crescem pouco, países com regras instáveis menos ainda**. A crescente intervenção do governo na economia, o virtual abandono ou "flexibilização" do regime de metas de inflação, o maior protecionismo comercial, a interrupção dos leilões de petróleo, a instabilidade no setor elétrico e a incapacidade do governo em levar a cabo seus investimentos planejados são fatores que apontam para um país menos produtivo e eficiente (FERREIRA, CARDOSO, 2012, cad. A, p.12).

negócios e a renda. As citadas variáveis macroeconômicas e outras mais podem afetar em maior ou menor grau o crescimento econômico⁷.

Muitas das variáveis citadas anteriormente acabam afetando o Produto Nacional, a Despesa Nacional e a Renda Nacional. Se houver insuficiência de oferta de produto, ou seja, se a Oferta Agregada for incapaz de dar conta da demanda agregada haverá pressão inflacionária⁸. Assim, a preocupação dos analistas, embora muitas vezes não explicitada, é a elevação da oferta agregada- produto potencial. Essa é uma maneira de evitar pressões inflacionárias no longo prazo, uma vez que a tendência da demanda agregada é sempre de crescimento⁹. No caso da oferta agregada potencial não crescer, o produto, renda e despesa de equilíbrio não crescerão se não houver ociosidade na economia e, nesta situação, as pressões da demanda agregada elevarão os preços.

A oferta agregada é o somatório de toda produção da economia, ela é aumentada pela elevação da produtividade ou por aumento de disponibilidade de fatores de produção ou insumos, obrigará o país a fazer investimento em produtividade¹⁰ e, aumentar a disponibilidade de fatores e ou insumos de produção. Nota-se que estes últimos precisam obrigatoriamente de investimento e o essencial que eles tenham eficiência, ou seja, sejam adequados, produtivos e principalmente ocorram em momento certo. Este último, infelizmente não tem acontecido no Brasil,

⁷ Artigo de Nakano (2014) aborda o baixo nível de investimento no Brasil, a tributação elevada, as taxas juros elevadas, o câmbio apreciado, a dívida pública elevada como depressores do dinamismo do crescimento da economia brasileira. Publicado no Valor Econômico com o título: Por que o Brasil cresceu tão pouco – 14 out. 2014.

⁸ É natural que a demanda agregada avance dado que a despesa nacional, representada por gastos de consumo mais gastos de investimento mais gastos do governo mais as exportações líquidas aumentam frequentemente.

⁹ Considera-se a demanda agregada o somatório de consumo, investimentos, gastos Governamentais e exportações líquidas. Sendo esta a diferença entre exportações e importações.

¹⁰ Tecnologia e aprimoramento da mão de obra (treinamento e educação).

além de ser baixo o volume de investimento para Formação Bruta de Capital Fixo.

Então numa situação de baixa produtividade decorrente de educação deficiente deprime-se o volume de produção de bens e serviços e, logo o produto nacional é afetado. Também se a logística e infraestrutura forem deficientes aumentará o custo e, sabe-se que custo elevado reduz a produção e a oferta, afetando o produto nacional. Outros determinantes de oferta ou da produção são: objetivos dos empresários, condições de oferta. Então, se os empresários estão imersos num ambiente de negócios cheio de dificuldades e dúvidas decorrentes entre outros de burocracia para abrir um negócio, dificuldades para efetivar alguma atividade por corrupção ou mesmo para obter uma licença ambiental, entre outros, eles reduzirão o seu ímpeto para abertura de novos negócios. Isto afeta o produto nacional (ver neste trabalho as dificuldades institucionais na Itália, que inclusive, estaria mais bem classificada do que o Brasil no quesito dificuldade de negócios). Outras variáveis que afetariam a economia são: a saúde deficitária ou, ainda a violência endêmica, que prejudicam a produção do país. Estas variáveis afetam as capacidades individuais das pessoas expressarem maiores produtividades. As pessoas estarão com deficiências físico-motoras ou psicossomáticas ou outras decorrentes de traumas psicológicos. Além disto, poderão estar afastadas de seu ambiente de trabalho ao estarem procurando tratamento médico. Nestes casos reduz-se a produção e, também acaba por demandar recursos públicos que eventualmente deixam de serem empregados em algum investimento infraestrutural. Portanto, saúde fragilizada decorrente de violência¹¹, de crimes, de falta de saneamento básico ou outros são depressores do produto nacional.

¹¹ A violência cotidiana no Brasil causa traumas como em uma guerra: insônia, falta de concentração e atitudes como ignorar o assunto, comuns entre uma multidão de brasileiros, são sintomas do estresse pós-traumático, verificado após conflitos

2. OBJETIVOS DO TEXTO

Recorde-se que o objetivo geral é apontar que o baixo crescimento do país decorrente da ineficiência, inoperância, corrupção, burocracia e outras mazelas. Os objetivos específicos são: descrever as ineficiências que afetam a evolução da infraestrutura nacional; os problemas da deficiente e insatisfatória educação, o problema da corrupção; burocracia e outros.

3. A IMPORTÂNCIA DA PRODUTIVIDADE, DA EFICIÊNCIA, DA INOVAÇÃO E DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS.

Diversos autores (SEABRA, 2013, VASCONCELOS, 2014, SCHNEIDER, 2013, FERREIRA e CARDOSO, 2012, NAKANO, 2014) tratam do baixo crescimento da produtividade da economia brasileira, da ineficiência da gestão pública, da necessidade da inovação e crescimento econômico e, da melhoria no ambiente de negócios.

Estas e outras variáveis fazem parte dos denominados 12 pilares da competitividade citados no relatório do Fórum Econômico Mundial (*The Global Competitiveness Report 2010-11*)¹². Os problemas existentes nas

internacionais e catástrofes naturais. “As pessoas tendem a fugir do problema, criando um círculo vicioso entre falta de participação/pressão e não execução de políticas para aumentar a segurança” (ALMEIDA, 2007, p.3). A pesquisa Análise dos Custos e Conseqüências da Violência no Brasil realizada por pesquisadores do IPEA verificou que em 2004, o custo da violência foi de R\$ 92,2 bilhões. Isto representava 5,09% do Produto Interno Bruto (PIB), ou seja R\$ 519,40 *per capita*. Estes dados foram publicados originalmente no livro *As vítimas ocultas da violência* de 2006. O projeto final compôs uma trilogia que se iniciou com o estudo **Custo com as mortes por causas externas**, na seqüência houve aprofundamentos no trabalho **Custo da violência para o sistema público de saúde**, culminando com **Análise dos custos e conseqüências da violência no Brasil** (BELCHIOR,2007).

¹² Os 12 pilares são: Instituições; Infraestrutura; Ambiente Macroeconômico; Saúde e Educação Primária; Alta Educação e Treinamento; Bons e Eficientes Mercados; Eficiente Mercado de Trabalho; Desenvolvimento do Mercado Financeiro e de Crédito; Disponibilidade de Tecnologia; Tamanho do Mercado; Sofisticação dos Negócios; Inovação.

variáveis reduz a participação da economia brasileira na economia mundial impactando negativamente no crescimento econômico do país.

Os pilares da competitividade são divididos em três fontes. A primeira fonte são os *requerimentos básicos* que são compostos pela infraestrutura, estabilidade macroeconômica, saúde e educação primária. Estes pilares seriam os fundamentais no caso de **economias conduzidas por fatores de produção**. O Brasil está deficiente em pelo menos três deles: infraestrutura, saúde e educação primária. Estes serão analisados à frente. A segunda fonte de competitividade são os elementos de *aumentos de eficiência*: educação superior e treinamento, eficiência nos mercados de bens, disponibilidade de tecnologia. Estes pilares entre outros seriam a chave para **economias conduzidas pela eficiência**. Novamente aqui o Brasil está mal posicionado uma vez que nossos índices de formados no ensino superior ainda são baixos e perde eficiência em alguns mercados de bens e serviços à medida que cresce a intervenção do governo nos mesmos sob o argumento de controle de inflação (FERREIRA, CARDOSO, 2012). O péssimo desempenho do Brasil em termos de patentes concedidas e prazos absurdos para obtê-las colocam o país em posição francamente desfavorável. Além disso, fala-se em apagão de engenheiros. E, por último como pilares chave para **economias conduzidas por inovação** estão os *fatores de inovação e sofisticação* que são compostos por sofisticação dos negócios e inovação. Estes últimos estariam presentes comumente em economias de elevada renda *per capita*, que não é o caso do Brasil, país de renda média baixa.

Giambiagi (2012) tomando por base o livro *Desenvolvimento econômico: uma perspectiva brasileira*¹³ centra as suas explicações sobre o baixo crescimento do país em quatro elementos: crescimento da população,

¹³ Livro da Editora Campus organizado por Fernando Veloso, Pedro Cavalcanti e Samuel Pessoa.

de 2,8% até 1980 explicaria o crescimento da economia até aí; a negligência educacional e exclusão por sua vez freiam a economia por suas ineficiências; poupança doméstica irrisória força dependência de capital externo para investimento; e produtividade dos fatores que teria crescido fortemente até os setenta e colapsado após e recuperado timidamente nos últimos anos. As correções de rumos destes elementos seriam a chave para o crescimento econômico (Anexo 1¹⁴).

A necessidade de mudança acerca do ambiente de negócios e, portanto na capacidade de efetivação de investimentos é urgente, a ponto de consultores do FMI opinarem: “reformas decisivas são necessárias para estimular a confiança e elevar o crescimento potencial de hoje e de amanhã” afirmou a diretora do FMI, Christine Lagarde ao comentar a necessidade de aumento de investimentos e de reforma no mercado de trabalho no Brasil (FMI, 2014, p.21).

Ora, tudo conspira para pequenos aumentos de produto uma vez que aumento de oferta de insumos depende de investimentos realizados em prazos normais e, isto não acontece no Brasil por diversas razões, entre elas a **corrupção**. Algumas pessoas afirmam que ao se criar dificuldades abre-se a porta para a venda de facilidade. Nesse sentido, a excessiva burocracia para uma simples abertura de estrada já abre espaço para negociatas ou para demoras infundáveis. Veja-se o caso da duplicação da BR 101 sul, em especial na questão Morro dos Cavalos. O Governador Colombo, de Santa Catarina comentou sobre a dificuldade de execução de investimentos (obras) em razão da judicialização frequente que acaba por atrasar meses e anos as obras necessárias (a infraestrutura cresce lentamente)¹⁵.

¹⁴ Anexo 1 – Extrato do texto: Um roteiro para o desenvolvimento.

¹⁵ Entrevista à RBS no Jornal do Almoço em 6 de outubro de 2014.

A produtividade é dependente tanto de tecnologia (em máquinas e processos) quanto de habilitações da mão de obra. Ora sabe-se da parca qualidade da educação no Brasil com repetências e baixos índices de aprendizagem nas matemáticas e em ciências. Sem elevação de qualidade do capital humano a evolução da produção também fica comprometida.

4. A GRANDE QUESTÃO BRASILEIRA - A EDUCAÇÃO

A melhoria da educação urge no Brasil, pois, além de o país estar com baixo nível de produtividade já está ocorrendo uma desaceleração da taxa de crescimento da oferta de trabalho por conta da profunda transformação demográfica em curso. “A população em idade ativa declinará a partir da próxima década” (ARBACHE, 2013, cad. A, p. 15). Isso significa que os que ficarem no mercado deverão obrigatoriamente serem mais produtivos, sob pena de redução de oferta de produtos e serviços. Arbache (2013) justifica ainda que o aumento de *produtividade como fundamental para o país reduzir o hiato de renda per capita com os países industrializados*.

Embora o governo do Brasil absorva com tributos 36% do PIB e, invista em educação 6,1% do PIB, acima dos 5,6% da OCDE, o país está com resultados piores em termos de avanço social comparativamente a outros países. Por exemplo, tomando-se como parâmetro o Índice de Desenvolvimento Humano ou os indicadores de avaliação da educação, o Brasil perde para muitos países emergentes que possuem carga tributária menor (LISBOA, SALTO, 2014). Saliente-se que em termos de gasto por aluno o Brasil está muito abaixo da OCDE. Enquanto nestes países o gasto por aluno atinge US\$ 8.925 no Brasil alcança apenas US\$ 2.985 (BANDEIRA, 2014).

Menezes Filho (2014) analisando a evolução do IDEB entre 2005 a 2013 afirmou que o aprendizado dos alunos está estacionado em um nível

muito baixo comparativamente aos países de alto desempenho como são os casos da Coreia do Sul da Finlândia. Analisa ainda que o país deveria observar os locais onde o ensino avançou bastante. Verificou que o desempenho de estudantes estaria geralmente ligado a equipes de gestores eficientes. Estes exemplos deveriam servir de estímulo para expandir as boas práticas educacionais para todo o Brasil.

O governo federal deveria liderar por meio de um programa que incentivasse todas as escolas a adotarem as boas práticas educacionais e que dão resultados. Tomando as ideias do economista Roland Freyer, de Harvard, Menezes Filho (2014) listou um conjunto de políticas educacionais exitosas mesmo em ambientes de vulnerabilidade. São elas: conversas frequentes do diretor com os professores para melhorar as aulas, uso de dados e avaliações para reformular os programas de ensino de cada série, aulas de reforço frequentes para todos os alunos, aumento do número de horas-aula e fazer com que os professores tenham expectativas altas quanto ao resultado acadêmico e comportamento de todos os alunos. A forma eficiente de incentivar a utilização das práticas é a indução por meio da liberação de recursos somente se a escola estiver praticando o recomendado. Além disso, o autor destaca a necessidade de promover um programa que atenda sobremaneira o desenvolvimento infantil para as crianças de famílias mais pobres que se não atendidas adequadamente provoca o atraso de suas habilidades cognitivas e sócio-emocionais como tem acontecido. Sintetiza afirmando que é necessário atuar em duas frentes – tanto no lado das famílias dos alunos quanto das práticas escolares se o país quiser avançar novamente no ritmo adequado (Anexo 2¹⁶).

Além das várias proposições de Cunha a maior prioridade é tentar implementar políticas que visem a reduzir o desperdício de capital humano

¹⁶ Anexo 2. Recomendações Flavio Cunha, professor da Universidade da Pensilvânia, entrevistado por Sergio Lamucci (2014).

no Brasil. Além daquelas crianças que terão baixo desenvolvimento nas localidades carentes e em situação de fragilidade o desperdício também se materializa nas mortes de jovens por violência, criminalidade e acidentes de carro.

Quando leio as notícias sobre o número de mortes em acidentes de carro nas estradas durante um feriado prolongado, eu sinto pelas famílias das vítimas, mas, como economista, **é impossível ignorar que essa perda de capital humano torna o nosso país mais pobre, afirma Cunha¹⁷**. (LAMUCCI, 2014, cad. A, p.14).

O Brasil está perdendo competitividade, pois, no longo prazo estaremos com menor produtividade da mão de obra relativamente a outros países em razão da queda do índice de jovens fazendo o ensino médio e concluindo a universidade. Menezes Filho (2014) destaca que **apenas metade** dos jovens de 15 a 17 anos de idade está frequentando a ensino médio atualmente. Destaque-se que o ensino médio está paulatinamente sendo abandonado pelo governo, obrigando os estudantes a procurarem escolas particulares¹⁸. Também no ensino superior há crise. Por exemplo, enquanto entre 1992 a 2002 as matrículas presenciais no ensino superior cresceram 126%, **na última década essa taxa cresceu apenas 70%**. Talvez o mais grave seja que **apenas 14% dos jovens** entre 25 a 34 anos de idade tenham concluído o ensino superior no Brasil, enquanto nos EUA e Coréia essa taxa é de 44% e 66% respectivamente. (MENEZES FILHO, 2014).

Para onde quer ir o Brasil? O quadro fica ainda mais sinistro ao se

¹⁷ “(...) A acumulação de capital humano é algo que começa antes mesmo do nascimento de uma criança e continua ao longo de toda a vida. Portanto, educação e formação de capital humano é papel das escolas, das famílias, das empresas e dos governos. O capital humano adquirido em uma etapa da vida é usado para acumular ainda mais capital humano. Uma vez tendo aprendido a ler, podemos usar esse conhecimento para ler e aprender sobre matemática. Déficits em acumulação de habilidades cognitivas aparecem cedo na vida de uma pessoa. Quanto mais tarde intervirmos para alterar essa trajetória, maior será o custo dessa intervenção. Essa é uma das razões pelas quais programas como a Educação de Jovens e Adultos tendem a ter baixo retorno” (LAMUCCI, 2014, cad. A, p.14).

¹⁸ O governo Federal está ampliando a oferta de vagas em cursos técnicos e treinamentos do PRONATEC, o problema são os governos estaduais.

observar o apagão das engenharias por simplesmente essas áreas terem sido relegadas ao segundo nível. Isto acirrou os problemas, pois, na construção de portos, aeroportos, rodovias, ferrovias, lavouras, etc. há déficit de engenheiros e técnicos que deixaram de ser formados.

O Brasil deve continuar readequando a sua matriz educacional com maior velocidade, pois, nossos competidores estão lá na frente. Por exemplo, na China os trabalhadores jovens (20 a 25 anos) vão ser duas vezes mais produtivos do que aqueles que estão se aposentando (YANG, 2014).

Apesar os problemas apontados, existem ainda expectativas positivas, pois, o ensino técnico teria crescido 110% em três anos atingindo 550 mil matriculados. (MÁXIMO, 2014). Das 263,4 mil vagas do início do governo Dilma (2010) ampliaram-se para 553,2 mil em 2013. (Anexo 3¹⁹).

Entre os meses de setembro/outubro de 2014, à época dos debates eleitorais Máximo (2014b) verificou as propostas e promessas dos candidatos presidenciais e notou que elas concordam que a educação brasileira somente terá um salto de qualidade se efetivar algumas mudanças. (Anexo 4²⁰).

(...) mudanças curriculares significativas em toda a educação básica, uma completa reforma do ensino médio e a valorização dos professores da rede pública, o que inclui mudanças na formação inicial nos cursos de pedagogia e nas licenciaturas e na qualificação ao longo da trajetória profissional e melhores carreiras e salários. (MÁXIMO, cad. A, p.12, 2014b).

Sugere-se verificar no anexo 5 o conjunto de infográficos mostrando a “fotografia” da educação brasileira. Número de matrículas por nível, o crescimento do orçamento do MEC, salários dos professores do ensino técnico e, as notas do IDEB e do PISA dos estudantes brasileiros desde 2005 a 2013. Em destaque negativo a baixa classificação do Brasil que está em

¹⁹ Anexo 3. O Crescimento do ensino técnico no país.

²⁰ Anexo 4. As propostas dos representantes dos candidatos à presidência.

58ª. colocação para um grupo de 65 países na avaliação do PISA (Programme for International Student Assessment).

5. EDUCAÇÃO E PRODUTIVIDADE

Além da problemática baixa qualidade na educação brasileira existe déficit em diversas profissões. Em razão disto o governo modificou a legislação para contratação de profissionais estrangeiros. Os principais problemas estariam no déficit de profissionais formados nas áreas de engenharia e tecnologia da informação. Por exemplo, o país necessitaria 350 mil engenheiros civis para dar conta de toda projeção de investimentos planejados para os próximos anos, mas as universidades formarão apenas 60 mil nos próximos dois anos (2013 e 2014). No caso de profissionais de Tecnologia da Informação (TI) a necessidade seria de 80 mil profissionais enquanto que as escolas da área no Brasil formarão apenas 34 mil (SAFATLE, 2013a). Esse é o verdadeiro apagão de mão de obra. Também esse é um gargalo importante para aumentar a produtividade da indústria.

Neste ponto é importante destacar o estudo do prof. Jorge Arbache denominado “O Brasil e a Importância da Indústria Intensiva em Conhecimento” no qual ele defende, entre outros, que é essencial ao Brasil participar em indústrias de alta tecnologia e, para isso a educação deve preparar para indústrias intensivas em conhecimento e não simplesmente termos indústrias de commodities. Isso é importante por que as “(...) indústrias intensivas em conhecimento são cruciais para alavancar o crescimento econômico, pois, pagam melhores salários, tem maior produtividade e estão mais conectadas à economia mundial” (LIMA, cad. A, p.3, 2014). O professor entrevistado destaca ainda que o Brasil contribui com apenas 5% com manufatura de alta tecnologia para as cadeias globais de valor, enquanto a China alcança 30% para esta contribuição.

A convergência de educação deficiente, travas na área de formalização de inovações via atrasos de registro de patentes aliado a ênfases em áreas não tecnológicas tem levado o país a crescer somente 6% em termos de produtividade, ficando na lanterna da maioria dos países emergentes. (Gráfico 1).

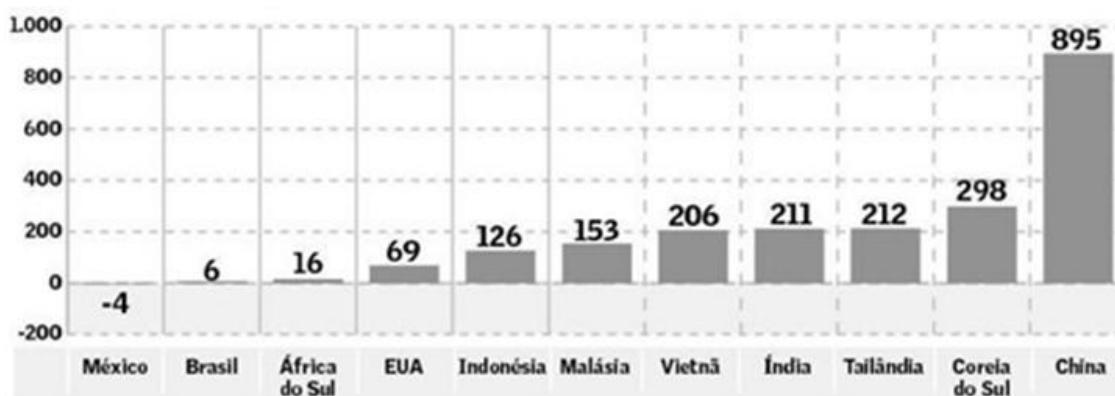


Gráfico 1. Crescimento da produtividade do trabalho de 1980 a 2013 em %.

Fonte: Conference Board e Unctad 2013 *apud* Lima (2014).

6. O NÍVEL DE INVESTIMENTO E O CRESCIMENTO

A correção da perda de produtividade e competitividade também necessita reversão na redução de investimentos em infraestrutura no país. O nível de investimento do Brasil está ao redor de 17% do PIB ante os 25 a 30% do PIB dos países emergentes²¹. Para o Brasil crescer 4% precisaria elevar os investimentos para o patamar de 25% e, além disso, deveria investir em infraestrutura 7% do PIB anualmente durante 30 anos, apenas para eliminar a defasagem e, assim alcançar níveis compatíveis aos da Coreia do Sul ou China. (NAKANO, 2014).

²¹ “Para crescer a uma taxa de 4% ao ano precisamos investir em torno de 23% do PIB, utilizando qualquer coisa como 21,5% de poupança interna e 1,5% no PIB de poupança externa. A taxa de poupança interna bruta no segundo trimestre de 2014 foi de apenas 14,1% do PIB” (DELFIN NETTO, 2014, cad. A, p.2).

Quanto a novos projetos de investimentos internacionais no Brasil Machado (2014) verificou que o anúncio de novos projetos para 2014 caíram significativamente. A partir de 2011 ocorreu sucessivas quedas, em maior grau em 2012 e 2014. (Gráfico 2).

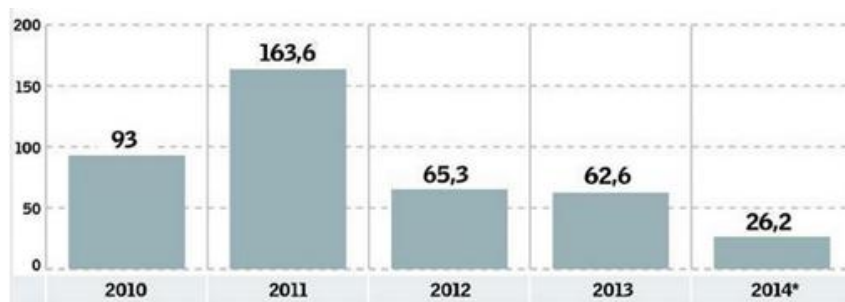


Gráfico 2. Anúncio de investimentos estrangeiros no Brasil em bilhões de dólares.

Fonte: Sobeet *apud* Machado (2014, cad. A, p.2) *Jan a jun 2014

Esta queda poderia ser explicado entre outros pela queda de confiança dos empresários devido a problemas domésticos do Brasil e entre estes a percepção de que haveria uma postura mais intervencionista do governo. Isto teria impacto sobre a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCFx). Por isto, a FBCFx se reduziria 6,3% segundo Rodrigo Baggi da Tendência Consultoria²² (MACHADO, 2014).

Além do baixo investimento, outro aspecto muito preocupante, é o processo que se chama desindustrialização no Brasil. Esta já não é uma temática nova nas discussões. Pois, há mais de 4 anos tem pipocado na mídia análises que apontam a redução de exportações de manufaturados como um indicador do que muitos economistas denominam desindustrialização.

Embora os técnicos do banco de investimentos Morgan e Stanley estejam prevendo que o mundo continuará crescer por um bom tempo, sem

²² Utilizou dados da Rede Nacional de Informações sobre investimento (RENAI) para calcular o Índice de Tendências de Investimento (ITII).

cair abaixo dos 2,5%, para o Brasil esperam uma ampla estagnação. (LAMUCCI, 2014).

7. A INEFICIÊNCIA NA EXECUÇÃO DE OBRAS²³.

7.1 - Aspectos gerais e indicadores da defasagem infraestrutural do Brasil

Esse parece o caso que nem a tartaruga e nem a lebre chegam ao final da corrida, pois morrem de tédio ao ter que esperar o caracol.

FRANCISCO GELINSKI NETO (2014)

Os problemas infraestruturais estão críticos no Brasil.

O ritmo de execução dos projetos de infraestrutura (...) é muito lento. **Isso pode dever-se à estrutura burocrática complicada das instituições governamentais do Brasil.** Serão necessárias capacidades políticas e administrativas excepcionais para o presidente do Brasil reestruturar o establishment burocrático do país e torná-lo mais ágil para executar projetos de infraestrutura (BAER,2014, caderno F, p.8).

Afinal, por que é tão importante o aumento da infraestrutura? Delfim Netto (2014a) considera fundamental o aumento do capital físico (estradas, portos, energia, equipamentos produtivos, comunicação, tecnologia, etc.) posto à disposição de cada trabalhador (que precisa ter qualificação necessária para operá-lo) para que o país consiga aumentar a produtividade do trabalho. Assim o país poderá aumentar o PIB além do obtido pelo simples elevação da força de trabalho que aumenta em torno de 1% ao ano.

A perda de competitividade do Brasil frente aos demais países é argumento largamente utilizado por economistas e representantes do mundo dos negócios, especialmente as Federações de indústrias, Federações do Comércio e Federações de Agricultura de diversos Estados do Brasil.

²³ A ineficiência é observada nas Obras em baixa velocidade de execução, paradas ou não iniciadas.

Toda lentidão, burocracia e regulacionismos comprovadamente prejudicam obras infraestruturais no Brasil. Além disto o país padece de baixa qualidade na gestão do setor público²⁴. A importância da correção destes entraves está relacionado ao atraso do país. Por exemplo, o Brasil **tem a pior infraestrutura de transportes dentre os demais países do BRICS** (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul). (PUPO, 2014). O gráfico 3 mostra os baixos investimentos em infraestrutura no Brasil comparativamente a diversos países e, os percentuais aplicados nas últimas 4 décadas. Portanto, está óbvio o porquê muitos empresários consideram que há apagão logístico no país.

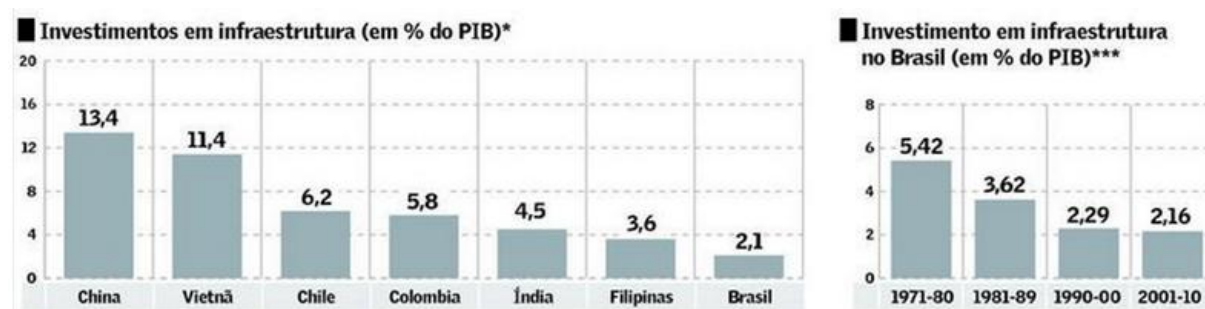


Gráfico 3. Investimentos infraestruturais em diversos países em % do PIB e Investimento infraestrutural no Brasil em % do PIB por períodos 71-80, até 2001-10.

Fonte: PUPO, 2014, cad. A, p.14

O baixo índice de investimento infraestrutural no país obviamente deixaria o Brasil em situação fragilizada perante outros países competidores. O gráfico 4, detalha a péssima colocação do Brasil, por tipo de

²⁴ Por exemplo, o Tribunal de Contas da União (TCU) em 2013 constatou este problema que atribuiu à uma falha na escolha dos gestores. De cada quatro órgãos públicos na área federal, três não escolhem seus gestores por processo formal, baseado em competência e, o resultado disto, é o baixo índice de qualidade na gestão (ESCOLHA..., 2013, p.11). Um exemplo concreto do problema de gestão pública é o caso do DENIT. Este órgão, segundo Augusto Nardes (presidente do TCU) teria 140 obras paradas no país à época da auditoria em 2013. De todas elas, apenas duas delas foram paralisadas por determinação do TCU. (ESCOLHA..., 2013, p.11).

infraestrutura. Quanto mais próximo a 1 melhor seria a infraestrutura e, o Brasil está acima de 90.

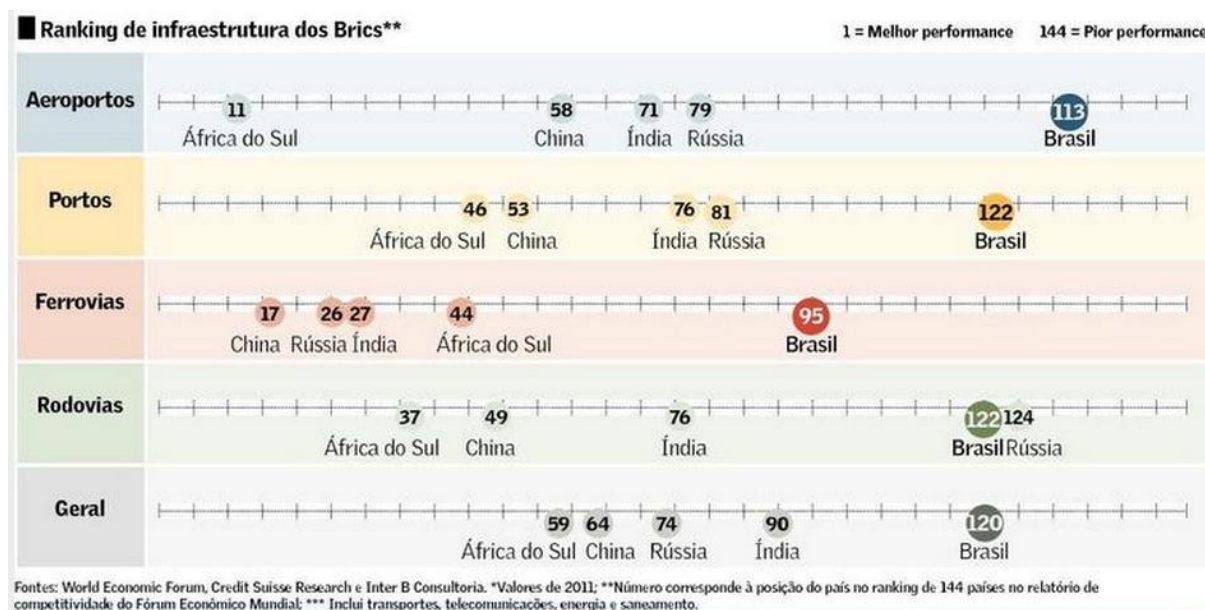


Gráfico 4. Ranking de classificação entre países dos BRICS por modalidade de infraestrutura.

Fonte: PUPO, 2014, cad. A, p.14

Diante da carência logística o próprio governo admitiu maior participação do mercado nos investimentos, por meio de concessões e parcerias público-privadas (PPPs). “Apesar de os leilões de estradas e aeroportos terem deslanchado, as travas permanecem em portos e ferrovias” (PUPO, 2014, cad. A, p.14). Entre os tipos de travas estariam a modalidade de financiamento do projeto e a necessidade de remover entraves nos licenciamentos ambientais, bem como atuação de agências reguladoras ou fiscalizatória para fazer cumprir os prazos de execução.

Não é apenas a falta de investimento em infraestrutura e disponibilidade da mesma para os serviços de logística, mas também o **custo e lentidão de funcionamento do sistema, enfim ineficiências gerais do sistema**, conforme atesta trabalho da FIESP que calcula o Índice Comparado da Infraestrutura de Transporte (IDT). “O Brasil precisaria aumentar em três vezes os índices de desempenho da infraestrutura de

transportes nacional para chegar aos melhores níveis praticados pelos competidores internacionais” (LEO, 2013, cad. A, p.3). Paulo Skaf da FIESP afirmou:

Os investimentos feitos nos últimos 12 anos na área de transporte estão muito aquém das necessidades. O que falta é uma gestão eficiente, muitos dos investimentos são feitos e acabam custando muito mais do que deveriam. Falta planejamento, estratégia, seriedade e coragem para tirar as coisas do papel e fazer acontecer. Temos rodovias, hidrovias, ferrovias, portos e aeroportos com defasagem, custos altos, tudo isso atrapalha muito a competitividade e o desenvolvimento do Brasil (LEO, 2013, cad. A, p.3).

Em média para os modais Ferroviário, rodoviário, aeroportuário, hidroviário o índice IDT indicaria uma infraestrutura com um terço do desempenho relativamente aos países que mais competem com o Brasil. Além disso, o Brasil está piorando o seu desempenho, o gráfico 5 mostra a tendência decrescente quando do Brasil passou de IDT 40 para IDT 33 entre 2000 a 2010 (LEO, 2013).

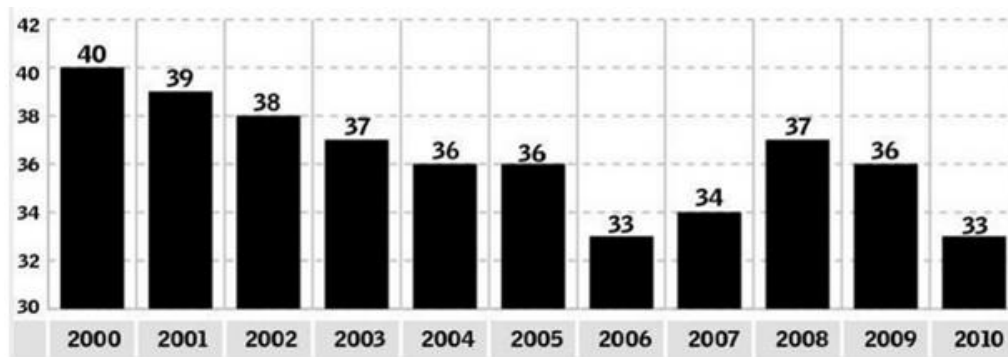


Gráfico 5. Brasil, índice comparado de infraestrutura de transporte (IDT) ano a ano no período 2000 a 2010. Benchmark Internacional = 100.
Fonte: FIESP *apud* LEO, (2013, cad. A, p.3).

Esse problema de **falta de infraestrutura** aliada a **desempenho insuficiente** concentraria a exportações em poucas cidades de acordo com estudo do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento)²⁵. Apenas 20% dos Municípios brasileiros (5.563) exportariam algum produto. Além disso, praticamente não houve modificação de Municípios que fazem alguma

²⁵ Apresentado à FIESP em 6 de maio de 2013.

exportação desde a década dos 90. A região sudeste continuaria como principal região exportadora. Essa situação refletiria a condição de logística. Maurício Mesquita, do BID afirmou que onde há melhor infraestrutura, maior é a competitividade da produção²⁶ (LEO, 2013).

O reflexo da redução de custos da logística traria impactos diretos nas exportações. Estudos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) calculou que uma redução de 1% nos custos de transporte, no Brasil, aumentaria as exportações em 5,4% da agricultura, 3,9% na indústria e 1,1% na mineração²⁷. **Será que o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT)²⁸ dará conta de eliminar os gargalos logísticos do país em tempo menor do que as demoras habituais de décadas nas soluções infraestruturais no país?**

7.2 A defasagem infraestrutural energética

Não é só na infraestrutura de transportes que o Brasil está mal classificado, também no caso de **geração de energia nuclear** o país está atrasado. É o segundo pior colocado na produção de energia nuclear entre os BRICS. Ganha apenas da África do Sul (Gráfico 6). Anteriormente a

²⁶ Outro exemplo de falha na infraestrutura é a inoperância das ZEPES de vários governos brasileiro desde a época do presidente Sarney. Outro exemplo de inoperância no Brasil foi a constituição das Zonas de Processamento de Exportações pelo presidente José Sarney, no período 1985-90, em diversos locais do Brasil, mas que somente em 2013 uma delas passou a dar os primeiros passos, depois de 20 anos. Foi a de São Gonçalo no Ceará onde estava sendo construída a Companhia Siderúrgica do Pécem (CSP) que será a empresa âncora. Deve-se observar que essa obra marcaria o que Ulhôa (2013) denominou de efetiva implementação do programa brasileiro das ZPEs, enquanto na China e outros países existem dezenas já em funcionamento há anos. Saliente-se que da mesma forma que a ZPE de Imbituba em Santa Catarina somente gerou despesa de salário e manutenção da área as outras do país estão na mesma situação, ou seja, não trouxeram resultado algum até agora, só gasto de dinheiro público, sem gerar nenhum serviço e ou produto e, nada de renda.

²⁷ Maurício Mesquita Moreira do BID coordenou o estudo técnico denominado Longe Demais Para Exportar – Custos Internos de transporte e Disparidades Regionais das Exportações na América Latina e Caribe. (LAMUCCI, 2013).

²⁸ Ver mais em <http://www.transportes.gov.br/conteudo/3254>

Fukushima, considerando a expectativa de esgotamento do potencial de geração hidrelétrica, o governo brasileiro havia escolhido a energia nuclear como substituta a partir de 2030. Porém, para os próximos 10 anos não há novas usinas previstas, além de Angra 3, que já está atrasada²⁹.

Além da não ampliação na produção de energia elétrica de origem nuclear, o país se encontra em risco pela perda de autossuficiência na produção de urânio. O Brasil está atrasado quase dez anos na implantação do seu processamento de urânio por escassez de recursos e dificuldades para licenciamentos ambientais da mineração entre outros problemas (POLITO, SANTOS, 2013, cad. A, p.16).

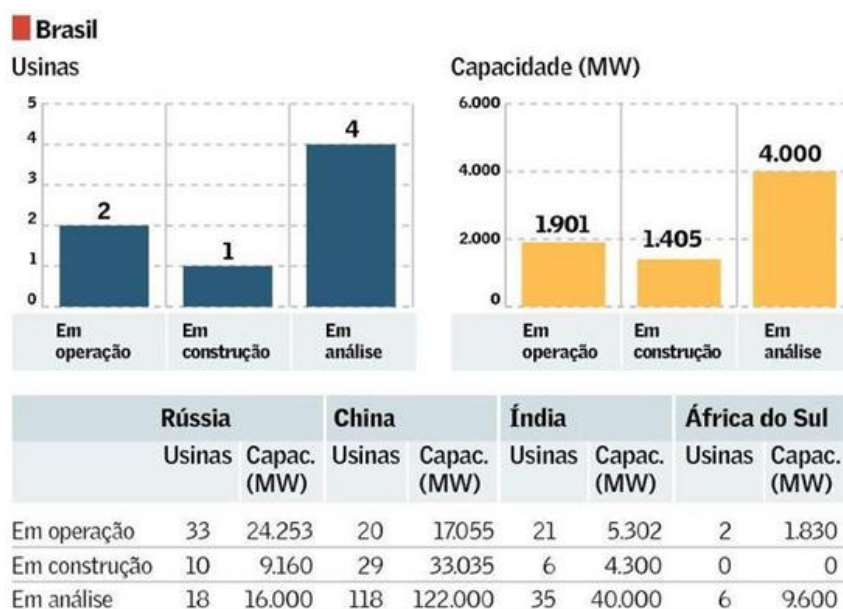


Gráfico 6. Usinas nucleares em países dos BRICS e capacidade em MW.

Fonte: Associação Nuclear Mundial *apud* POLITO (2014 cad. A, p. 28).

O atraso no enriquecimento do urânio, vai obrigar a importação do mesmo, para o funcionamento de Angra 3. A meta de produção suficiente de urânio para atender a demanda até 2014 não será cumprida devido a investimentos insuficientes na cadeia. (POLITO, SANTOS, 2013, cad. A, p.16). Em razão disso tudo, a usina de Angra 3 que teve sua inauguração

²⁹ O Plano Decenal de Expansão de Energia (2023), não contempla novas usinas atômicas, de acordo com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE). (POLITO, 2014).

adiada de 2015 para 2016. A produção de urânio é responsabilidade da estatal INB (Indústrias Nucleares do Brasil). (POLITO, SANTOS, 2013, cad. A, p.16). É um absurdo o país não ser autossuficiente em Urânio uma vez que dispõe da sexta reserva mundial do mineral com potencial estimado de 309 mil toneladas de reserva total. Novamente a ineficiência prima irmã da incompetência provoca perda econômica ao país. Nossas lideranças não estão fazendo o dever de casa.

A questão energética no Brasil está particularmente acirrada em razão principalmente dos problemas climatológicos com a falta de precipitação que coloca em risco a geração de eletricidade. Isto está particularmente exacerbado desde o início de 2014 com a elevação de temperatura no verão e falta de precipitação em diversas regiões. Além disso, os empreendimentos de hidroeletricidade não estão saindo do papel na velocidade necessária e estão sendo supridos por usinas a termoeletricidade inclusive com carvão. Este tipo de energia é extremamente poluidora. No gráfico 7 verifica-se a estagnação brasileira na produção de urânio que não consegue superar a faixa das 300 toneladas anuais.

Tanto os problemas na geração de energia hidrelétrica quanto a nuclear ao determinarem falta de energia elétrica acabaram por afetar a competitividade da indústria de alumínio que exportadora tornou-se importadora do metal. (ALONSO, RIBEIRO, 2014).

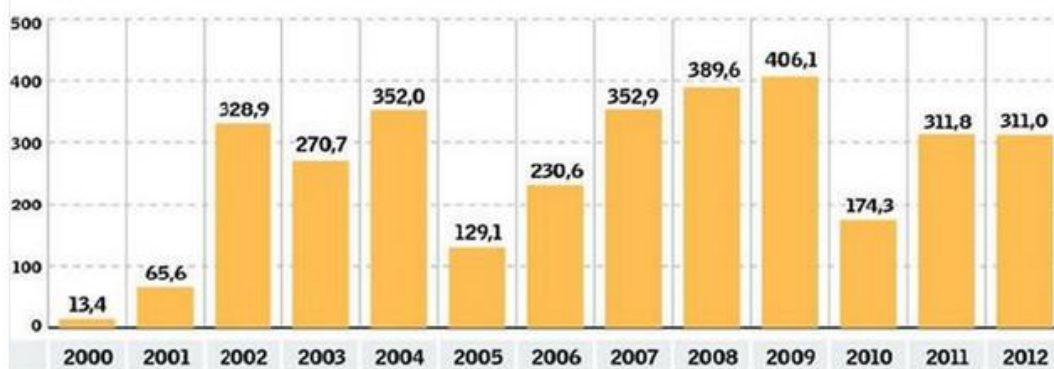


Gráfico 7. Produção brasileira de urânio em toneladas 2000-2012.

Fonte: INB *apud* Polito e Santos, (2013).

7.3 - Casos de lentidão nas obras de infraestrutura no Brasil

O caso do novo aeroporto de Goiânia que não foi...

Era para ser um novo aeroporto, com terminal de passageiros quase três vezes maior do que o atual, do outro lado da pista de pouso e decolagem. Hoje, no entanto, tudo o que se vê é um esqueleto de concreto, às margens da BR-153, uma das rodovias mais movimentadas do Centro-Oeste (RITTNER, 2013, cad. A, p.16)



Figura 1. Obras paralisadas no Aeroporto de Goiânia.

Fonte: RITTNER (2013, cad. A, p.16).

Afirma Rittner (2013) que os quase seis anos parados transformaram o que era para ser o novo aeroporto, em “ineficiência estatal em ampliar seus serviços de infraestrutura”. Pois, a “queda de braço entre Tribunal de Contas da União (TCU), Infraero e empreiteiras deixa obras abandonadas há seis anos”. E, por isso, o que era para ser novo terminal de passageiros, pátio para aeronaves, sistema viário, terminal de táxi e outros se transformaram em capim, como se vê na fotografia anterior. Os trabalhos foram interrompidos em meio a um festival de suspeitas de irregularidades, especialmente sobrepreço e alterações no projeto original de licitação, segundo o TCU³⁰ (RITTNER, 2013).

³⁰ A INFRAERO e um consórcio da Odebrecht e Via Engenharia assinaram um contrato que logo após o início das obras “ganhou” um aditivo e, assim o valor que deveria ser de

Destaque-se que também o Aeroporto de Vitória sofreu paralisação por conta da rescisão de contrato em 2008 e continuava, em abril de 2014, a espera de uma solução. A exemplo do Santa Genoveva (em Goiânia), também o Eurico de Aguiar (Vitória) foi paralisado em razão de identificação de sobrepreço (R\$ 44 milhões) e significativas alterações do projeto usado na licitação. O consórcio paralisou obras após suspensão de pagamento de parcelas pela Infraero, rescindindo o contrato (RITTNER, 2013). Em abril de 2014 ainda não havia solução para retomada das obras de reforma desse aeroporto por discrepância de valores. A Infraero está sugerindo R\$ 869 milhões, o consórcio apresentou uma conta de R\$ 958 milhões (TOMAZELLI, 2014). Note-se que o valor inicial do projeto original era de R\$ 370,7 milhões, ou seja, **além do país não receber a obra na época planejada ainda terá que desembolsar praticamente 3 vezes mais.**



Em junho de 2014 a imprensa noticiava que o Ministério Público Federal pedia a devolução de mais de R\$ 120 milhões dos valores pagos pela Infraero ao Consórcio que estava fazendo inicialmente as obras do

R\$ 257,7 milhões acordado em 2005, em 2006 passou a R\$ 287,6 milhões para concluir o contrato no máximo em três anos. “Desde então, o que se vê é uma sequência infundável de denúncias, brigas judiciais e promessas descumpridas” (RITTNER, 2013, cad. A, p.16).

aeroporto Santa Genoveva. O MPF protocolou uma ação de improbidade administrativa, no dia 9 de junho de 2014, contra a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) e as construtoras Norberto Odebrecht e Via Engenharia, responsáveis pela construção do novo terminal do Aeroporto Santa Genoveva, em Goiânia. “A promotoria afirma que foram constatadas irregularidades no contrato, como o superfaturamento das licitações, o que pode ter causado prejuízo de R\$ 122 milhões aos cofres públicos” (MPF, 2014).

Os recursos e agilidade que poderão se originar dos contratos de concessão ao setor privado dentro do marco regulatório aos projetos de infraestrutura poderão ser vantajosos ao país ao poupar o Estado em termos de volumes de capital para construção de estradas, portos e aeroportos etc. (BAER,2014). Porém o autor se preocupa com a possibilidade que algum governante populista possa colocar em risco os contratos, uma vez que são longos, entre 25 a 30 anos de concessão para prestação dos serviços e cobrança de tarifas. Mas isso é futuro....

Teria entrado o Brasil na fase do *rouba, mas não faz*, contrariando o antigo adágio popular do *rouba, mas faz*, embora ambas situações sejam deletérias? Sobre a corrupção e ladroagem no país e conseqüências sugiro ver o artigo: *Latro, Latronis* de Sergio Costa Ramos no anexo 6 e *A corrupção assassina* de Renato Janine Ribeiro no anexo 7. Destaque-se que o presente texto de discussão teve o seu escopo central alcançando o período pré-segundo turno das eleições presidenciais de 2014 e, portanto, não focou as recentes descobertas da Operação Lava Jato e a ladroagem na Petrobrás.

8. BUROCRACIA NAS OBRAS PÚBLICAS DE INFRAESTRUTURA E CORRUPÇÃO ATRASAM O PAÍS

*Sabemos o que dizem
os governantes
quando, olhando para nós,
soletram os nomes
onde guardamos
os sonhos e as vontades.
Não sabemos, porém,
o que dizem quando,
olhando para o nada,
balbuciam coisas que encobrem
tantas razões de estado.
Alcides Buss 2009*

O Tribunal de Contas da União suspendeu pagamento de R\$ 125 milhões das obras da **refinaria Abreu e Lima** devido a indícios de superfaturamento. Esta refinaria que está sendo construída pela Petrobrás em Pernambuco teria sobrepreço e, por isso o plenário do Tribunal determinou o valor restante a ser pago sejam readequados a uma nova tabela. Essa decisão foi tomada após o exame dos quatro contratos referentes à refinaria e que traziam indícios de sobrepreço. Do valor total de R\$ 367 milhões, que estaria inflado na visão do TCU, já foram pagos R\$ 242 milhões.

O Ministério Público Federal prepara denúncias por corrupção, formação de organização criminosa e lavagem de dinheiro contra os supostos responsáveis por 13 empresas e um consórcio, acusados de envolvimento nas irregularidades em contratos da Petrobrás. A Polícia Federal, está apresentando à justiça “provas materiais” dos delitos – contratos com sobrepreço e pagamentos por serviços não prestados (...) (VIEIRA, 2014, cad. A, p.1).

A corrupção³¹, na visão de Joaquim Barbosa, ex-presidente do STF, criaria condições de concorrência desleal e capitalismo imperfeito e, além de tudo ela não se exaure com enriquecimento de A ou B pelo contrário. O contágio permanece tornando incerto o ambiente de atuação do agente

³¹ O texto foi escrito antes das famosas operações de Polícia Federal durante o mês de novembro de 2014 com prisões de corruptos durante as operações ave de rapina, lava jato e outras. Por isto elas não fazem parte deste material.

público que acaba por não proporcionar um ambiente de concorrência adequado. Nesta situação os mais inovadores e talentosos seriam superados por aqueles que se utilizam do “jeitinho” (JUBÉ, 2014).

O ilustre ex-presidente do STF considera que “(...) os desafios ao avanço do país seriam a formação de lideranças não provincianas, a eliminação do capitalismo de compadre, a simplificação do aparato legal, a redução das desigualdades sociais e a educação pública de qualidade” (JUBÉ, 2014, cad. A, p.12). Sugiro ver **Relatório Corrupção**: custos econômicos e propostas de combate, link abaixo³². Destes estudos, a corrupção estaria custando ao Brasil entre 1,38% a 2,3% do PIB. Em 2008 este custo médio anual teria sido de R\$ 69,1 bilhão, a preços correntes daquele ano. Santos (2013), com base no Relatório da FIESP e, simulações do mesmo, listou uma gama de potencialização nas áreas de saúde, educação, saneamento básico, habitação, rodovias, ferrovias, portos e aeroportos se fossem eliminadas as roubalheiras. Fica evidenciado o poder depressor sobre o crescimento econômico da nefasta ação dos ladrões do erário público.

Duplicações de rodovias e construção de ferrovias trazem crescimento econômico. Porém, cada órgão público vê como prioritário sobre qualquer coisa a defesa intransigente de legalidades atravancadoras. **Urge reformas institucionais e comandos** claros no país, pois, uma obra de interesse público não pode ficar sujeita a atrasos e processos anacrônicos de liberação de licenças³³. O governo ao determinar uma obra deveria já garantir as

³²<http://www.fiesp.com.br/arquivo-download/?id=2017.Relatório...>

FIESP/DECOMTEC, março de 2010. Ver também: **Corrupção e seus reflexos na economia**. Widmila Mesquita SANTOS. São Paulo, 2013.

http://www.fea.usp.br/feaecon/econoteen/media/ensaios/1_widmila_mesquita_santos.pdf

³³ É necessário um conjunto de mudanças, se realmente o país quiser crescer, e, não ficar para trás enquanto outros países emergentes avançam. “(...) a reforma política, o ajuste fiscal, o aumento da eficiência da gestão pública, a modernização da legislação

licenças aos empreiteiros. Os atrasos somente servem para “construção” de aditivos e mais aditivos que tornam as obras cada vez mais caras e demoradas. A legislação deve ser aprimorada para flexibilizar no caso de obras de infraestrutura tais como portos, aeroportos, hidrovias, rodovias, ferrovias, e outras. Não podemos em hipótese alguma tomar emprestado legislações restritivas que se espelham em países europeus uma vez que lá toda a infraestrutura está pronta por serem economias maduras.

O Plano Nacional de Logística existe, resta saber se haverá mudança institucional capaz de fazer as diversas instâncias e órgãos governamentais entrarem em entendimento e surja alguma liderança capaz de desembargar o cipoal que amarra o crescimento da infraestrutura do Brasil. Quanto aos milhões de reais citados por Chiavon (2014) é claro que são importantes, mas em quanto serão multiplicados pelos aditivos? Quais são as penalidades para não execuções dentro dos prazos? Quais são as consequências aos burocratas que postergam processos e restringem obras? Os cronogramas das obras estão suficientemente detalhados? quem realmente é o executivo encarregado pelo andamento global da obra? Este deveria poder agir com autoridade na remoção dos gargalos. Já está na hora das obras infraestruturais realmente serem regidas por regime especial de desembaraço que não encontre discussões paroquiais pela frente tais como áreas de reserva, reservas indígenas, ou outra qualquer atuação de “grupo de interesse” que é sinônimo de prejuízo para o público como um todo e também para o país como um todo.

O exemplo do parque do Iguazú (Fronteira entre Santa Catarina e Paraná) vem sempre à mente quando percebemos que uma coletividade toda pode ser prejudicada por uma visão pequena do que é desenvolvimento

trabalhista e das leis que regem a administração do Estado são desafios complexos, mas que devem ser enfrentados” (SCHNEIDER, 2013, cad. A, p.14).

econômico, ambiental e social. Lá sob o argumento de defesa do meio ambiente, se restringiu a passagem dos milhares de moradores por uma estrada quase centenária que passa por dentro do parque do Iguacú. Isso exige que a coletividade ande mais de 100 quilômetros para acessar cidades maiores para assistência educacional, de saúde e comércio, relegando aquela coletividade à uma baixa renda por uma visão radical. Esse é apenas um exemplo. Quantos mais teremos no Brasil como um todo? Em quanto isto deprime nossa riqueza? As pessoas ao se deslocarem nestas situações acabam queimando mais combustível e gerando mais poluição obviamente...

8.1 – A má burocracia atrasa obras no estado de Santa Catarina

Em Santa Catarina, um exemplo de inoperância nas obras é a duplicação da BR 101 no Morro dos Cavalos. Embora tenha se decidido depois de anos, pela duplicação naquele trecho, a “coisa” não anda³⁴: A FUNAI teria ficado esperando que o DENIT encaminhasse ao órgão um documento com as ações que vão reduzir os impactos do empreendimento no cotidiano da comunidade indígena. Somente depois de três meses e muita conversa o documento chegou à FUNAI e, além disso, foi somente após a passagem do governador catarinense em Brasília que o IBAMA liberou a licença (BAHIA, 2014). Outro exemplo de protelação absurda é a não duplicação da BR-280 em Santa Catarina. Junges (2014) chamou de *o retrato do descaso* essa situação, destacando que o processo de licitação emperrado diversas vezes ao longo dos últimos seis anos levou a rodovia a apresentar um histórico de milhares de feridos e mais de uma centena de mortos, no trecho entre São Francisco do Sul até Jaraguá do Sul, um trecho ridículo de apenas 70 quilômetros. Além de ações na justiça, entaves

³⁴ No caso da BR 101 catarinense haveria há uma diferença significativa em termos de crescimento econômico entre as metades a norte, já duplicada e a sul, em duplicação. No período 1999 a 2010, em alguns casos o PIB chegou a crescer 4 vezes mais que municípios do sul (SANTAELLA, 2014).

burocráticos, suspeitas de fraudes e até erros de digitação atrasam o início desta rodovia que não teria nenhum quilômetro de asfalto está pronto (JUNGES, 2014). (Anexo 8³⁵).

8. 2 - A não ferrovia do frango em Santa Catarina – a ferrovia do galo velho eleitoral³⁶

“O Corredor Ferroviário Catarinense, também conhecido como Ferrovia da Integração ou Ferrovia do Frango, ainda nem saiu do papel é já está um ano atrasado” (DEBONA, 2014, p.6). O articulista verificou em maio de 2014 que embora há 12 meses o ministro dos transportes estivesse em Chapecó para o lançamento do estudo de viabilidade, a ordem de serviço ainda não pode ser concretizada por problemas na área de licitação, pois, houveram contestações e, segundo a Valec (nova estatal de ferrovias no Brasil) não havia data para a ordem de serviço. Quando sair a ordem de serviço a empresa terá 10 meses para fazer o estudo técnico e mais 12 meses para o projeto básico. Somente então poderá ser feita a licitação da obra. O Vice-presidente do agronegócio da FIESC (Federação das Indústrias de Santa Catarina) **Mário Lanznaster acredita que os estudos ainda levarão 4 anos para ficarem prontos**, mas se ficarem prontos em 2016 estaria bom³⁷(DEBONA, 2014).

Com déficit estimado de 66 mil caminhões de milho por ano para alimentar os rebanhos no Oeste de Santa Catarina a ferrovia seria essencial para evitar as perdas de investimento que estão migrando para outras regiões do país devido à perda de competitividade dos rebanhos catarinenses frente

³⁵ Anexo 8 – A estatística de acidentes e mortes devido a não duplicação.

³⁶ Denominação dada por Moacir Pereira (2014c) no Diário Catarinense 16/10/2014, p.18. Isto por que a ordem de serviço foi assinada às vésperas do segundo turno da eleição presidencial

³⁷ No dia 15 de outubro de 2014 lançaram em Chapecó a ordem de serviço para os estudos técnicos da ferrovia que deverão estar prontos em até 25 meses. O prazo da obra será entre 5 a 7 anos. As lideranças estaduais afirmaram se tratar de “um exemplo acabado de oportunismo eleitoral” (PEREIRA, 2014c, p.18).

aos elevados custos da ração, provocado pelo frete caro³⁸ (DEBONA, 2014). Se concretizada a ferrovia reduziriam mais de 100 mil carretas no transporte de milho e de carne nas estradas catarinenses. Na verdade seriam necessárias duas ferrovias: 1) a norte sul com 1,2 mil quilômetros que ligaria o município de Panorama (SP) que está na divisa com Mato Grosso do Sul com o porto de Rio Grande no RS e que teria custo de estudos de 68,7 milhões e obra estimada em 4 bilhões de reais; 2) a Leste- Oeste (do Frango) com 862 Km ligando Dionísio Cerqueira ao Porto de Itajaí ou ao Porto de São Francisco (estes traçados estão em disputa). Para esta ferrovia o custo dos estudos seriam de 9,8 bilhões de reais e o custo da obra 6 bilhões de reais (Figura 2) (DEBONA, 2014).



Figura 2. Um dos traçados propostas para a ferrovia leste-oeste.

Seria crível a promessa sobre a Ferrovia do Frango feito agora às vésperas do segundo turno das eleições presidenciais? Deve-se recordar que

³⁸ Os ganhos com a ferrovia seriam uma redução ao redor de 30% no custo do milho posto Chapecó por ferrovia e, uma redução de 20% no custo do frete para levar carnes para o porto de Itajaí.

em 2010 também às vésperas de eleições houve promessa de se inaugurar a ferrovia Leste Oeste na Bahia em julho de 2013 e isto não aconteceu.

O que realmente está acontecendo é uma promessa que “se tudo der certo” provavelmente teremos a ferrovia algum dia. Trata-se apenas do contrato para Estudo de Viabilidade Técnica e ao Projeto Básico do Corredor Ferroviário de SC que foi assinado no dia 15 de outubro de 2014 em Chapecó/SC. (CHIAVON, 2014) Haverá ainda pela frente o IBAMA, a FUNAI, talvez o Ministério Público, as desapropriações, a compra de trilhos de qualidade, a corrupção Tribunal de contas da União e a VALEC, sendo assim, não devemos ter ilusões quanto a prazos menores do que 20 anos? Creio ser razoável, considerando outras obras antigamente prometidas e que ainda estão em andamento de tartaruga.

Box. 1 Análise dos efeitos perversos da falta de ferrovia em Santa Catarina

A Interiorização do desenvolvimento em Santa Catarina

22 agosto de 2012

Francisco GELINSKI NETO

Agora é o momento do *lobby* junto ao Governo Federal. O governo está interessado em desenvolver a infra-estrutura, em especial a referente à logística, ou seja, os vários modais de transporte de maneira integrada. Deseja utilizar investimentos no setor para ajudar no crescimento econômico. Isto vem na hora em que a crise de alimentação para frangos e suínos se exacerba pela elevação de custos da ração de milho e soja ao produtor daqueles animais o que com certeza vai acabar inflacionando o preço ao consumidor. Logicamente a produção de leite também será encarecida. Embora o Ministro da Agricultura garanta que haverá abastecimento de milho para ração aos produtores catarinenses, isto não resolve o problema no longo prazo. Há mais de uma década as agroindústrias de suínos, aves e leite vem pedindo ao governo uma ferrovia ligando Chapecó e outros municípios às regiões produtoras de grãos do Centro-Oeste (Mato Grosso) e também às regiões consumidoras (litoral e portos). Isto é tremendamente necessário uma vez que o Estado importa o milho que chega muito caro aos produtores catarinenses em razão do frete rodoviário e também, ocorre elevação de custo no transporte das carnes devido a rodovias insatisfatórias para as regiões de consumo. A ligação ferroviária com a região litorânea foi denominada de Ferrovia do Frango (EF-487). Segundo Edson Lanznaster, da Coopercentral Aurora de Trombudo Central, estaria viabilizada por que passaria por diversos polos de produção agropecuária e industriais, respectivamente Chapecó, Campos Novos e Blumenau, Rio do Sul e Gaspar e, no retorno traria insumos, produtos manufaturados e outros dos portos para o interior. A realização destas reivindicações são indispensáveis por que há muito se discute a necessária interiorização do desenvolvimento e, por conseguinte a redução da pressão por adensamento litorâneo. Nos anos 90 o professor Marco Antônio Montoya da Universidade de Passo Fundo desenvolveu estudo sobre o impacto positivo que a duplicação da rodovia BR-153 traria ao desenvolvimento do interior dos Estados do Sul do Brasil, infelizmente esta duplicação não ocorreu e, até hoje a duplicação da BR-101 está incompleta. Então, se a sociedade realmente desejar desenvolver as regiões do interior evitando assim, o contínuo adensamento populacional litorâneo que traz implicações para emprego, educação, moradia, segurança pública e outros, ela deve também priorizar os equipamentos infraestruturais necessários para isto nas regiões do interior, quer seja a ferrovia citada quer seja as duplicações de rodovias segundo as necessidades há muito estudadas. Verificar no link [Gargalos Logístico – SC](#) o artigo [Milho e logística, dois gargalos em SC](#) [Desafios para o projeto da Ferrovia do Frango](#)

Professor da UFSC – Departamento de Economia e Relações Internacionais

Artigo disponível em> <http://fgelneto.paginas.ufsc.br/>

8.3 Outras de Santa Catarina – Pontes, aeroporto e contorno viário travados.

As obras atrasadas de Santa Catarina listadas na reportagem de Bacelo e Frantz (2014) tem algo em comum, na maioria delas atua a construtora Espaço Aberto³⁹. Essa construtora sofreu rescisão de contrato pelo governador, no caso da Ponte Hercílio Luz. **Teria esta empresa a capacidade para tocar as várias obras ao mesmo tempo?** A baixa evolução das várias obras parece apontar para uma resposta negativa a esta questão. Isso nos faz recordar quando se contrata um pedreiro “multi obras”, aquele que “toca” várias obras ao mesmo tempo e, vai “pulando” de uma para outra atrasando todas enquanto “abocanha” o dinheiro. Se não houver um contrato amarrado a um cronograma físico financeiro invariavelmente o “pedreiro” dará o golpe no contratante. Isso não estaria acontecendo nas situações das obras atrasadas em Santa Catarina ou o problema seriam licenciamentos ou atrasos de pagamentos?

Haveria ao menos sete obras em andamento em Santa Catarina e Rio Grande do Sul e todas estariam fora do prazo pelo que a empresa citada anteriormente teria sofrido notificações, advertências, sanções administrativas e multas. Além disso, **na maioria dos casos o atraso estaria associado a aditivos financeiros que na visão dos órgãos de fiscalização tanto federais quanto estaduais, resultariam em prejuízos aos cofres públicos**⁴⁰ (BACELO, FRANTZ, 2014, p. 4). Por exemplo, no caso

³⁹ Seria esta empreiteira um **Buraco sem fundo** por exigir frequentemente aditivos para “continuar” as obras.

⁴⁰ **Entre as obras analisadas e atrasadas em maior ou menor grau estão:** Restauração da Ponte Hercílio Luz (30% e deveria estar em 55%) Duplicação da SC-403 (3% e deveria estar em 30%). Ampliação do terminal de passageiros no Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre (também não informado pela Infraero) Acesso ao Sul da ilha e ao novo aeroporto Hercílio Luz (lote 1 pronto 2% e deveria estar em 50%; Lote 2 pronto 2%

da ampliação do Aeroporto Hercílio Luz (percentual executado não informado pela Infraero, mas reportagens da RBS mostraram que **a empresa teria feito apenas traços percentuais da obra, ou seja, quase nada**)

Bacelo e Frantz (2014) **verificaram ainda acúmulo de atrasos em obras já concluídas e em pelo menos 8 obras tiveram a mesma construtora como vencedora da licitação.** Ainda três casos foram objeto de investigação pela Controladoria Geral da União (CGU). O caso mais sério envolve a discussão judicial sobre a construção do prédio dos correios em São José (de um ano passou para 6 anos e com aditivos). Teria acontecido sobrepreço e prejuízo aos cofres públicos com acúmulo de sobrepreço de R\$ 9,2 milhões. O diretor da empresa teve que depor na CPI dos Correios em 2005 em Brasília. A Espaço Aberto teve que devolver R\$ 1,9 milhão referente a pagamentos recebidos de forma irregular por obras no Complexo Penitenciário de São Pedro de Alcântara. Nas obras do Hospital Infantil de Joinvile também teria ocorrido prejuízo de R\$ 201,7 mil aos cofres do Estado.

O analista Pereira (2014, p.14) resume o conjunto de obras travadas ou atrasadas em Santa Catarina:

Novo terminal do Aeroporto Hercílio Luz, nova pista, via expressa da Capital, duplicação da BR-470 e BR-280, Beira-Mar continental, melhorias na BR-282, entre outras. Algumas, como a 470, prometida há 12 anos na campanha presidencial de Lula. Não tem até agora um metro de asfalto.

Pereira (2014, p.14) também destacou com o título de *mais atraso*, que apesar das promessas do governo federal as obras do Contorno Viário da Grande Florianópolis na BR-101 vão atrasar mais ainda (o prazo inicial que era 2012 postergou-se para 2015 e agora já está para 2017 e, tudo

e deveria estar 50%) Ampliação e Pavimentação da pista de pouso e decolagem, saída e pátio de manobras no Aeroporto de São Joaquim (90% pronto e deveria estar 100% - atraso de 2 anos) Construção do Hospital da base aérea de Florianópolis (89% e deveria estar em 91%) (BACELO, FRANTZ, 2014).

indicaria que não seja cumprindo este novo prazo, veja em pé de página⁴¹. Isto acontece, na visão do jornalista por que a FUNAI não autorizou o IBAMA a liberar as licenças ambientais no trecho norte. A FUNAI “alega que ali há reserva indígena e quer mais informações. O governo travou o projeto. E dá-lhe mais atrasos e engarrafamentos”(PEREIRA, 2014, p.14). É o governo federal que fornece as Declarações de Utilidade Pública que permitiriam a desapropriação e, os atrasos nas liberações dos mesmos não permitem melhor ritmo dos trabalhos⁴². Nas áreas indígenas a FUNAI está fazendo novas exigências e solicitou ao IBAMA novas audiências públicas (AYRES, 2014, p. 8) *e la nave vá.* **Órgãos do governo estão atrasando obras do próprio governo. C'est une question éminemment politique ou de corruption?**

A Controladoria Geral da União alerta para a prática das empresas de reduzir a margem de lucros para ganhar a licitação e, então protelam a obra (execução do contrato) solicitando aditivos e ou provocando a rescisão pela contratantes e então eles contestam judicialmente recuperando assim a margem. Isso na visão da CGU abre precedentes para muitas empresas agirem lesando os cofres públicos (BACELO E FRANTZ, 2014).

Para combater a corrupção o ex-presidente do Tribunal de Contas do Estado de Santa Catarina, Salomão Ribas Junior sugere que o presidente, os

⁴¹ Além das questões ambientais, indígenas e outras, provocam dúvidas o não início de partes importantes do contorno. O engenheiro Ricardo Saporiti no estudo divulgado pela FIEC revela que dos seis trevos, 15 passagens superiores, seis inferiores, oito pontes, três viadutos e seis túneis previstos para todo o contorno, nenhuma delas sequer foi iniciada.(PEREIRA, 2014c). “Os atrasos nas liberações das **Declarações de Utilidade Pública (DUP)** e nas Licenças Ambientais referentes ao impacto em oito comunidades indígenas da região inviabilizam o início dos trabalhos da Autopista Litoral Sul em parte do projeto e, conseqüentemente, comprometem o cumprimento da data estipulada. Dos 50 quilômetros totais, apenas 14 já receberam todas as liberações necessárias” (AYRES, 2014, p. 8).

⁴² Das 630 áreas avaliadas para desapropriação para instalação da rodovia apenas 21% já foram liberados para negociação ou acertos judiciais (79% ainda aguardam liberação federal).

governadores e os prefeitos reúnam seus servidores e digam: rapaziada vamos parar de roubar!! É impossível? Então vamos roubar um pouco menos. (MARTINI, 2014, p.2). É óbvio que isto é um desabafo, mas que acaba colocando todos os funcionários públicos numa situação fragilizada, como se todos fossem corruptos. O que muitas vezes acontece é que dirigentes nomeados, não pertencentes à carreira administrativa do órgão em questão, fazem mau uso da chave do cofre e acabam colocando toda a administração pública sob suspeita. Há ainda que se aprimorar muito as leis e investigações.

8.4 - A não ferrovia da FIOI

Borges (2013) fez diversas reportagens, para o Valor Econômico, analisando as dificuldades da VALEC deslançar a ferrovia denominada FIOI (Ferrovia de Integração Leste-Oeste). Sairia de Ilhéus na Bahia para alcançar no Oeste Baiano a maior região produtora de algodão do Brasil e, também o Município de Luiz Eduardo Magalhães grande produtor de soja. A promessa feita por Lula em 2010 de essa obra do PAC seria inaugurada em 30 de julho de 2013 não se concretizou⁴³ (Anexo 9⁴⁴).

Em outubro de 2014 foi noticiado que o IBAMA concedeu licença prévia para o trecho de 1.582 km da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (FICO) que ligará Vilhena (RO) a Uruaçu (GO) principal região produtora de grãos do país. Esta obra estaria dentro do pacote de 11 mil quilômetros de ferrovias que fazem parte do **Programa de Investimentos em Logística (PIL)**. O nome é pomposo, resta saber se os cronogramas serão cumpridos...

⁴³ Além dos atrasos que acontecem até hoje a VALEC comprou trilhos chineses fracos que prejudicou a eficiência da ferrovia obrigando os trens a se deslocarem a reduzida velocidade e com menor tonelagem. Após 30 anos e 6 presidentes, Dilma inaugurou um trecho de 855 Km da ferrovia Norte Sul entre Anápolis e Porto Nacional em maio de 2014.

⁴⁴ Anexo 9 – Detalhamento sobre a FIOI e a ferrovia Norte Sul incompleta⁴⁴.



Figura 3. Dormentes esperam trilhos e ponte para o nada
Fonte: Rittner (2014)

Segundo Camarotto (2014) a VALEC deverá cumprir muitas condicionantes para essa concessão de licença. Por exemplo deverá implantar 12 programas de compensação e entre eles estão: gerenciamento de resíduos sólidos, controle de efluentes e educação ambiental. Obviamente espera-se que as obras respeitem o ambiente não o degradando e nem poluindo. Sendo isso consenso restaria ao IBAMA fazer um chek-list para obras de infraestrutura públicas para o país e disponibilizá-lo para as partes interessadas. A partir disto os empresários e o próprio governo tratariam de iniciar os levantamentos para execução dos projetos de engenharia. Em paralelo o IBAMA iria verificando e complementando com novas solicitações se necessário e, não ficar atrasando estudos e inícios de operações. Os atrasos prejudicam o crescimento econômico do país. Se falta pessoal ao IBAMA este deve requisitá-lo de outros órgãos ou exigir abertura de concurso público, **o que não se pode e ficar esperando meses ou anos para obtenção de licenças.**

Lembrando uma música brasileira que fala sobre esperar o trem, devemos entender que⁴⁵ *o Brasil está esperando o trem que não vem, que não vem, que não vem, que não vem....*

8.5 Um novo capítulo na história (ou novela) das ferrovias no Brasil?

Há dois anos o governo teria lançado um pacote de 90 bilhões de reais para concessões em sete trechos de ferrovias no território nacional (PUPO, 2014b). Trata-se inicialmente, na verdade, da autorização do Ministério dos transportes, para a execução e apresentação de planos ou levantamentos detalhados para construção e gestão de trechos de ferrovias. Esses levantamentos devem conter estudos básicos, de projeto, de impacto ambiental, de orçamento e de cronograma físico dos empreendimentos⁴⁶ (PUPO, 2014b)

As empresas deveriam entregar ao governo em até 8 meses os levantamentos finais ao Planalto para embasar os editais de licitação. Porém, PUPO (2014b, cad. B, p.2) afirma que as empresas nem começaram e, executivos já comentariam que irão pedir ao governo adiantamento do prazo para entrega dos levantamentos⁴⁷. E, assim o prazo de 5 anos (entrega em 2017) de construção já começa a ficar comprometido. O trecho um já teria os seus estudos prontos – trecho Lucas do Rio Verde (MT) e Campinorte (GO) com 833 Km. Na figura 4 e no quadro 1 os detalhamentos.

⁴⁵ A corrupção atrasa o país.

⁴⁶ Foram 71 autorizações a 14 grupos que poderão se tornar concessionários que é denominado pelo governo de Gestor de Infraestrutura Ferroviária (GIF) (PUPO, 2014b)

⁴⁷ Há várias empresas novatas no setor que desejam disputar o filão ferroviário, são os casos da JSL (logística), Votorantim (de metais), Norsk Hydro (alumínio) e J&F (dona da produtora de proteínas JBS). A surpresa teria ficado por conta da OHL (grupo espanhol) uma empresa que não teria cumprido compromissos anteriores com o governo relativamente a muitas obras rodoviárias⁴⁷ PUPO (2014b, cad. B, p.2).



Figura 4. Os 7 trechos planejados.
 Fonte: Ministério dos Transportes *apud* PUPO (2014b, cad. B, p.2)

Quadro 1. Detalhamentos dos trechos 2 a 6.

Trechos com estudos em execução

Trechos	Ferrovias	Extensão (km)	Investimento estimado (R\$ bilhões)	Nº de interessados*
2	Sapezal (MT) – Porto Velho (RO)	950	5,8	14
3	Estrela D'Oeste (SP) – Dourados (MS)	659	4,7	13
4	Sinop (MT) – Miritituba (PA)	990	6	13
5	Anápolis (GO) – Corinto (MG)	775	4,8	12
6	Belo Horizonte (MG) – Corinto (MG) – Guanambi (BA)	845	5,9	10
7	Açailândia (MA) – Barcarena (PA)	457	2,8	9

Fonte: Ministério dos Transportes. *Refere-se à quantidade de empresas (ou grupo de empresas) autorizados pelo ministério a estudar os respectivos trechos ferroviários.

Fonte: Ministério dos Transportes *apud* PUPO (2014b, cad. B, p.2)

8.6 Como corrigir o mau hábito dos aditivos e sobrepreços

No edital deveria estar constando a proibição de correção de preços e custos ao longo da execução do projeto. Isso impediria vitórias por menor preço na certeza de obter reajustes posteriores, invalidando totalmente a vitória na competição com outros que apresentaram custos mais realistas.

Essa falha abre, inclusive possibilidade de a obra tornar-se muito mais cara do que se fosse executada por outra empresa.

Licitações pelo menor preço e não pelo preço realístico abre espaço para aditivos, **uma figura esdrúxula numa economia com baixa inflação!** Deveria ser proibido! O cronograma físico financeiro deveria ser cumprido sob pena de rompimento de contrato e talvez multas e, obviamente quem participasse das contratações e leilões/licitações já estaria sabendo dessa norma.

9. INFRAESTRUTURA:TRANSPORTE PÚBLICO E IMOBILIDADE⁴⁸

Deficiências em ruas; avenidas; falta de elevados; ciclovias; falta de canaletas exclusivas para ônibus e, frota de taxi reduzida provoca imobilidade urbana.

A dificuldade de deslocamento nas grandes cidades é cada vez maior devido a: crescimento populacional, adensamento das metrópoles, insuficiente crescimento da infraestrutura urbana, crescimento acelerado da frota de automóveis. Isto tudo amplia o tempo de deslocamento da casa para o trabalho e no caminho inverso. **O uso de Bus Transit Rapid ainda é restrito nas cidades brasileiras e existência de ciclo vias e faixas exclusivas de ônibus ainda são em pequeno número e insuficientes.** O que realmente existe no Brasil é a **imobilidade urbana.** O IPEA calculou em 82 minutos (1 hora e 22 minutos) para o brasileiro deslocar-se nas metrópoles nas rotas casa trabalho e trabalho casa. Isso significaria algo como R\$ 300 bilhões de reais, se fossem transformados em horas

⁴⁸ Embora o governo Federal tivesse disponibilizado recursos para melhorias na mobilidade urbana os Municípios não apresentaram projetos para utilizar os fundos. O próprio Ministério dos Transportes deveria disponibilizar equipes de projetos para tal.

trabalhadas (este valor é próximo de 1% do PIB). A mobilidade urbana é o retrato mais alarmante do país⁴⁹ (PEDROSO, MEYEGE, 2014).

A imobilidade causa redução de produtividade da economia.

Reduz a produtividade do trabalhador em geral e também dos profissionais liberais por causar cansaço físico e mental, o que lhe reduz a produtividade no trabalho e o impossibilita de utilizar o tempo excedente para outras atividades. A produtividade da economia também é afetada por atrasos e acidentes em trânsito caótico. Isso tudo reduz a produção e a renda.

Em Santa Catarina, especificamente em Florianópolis há um monumento à estupidez burocrática e à procrastinação ao bem público. É o caso do impedimento ao funcionamento de um estacionamento vertical que já está pronto e localizado em região central bem ao lado da Igreja Católica Nossa Senhora do Desterro. O capital investido está sem gerar produto, pois, os xiitas de plantão impedem o empreendedor de colocar o empreendimento para funcionar. Por isso, não há recuperação do investimento e o capital fica parado (ocioso) sem nada produzir. Não haverá receita e produção para novos investimentos. Outras consequências são: i) a cidade deixa de melhorar a eficiência do trânsito o que eleva o custo para todos; ii) Os veículos por demorarem mais a encontrar vagas ficam girando queimando dinheiro e poluindo a atmosfera e roubando o tempo dos motoristas. Todos perdem com esta atitude radical, pois, o meio ambiente perde devido a geração de calor e a emissão de poluentes. Esta grave trapalhada deveria ser corrigida.

⁴⁹ Declaração de Janaína de Mendonça Fernandes da FGV projetos. Sugere-se verificar as modificações estruturais e outras no transporte público e individual no Brasil no texto de discussão do IPE, disponível no link

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1552.pdf

10. POR QUE O PAÍS TEM QUE MUDAR? QUAL É O TAMANHO DO DESAFIO? PROBLEMAS NA TECNOLOGIA E INOVAÇÃO

O próximo presidente tem o grande e real desafio de lidar efetivamente com a infraestrutura socioeconômica do país que está em nosso entender com péssima situação e classificação (BAER, 2014). “Os problemas de infraestrutura no Brasil são bem conhecidos” afirma Baer (2014). O quadro 2 retrata esta situação.

Quadro 2 – Classificação Brasileira em termos de qualidade da infraestrutura

Tipo de infra	Classificação
Qualidade das Estradas	120°
Qualidade das Ferrovias	103°
Qualidade dos portos	131°
Qualidade Transporte aéreo	123°
Qualidade do sistema educacional	121°
Qualidade do ensino de ciência	136°

Fonte: Fórum Econômico Mundial *apud* Baer (2014).

Além da insatisfatória classificação qualitativa na infraestrutura socioeconômica, o país padece na geração de tecnologia e conhecimento. O país contribui muito pouco para a fronteira do conhecimento técnico e científico. (BAER, 2014). Para justificar essa assertiva o autor referencia os gastos com pesquisa e desenvolvimento comparando-os a outros países. O Brasil gasta “(...) apenas 1% do Produto Interno Bruto (PIB), em comparação aos 3,45% do Japão, 2,79% dos Estados Unidos e 2,82% da Alemanha (...) [e, além disso, o número de patentes concedidas por milhão de pessoas é baixíssimo, pois o Brasil] mostrou apenas duas, em comparação às 289 nos EUA e 235 na Alemanha” (BAER, 2014, p.8).

Outro problema, é o **desperdício de tempo na obtenção de um registro de patente, que no Brasil demora incríveis 11 anos**

comparativamente a 3 a 4 anos nos outros países. A tecnologia e inovação são consideradas essenciais para a competitividade e crescimento da economia. Porém é no mínimo estranho o prazo cada vez maior para se obter junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI) uma concessão de patente. Por isto Elisabeth Kasznar Fekete, citada por Lima (2014) considera essencial a reestruturação do INPI. Pois, este órgão está em absoluto descompasso em relação aos existentes em outros países⁵⁰. Fekete afirma que o longo tempo de espera torna a tecnologia obsoleta (LIMA, 2014).

Nesta crescente inoperância o país torna-se **pessimamente classificados em termos de índice de inovação do World Intellectual Property Organization (WIPO – em inglês).** **O Brasil está na 61ª. Posição entre 143 países,** perdendo para a maioria dos países emergentes nossos potenciais concorrentes econômicos. Entre estes estão Malásia, Índia, China, Polônia, Tailândia, África do Sul e México (LIMA, 2014).

11. A FALTA DE PESSOAL CONCURSADO TRAVARIA AÇÃO DO ESTADO E SUAS AGÊNCIAS DE REGULAÇÃO E DE FISCALIZAÇÃO E DE LICENCIAMENTO?

Vários órgãos do governo que executam atividades fim essenciais para facilitação aos empreendedores tem frequentado a mídia para reclamar da falta de quadros técnicos e pessoal para bem executar suas atividades. Alguns exemplos são o Ministério da Agricultura cujo sindicato dos servidores reclamou em meados de 2014 de falta de pessoal, justamente quando pipocavam denúncias de adulteração de leite, produto que deve ser fiscalizado pelo Ministério. O IBAMA em anos recentes também reclamou falta de pessoal. Em relatório apreciado pelo senado no dia 23 de abril de

⁵⁰ Considere-se ainda que houve um pioramento no Brasil pois, em 2003 a demora era ao redor de 6 anos e, em 2008 subiu para 9 anos e em 2013 alcançou 11 anos.

2013 no senado aparece a situação crítica da ANAC (Agência Nacional de Aviação) com relação a recursos humanos. Ela tem atribuição de fiscalizar grandes aeroportos concedidos à iniciativa privada bem como regular o setor que tem crescido a taxas anuais de dois dígitos (RITTNER e SOUSA, 2013). Evidente que com falta de pessoal compromete-se o atendimento aos requerimentos de empresários e público em geral o que provoca atrasos e postergações (Anexo 10⁵¹).

12. A BUROCRACIA PARALISA EMPREENDIMENTOS PRIVADOS

À medida que os negócios não deslancham o produto deixa de ser efetivado, ou seja, reduz a taxa de crescimento do produto, despesa e renda. Sabe-se que o Produto Nacional é o somatório de toda a produção nacional e, se as unidades de produção individuais são impedidas pela morosidade burocrática é evidente que a taxa de crescimento do produto de toda a nação será afetada.

12.1. A dificuldade de abrir e iniciar um negócio no Brasil

O Banco Mundial (Bird) **classifica o Brasil na 116^a colocado quanto à facilidade de fazer negócios em nosso país.** A excessiva burocracia consequência de multiplicação de leis, decretos, portarias, resoluções, instruções e outros atos normativos que são editados diariamente no Brasil atravancam o crescimento, pois os empreendedores tem dificuldade de superar e conhecer todas as barreiras aos empreendimentos (CHRISTOFOLI, 2014). Um exemplo recente disto no Estado de Santa Catarina, foi o grande número de exigências legais para iniciar a instalação da fábrica da BMW em Araquari. “A empresas precisou obter mais de 42 autorizações, licenças, permissões, contratos. (...) diversas estão

⁵¹ Anexo 10. A ação do Estado – a regulação da atividade econômica.

relacionadas a exigências ambientais e urbanísticas, (...) autorizações da Fatma, Ibama, Fundema Iphan e, (...) Funai” (CHRISTOFOLI, 2014, p. 33).

O cipoal de leis provoca lentidão para se iniciar um negócio, excessiva demora que inclusive já foi motivo de manifestação da presidenta Dilma e também objeto de preocupação de Afif Domingues do Ministério de Pequena e Micro Empresa que declarou. “De fato, tem a boa burocracia, que é a regulamentação correta que o Estado tem que fazer, mas há a péssima burocracia, que ao invés de dar suporte ou ajudar a desenvolver, **entraya**. (...). É necessário em todas as atividades desburocratizar o país” (MACEDO, 2013). Em razão disso, a Confederação Nacional da Indústria (CNI) em seu Mapa Estratégico da Indústria (2013-2010) apontou a necessidade de melhorar o licenciamento ambiental para conferir maior competitividade à indústria nacional. Talvez quando o congresso finalmente aprovar e regulamentar o projeto de lei nº 3.729/2004 que tramita na Câmara dos Deputados os empreendedores consigam um licenciamento ambiental que uniformize e simplifique os procedimentos para obtenção das autorizações (CHRISTOFOLI, 2014).

É esclarecedora a reportagem de Walker e Ball (2014) que retrata as dificuldades de se fazer negócio na Europa e na Itália. Veja-se o exemplo do empresário italiano que demorou 43 anos para obter o alvará para instalação de um supermercado naquele país.

Bernardo Caparotti era um empresário de 45 anos quando comprou um terreno no subúrbio para construir um novo supermercado. Somente agora aos 88 anos de idade chegaram os alvarás. Sua cadeia varejista Esselunga SpA, de Milão, vinha lutando desde 1971 com burocratas locais que levantaram uma série de objeções quanto ao volume de tráfego, a adequação arquitetônica e a proximidade a um mosteiro medieval. *Ficou tão difícil e complicado fazer negócios na Itália, diz Caprotti. A Itália não pode continuar assim. Ou nós mudamos, ou não vamos a lugar nenhum. Interesses e hábitos que se arraigaram na Europa ao longo de décadas, desacelerando de maneira drástica economias antes dinâmicas, hoje se revelam difíceis de superar. Dos burocratas às empresas, dos sindicatos aos aposentados, os grupos de interesse defendem vigorosamente o status*

quo, mesmo quando este não deixa ninguém satisfeito. (WALKER E BALL, 2014, cad. B, p.8).

O quadro 3 mostra o elevado grau de dificuldade de fazer negócios na Itália (índice 65), bem superior à França, Reino Unido, Alemanha e Estados Unidos, confirmando a análise e reclamação do empresário (WALKER E BALL, 2014, cad. B, p.8). Observa-se que **o Brasil não está bem (índice 116), pois, a classificação é quase duas vezes pior do que a situação da Itália.** Se na Itália é terrível fazer negócios, como deve ser aqui no Brasil? O Brasil somente estaria melhor do que a Argentina e Venezuela que são países francamente intervencionistas na economia e com burocracias e ideologias claramente antagônicas aos empresários. No quadro quanto menor o índice de classificação maior o grau de facilidade de fazer negócios em dado país e, quanto maior o índice maior o grau de dificuldade.

Quadro 3. Grau de dificuldade de fazer negócios Europa e América Latina⁵².

PAÍS	ÍNDICE
Venezuela	181
Argentina	126
Brasil	116
Itália	65
México	53
Espanha	52
Colômbia	43
França	38
Chile	34
Alemanha	21
Reino Unido	10
Estados Unidos	4

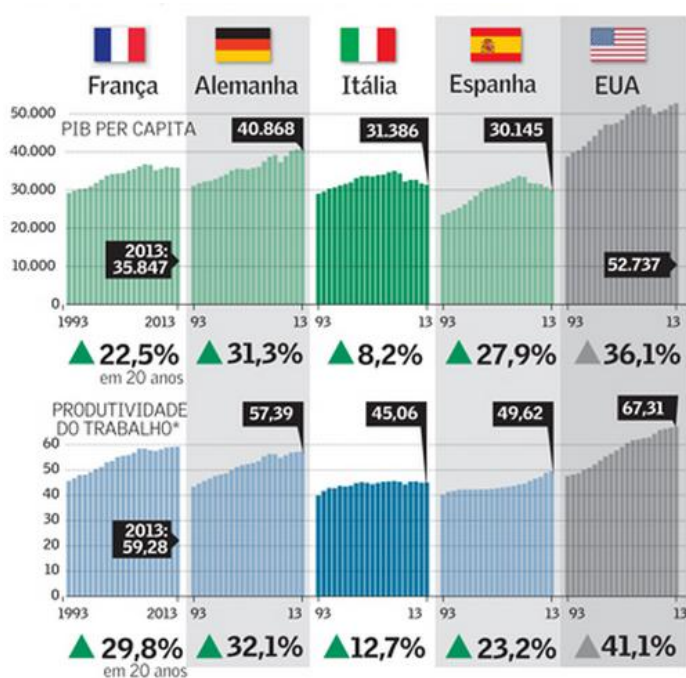
Fonte: adaptado de WALKER E BALL (2014, caderno B, p.8).

O infográfico 1 que permite inferências e linkagens com o elevado índice de dificuldade de fazer negócios da Itália é a situação do país quanto

⁵² A classificação considerou os fatores: impostos, acesso a crédito e obtenção de licenças.

ao crescimento de renda per capita e de produtividade do trabalho em 20 anos. Claramente a Itália está em dificuldade nestes quesitos comparativamente à França, Alemanha, Espanha e EUA. Países estes que possuem índice de facilidade de fazer negócios bem melhor do que a Itália. Então uma boa pergunta sobre o comportamento sofrível de crescimento do PIB brasileiro é:

Qual é o tamanho da restrição ao crescimento do PIB no Brasil em consequência das diversas travas do ambiente de negócios restritivos ao empreendedorismo (investimentos empresariais)⁵³?



Infográfico 1. Crescimento do PIB *per capita* e produtividade do trabalho em diversos países entre 1993 e 2013.

Fonte: The conference Board; versão 2014 do relatório “Fazendo Negócios”, do Banco Mundial *apud* Walker, Ball (2014, cad. B, p.8).

O elevado grau de dificuldade de se fazer negócios no Brasil se relaciona também entre outros ao excessivo número de dias para abrir uma empresa no país (**107,5 dias** contra dois dias em Cingapura e cinco dias nos

⁵³ Uma forma alternativa de apresentar esta questão é: Qual é o freio no crescimento do PIB brasileiro decorrente dos impactos do ambiente de negócios restritivos à produção empresarial?

Estados Unidos). Isto já devia ter sido superado por que estaria previsto um registro único de abertura de firma desde a constituição de 88, mas que em 25 anos não vingou (BELO, 2013). Entrevistados de Belo (2013) afirmam que a burocracia precisa diminuir, é essencial integrar os serviços para abertura da firma e que sejam feitos todos num lugar só. Adicionalmente recorde-se que o Brasil está com baixo índice de crescimento da produtividade do trabalho.

12.2. A dificuldade de se manter um negócio no Brasil

Há que se remover o viés anti empreendedor que existe em muitos burocratas e “fiscais” no Brasil a fora. Isso deve ser uma decisão política, **caso contrário mantermos nosso imobilismo estagnante.** Por exemplo, em ação o Greenpeace no Amazonas que colocou chips rastreadores em caminhões madeireiros e concluiu que está acontecendo desmatamento não autorizado em áreas de reservas públicas. O programa Bom Dia Brasil (Rede Globo) apresentou reportagem no dia 16 de outubro de 2014 com o título Tecnologia ajuda a identificar a rota ilegal da exploração de madeira na Amazônia⁵⁴ descrevendo o caso. Em razão do problema identificado, de extração ilegal de madeira de terras públicas, está se aventando a “**solução**” de multar e fechar as madeireiras que recebiam toras oriundas desses locais irregulares. Ora o dono do empreendimento recebe um documento legal de plano de corte e ele não tem como saber se a origem daquela madeira é ou não do local apontado, pois, não compete a ele o papel de polícia. Afiscalização da origem da madeira caberia a qualquer outro agente público. Mas o viés anti-produtor se revela na “vontade” expressa de “fechar” a serraria, que não tem nada a ver com o coletador da madeira, que burlou os planos e roubou a madeira. A madeira é recebida na porteira da serraria é

⁵⁴ <http://globotv.globo.com/rede-globo/bom-dia-brasil/t/edicoes/v/tecnologia-ajuda-a-identificar-a-rota-ilegal-da-exploracao-de-madeira-na-amazonia/3699981/>

beneficiada e exportada gerando renda ao país. Deve-se observar que é uma atividade insalubre e que poucos estão dispostos a fazer, mormente aqueles que têm vontade empreendedora ou o que Delfim Neto denomina “espírito animal”. Além disso, a margem da atividade é baixa, caso contrário haveria uma profusão de madeireiras super legalizadas e isto não acontece. É uma atividade marginal. Agora os órgãos públicos falam em colocar ships nas árvores, já veio tarde esta decisão! Os organismos que tem interesse em manter a mata intata que paguem para isso ajudando a custear a instalação dos mesmos. Caso contrário o ônus será do país e o benefício universal. A ativista do Green peace não pode dizer que existiria contaminação de toda cadeia de produção de madeira naquela região. Como se viu o gerente da serraria mostrou não saber do problema.

O outro exemplo da dificuldade de se manter negócios no Brasil vem da agricultura. A carga tributária elevada e a concorrência com importados, muitas vezes com subsídios na origem e mais situações cambiais desfavoráveis, tornam a agricultura atividade de elevado risco. Além disto, principalmente os agricultores familiares de muitas regiões do Brasil estão enfrentando ameaças de despejo para formação de novas reservas indígenas. São casos no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. É sobejamente conhecido o confisco das terras com esta finalidade, cujos produtores recebem pagamento apenas das benfeitorias (construções, cercas e açudes) a terra não é paga. É um **esbulho oficial** praticado numa situação que deveria ter sido resolvido há mais de 10 anos, conforme o prazo estabelecido pela Constituição Federal de 1988. O governo, sem ressarcimento justo, retira quem gera produto, renda e despesa para colocar alguém que em sua maioria das vezes só gera despesa ao governo sem nenhuma ou pequena contrapartida de produto. Por exemplo, em Chapecó a FUNAI e a ONG de

nome ARPINSUL estão de olho para usurparem 28 mil hectares dos colonos catarinenses⁵⁵ (PEREIRA, 2014).

Os produtores atingidos por futuras reservas estão em insegurança jurídica. Esta afeta a produtividade e, portanto, o crescimento. Restringe o “espírito animal⁵⁶” do empreendedor que vê com suspeita possível investimento. Assim, o empreendedor não faz e não instala novos empreendimentos. Além disso, afeta psicologicamente os envolvidos reduzindo sua disposição para o trabalho, sem considerar os riscos de depressão e outras doenças.

Outra questão que deve estar clara para todos nós: reserva indígena não deve ser um **museu de paisagem**, mas um recurso material que deve servir à nação. Isto posto, devemos entender que os índios devem liberar sua terra para a produção, que neste caso é de onde poderia vir a renda. Se eles não fazem isto, então deverão participar com seu trabalho e inteligência, na produção mesmo fora das reservas (existem algumas experiências de indígenas trabalhando em agroindústria e desenvolvendo produções artesanais).

Não se pode negar aos indígenas o conhecimento, tecnologia para que possam aumentar suas rendas. A tutela de órgãos viciados deve ser reduzida e eliminada ao longo do tempo. A ideologia do não fazer deve ser superada, pois, acredita-se que os indígenas não querem mais isto!

⁵⁵ Pereira (2014a) comenta a agonia sem fim a que estariam submetidos mais de 500 famílias nos Municípios de Saudades, Abelardo Luz, Ipuacu e Seara, após a ampliação das reservas indígenas nestes Municípios. E, além disso, milhares de outras famílias estão preocupadas com possíveis invasões trazendo apreensão para todos na avaliação de José Zeferino Pedroso, presidente da Federação da Agricultura de Santa Catarina em entrevista a Pereira. “O mais grave é que uma ONG chamada Arpinsul e a Funai estão propondo uma reserva indígena em Chapecó com 28 mil hectares, equivalentes a 37% de todo o território” (PEREIRA, 2014a, p16).

⁵⁶ Conceito sobre a energia do empreendedor, fartamente utilizada pelo economista Antônio Delfim Netto.

Gaidzinski (2014) analisou o que denominou de “**ineptocracia**”. É uma situação em que há cada vez maior massa de dependentes de apoio governamental sem a contrapartida importante à economia do país que seria a produção via fornecimento de trabalho, capacidade criativa ou capital. Ou seja, o número de dependentes aumenta sem incentivo ao empreendedorismo.

O conceito de ineptocracia, onde em um sistema de governo os menos capazes de liderar são eleitos pelos menos capazes de produzir e onde os membros da sociedade com menos chance de se sustentar ou ser bem-sucedidos são recompensados com bens e serviços pagos pela riqueza confiscada de um número cada vez menor de produtores, está cada vez mais presente no Brasil de hoje. (GAIDZINSKI, 2014, p.29).

O crescimento da ineptocracia no Brasil aliada a amarras institucionais, burocracia de toda ordem e corrupção tornaria o país semelhante à burocracia quebrada da Grécia antes da crise econômica que arrastou o país para o buraco?

13. SÍNTESE DAS RESTRICÇÕES AO CRESCIMENTO DO BRASIL

Ambiente econômico hostil
Entraves burocráticos
Regulacionismo exacerbado
Câmbio muitas vezes desfavorável
Carga tributária elevada
Juros elevados
Excesso de direitos financeiros e benesses para grupos privilegiadas ⁵⁷
Consequência do anterior – gastos públicos não racionais
Baixa poupança
Baixo nível educacional
Infraestrutura defasada
Corrupção
Ingerência política

14. SUGESTÕES PARA DESTRAVAR O PAÍS

⁵⁷ Ver artigo de Moacir Pereira – A inversão de prioridades – neste trabalho.

A seguir sugerem-se algumas iniciativas e ações que poderiam destravar o país.

- i)** Reforma política extinguindo os partidos políticos transformando-os em 4 ou 5. Um partido de centro esquerda, outro de centro direita, outro de esquerda, outro de direita e algum outro. (A proliferação de partidos torna o país ingovernável pelos interesses paroquiais).
- ii)** Cronogramas físico-financeiro com multas por atraso;
- iii)** Criar banco de empreiteiras e pessoas físicas a ela ligadas que não cumprem contratos e impedi-las de participar de novas licitações;
- iv)** Proibição de aditivos, ou seja, os preços devem ser realistas;
- v)** Se necessário contratar empreiteiras estrangeiras, se houver maior eficiência;
- vi)** Pagamentos em dia em função do cronograma físico-financeiro;
- vii)** Agilidade nas licenças ambientais. Chek-list ao empreendedor que seria verificado posteriormente com fiscalização durante e pós obras;
- viii)** Submissão da FUNAI e outros órgãos de apoio ao interesse nacional-infraestrutura não pode ser impedida – energia/transportes;
- ix)** Criar leis para facilitar o pagamento por uso de áreas indígenas para obras de infraestrutura, as reservas não poderão impedir as obras, eles também são brasileiros e dependem do Estado, portanto devem contribuir com o mesmo;
- x)** Inserir os grupos indígenas na economia nacional – educação e treinamento para a produção....

15. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Estaria o Brasil preso a uma armadilha da anarquia política decorrente da profusão de siglas partidárias? A nomeação de dirigentes despreparados para os inúmeros órgãos públicos contribuiriam para a pasmeira do país?

As nomeações de dirigentes políticos contribuiriam para o assalto ao erário público? O excesso de partidos políticos contribuiria para a corrupção e inércia?

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Alberto Carlos. Violência no Brasil causa traumas como em guerra. **Valor Econômico**. Caderno EU & Fim de Semana, São Paulo, 29, 30 de jun e 1 jul. 2007 – p.6.
- ALONSO, Olívia; RIBEIRO, Ivo. Produção cai e país volta a ser importador de alumínio. São Paulo. **Valor Econômico**, 17 set. 2014, cad. A, p.1.
- ARBACHE, Jorge. Por que elevar a produtividade. São Paulo. **Valor Econômico**, 26 a 28 de abril 2013, cad. A, p. 15
- AYRES, Julia. Contorno Viário ficará pronto depois do prazo. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 18 de outubro de 2014, p.9.
- BACELO, Joice; FRANTZ, Sâmia. Além da ponte, mais seis obras atrasadas. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 2 de março de 2014, p.4-6 (reportagem especial).
- BAER, Werner. Os desafios econômicos do próximo mandato. São Paulo. **Valor econômico**. 2 maio 2014, caderno F, p.8. (Trad. Sabino Ahumada).
- BANDEIRA, Luiza. Brasil dá mais do PIB para educação que países ricos, mas gasto por aluno é pequeno. **BBC Brasil em Londres**. 9 SET 2014. Disponível em http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2014/09/140908_relatorio_educacao_lab acessado em 23 de fev 2015.
- BAHIA, Carolina. SC no Planalto. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 25 de maio 2014, p.16.
- BELCHIOR, Fátima. Os custos da violência no Brasil, **IPEA**, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em http://desafios2.ipea.gov.br/003/00301009.jsp?ttCD_CHAVE=2518
- BELO, Eduardo. Entrega rápida. São Paulo. **Valor econômico**. 30 de outubro de 2013, caderno F, p.1 (Caderno Especial Pequenas e médias empresas).
- BORGES, André. Ferrovia baiana ainda espera pelos trilhos. São Paulo. **Valor econômico**. 31 de julho de 2013, caderno A, p.12.
- BORGES, André. Sem ferrovia, caminhão leva produção até porto de Santos.. São Paulo. **Valor econômico**. 1 de agosto de 2013, caderno A, p.14.
- CAMAROTTO, Murilo. Ibama concede licença prévia à Fico. São Paulo. **Valor econômico**. 7 de out. de 2014, caderno A, p.2.
- CHIAVON, Eva Maria. Ferrovia da integração. Florianópolis. **Diário Catarinense**. 15 de outubro de 2014
- CHRISTOFOLI, Bruno de Andrade. Licenciamentos ambientais. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 28 set. 2014, p.33.
- DEBONA, Darci. Viagem Demorada: Atraso que trava o crescimento. (Reportagem Especial). Florianópolis, **Diário Catarinense**. 25 de maio 2014, p.6 e 7.
- DELFIN NETTO, Antonio. Crescer sem recuar. São Paulo **Valor Econômico**, caderno A, p.2, 14 out.2014.
- DELFIN NETTO, Antonio. Finalmente, o Brasil sem Burocracia. São Paulo **Valor Econômico**, caderno A, p.2, 8 de julho 2014a.
- ESCOLHA de gestor ainda é por indicação Florianópolis, **Diário Catarinense**. 18 de novembro 2013, p.11.

- FERREIRA, Pedro Cavalcanti; CARDOSO, Renato Fragelli. São Paulo. **Valor econômico**. 21 de nov. de 2012, caderno A, p.15.
- FERROVIA será inaugurada hoje, quase 30 anos depois do início das obras. **Jornal o Expresso**. 22 de maio de 2014. Acessado em 8 de out de 2014.
<http://jornaloexpresso.wordpress.com/2014/05/22/ferrovia-sera-inaugurada-hoje-quase-30-anos-depois-do-inicio-das-obras/>
- FMI recomenda que Brasil invista mais recursos em infraestrutura. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 10 de outubro de 2014, p.21.
- GAIDZINSKI, André. Consumo Suicida. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 7 de outubro 2014, p.29.
- GIAMBIAGI, Fabio. Um roteiro para o desenvolvimento. São Paulo. **Valor Econômico**, 14 a 16 de dezembro 2012, cad. A, p.15.
- JUBÉ, Andrea. Barbosa queixa-se de debate sobre Polícia Federal. São Paulo. **Valor Econômico**. 30 set. 2014. Caderno A, p.12.
- JUNGES, Leandro S. O Retrato do descaso. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 27 de setembro de 2014, p.6.
- LAMUCCI, Sergio. Custo menor de transporte diversifica exportação. São Paulo. **Valor Econômico**, 31 de out. 2013, cad. A, p.6.
- LAMUCCI, Sergio. Atual ciclo de expansão global pode ser um dos mais longos. São Paulo. **Valor Econômico**, 17 de set. 2014, cad. A, p. 12.
- LEO, Sergio. Logística do país tem 33% do desempenho dos competidores. São Paulo. **Valor Econômico**, 7 de maio 2013, cad. A, p. 3.
- LIMA, Flavia. Sem inovação, produtividade do país sobe só 6%. São Paulo. **Valor Econômico**, 11 a 13 de outubro de 2014, cad. A, p. 3.
- LISBOA Marcos, SALTO Felipe. Transparência e democracia. São Paulo. **Valor Econômico**, 16 de setembro de 2014, cad. A, p. 13.
- MACEDO, Danilo. Ministro da Micro e Pequena Empresa diz que burocracia é como colesterol. Brasília. **Agência Brasil**. 9 de maio 2013. Disponível em:
<http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/noticia/2013-05-09/ministro-da-micro-e-pequena-empresa-diz-que-burocracia-e-como-colesterol>
- MACHADO, Tainara. Capital estrangeiro reduz apetite por novos investimentos produtivos no país. São Paulo. **Valor Econômico**, 11 a 13 de out. de 2014, cad. A, p.2.
- MARTINI, R. Sinceridade. **Diário Catarinense**. Florianópolis, 7 nov. 2014, p.2.
- MÁXIMO, Luciano. Ensino técnico federal cresce 110% em três anos e atinge 550 mil matrículas. São Paulo. **Valor Econômico**, 25 de fev. de 2014, cad. A, p.2.
- MÁXIMO, Luciano. Candidatos prometem salto de qualidade na educação. São Paulo. **Valor Econômico**, 3 out. de 2014b, cad.A, p.12.
- MENEZES FILHO, Naercio. Decepções na educação. São Paulo. **Valor Econômico**. 19 set. 2014. Caderno A, p.15.
- MPF aponta superfaturamento nas obras do aeroporto de Goiânia. Globo.com. 9 de junho de 2014. Acessado em 9 out 2014.
<http://g1.globo.com/goias/noticia/2014/06/orgao-aponta-superfaturamento-nas-obras-do-aeroporto-de-goiania.html>
- NAKANO, Yoshiaki. Por que o Brasil cresceu tão pouco. São Paulo. **Valor Econômico**, 14 out.. de 2014, cad. A, p.13.
- PEDROSO, Rodrigo; MEYEGE, Adriana. Mobilidade urbana é o foco de políticas para cidades inteligentes. São Paulo. **Valor Econômico**, 24 de set. de 2014, cad. A, p.2.
- PEREIRA, Moacir. A inversão de prioridades. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 7 de abril de 2013, p.12

- PEREIRA, Moacir. Conflitos Indígenas: “agonia sem fim”. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 14 de março de 2014a, p.16
- PEREIRA, Moacir. Oposição vai cobrar obras em SC. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 10 de outubro de 2014b, p.14
- PEREIRA, Moacir. A ferrovia do galo velho elitista. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 16 de outubro de 2014c, p.18.
- PEREIRA, Moacir. Contorno....e complexidade. Florianópolis, **Diário Catarinense**. 18 de outubro de 2014c, p.12
- POLITO, Rodrigo. No Brics, geração nuclear do país só supera a da África do Sul. São Paulo. **Valor Econômico**, 6 out. de 2014, cad. A, p.28.
- POLITO, Rodrigo; SANTOS, Chico. Licenciamento ambiental provoca atraso em programa (artigo 1) e Indefinição fará Angra 3 depender de urânio importado (artigo 2). São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.16, 13 março 2013.
- PUPO, Fábio. Brasil tem pior logística dos Brics, mas nível de investimento começa a crescer. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.14, 1 out. de 2014.
- PUPO, Fábio. Até novatos estudam ferrovias, mas interesse real ainda é incerto. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. B, p.2. 10 out. de 2014b.
- RITTNER, Daniel. Novo aeroporto vira mato em Goiânia. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.16, 8 de abril de 2013.
- RITTNER, Daniel; SOUSA, Yvna. Relatório aonta “grave carência” de recursos em agência de aviação. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.2, 23 de abril de 2013.
- RITTNER, Daniel. Norte –Sul avança sob fantasmas do passado. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.3, 10 de outubro de 2014
- SAFATLE, Cláudia. Governo prepara novas medidas. São Paulo. **Valor Econômico**, cad. A, p.2, 14 a 16 de dezembro de 2013a.
- SANTAELLA, Thiago. Via rápida para o crescimento. Florianópolis. **Diário Catarinense**. Reportagem Especial. 23 de fev. 2014, p.4 e 5.
- SEABRA, Luciana. Intervenção exagerada do governo na economia freia crescimento, diz Giannetti. São Paulo. **Valor Econômico**. 16 de maio de 2013. Cad. A, p.2.
- SEBASTIANI, Mario. DUTRA, Pedro. Um equilíbrio necessário. São Paulo. **Valor Econômico**. 13 de junho 2014. Caderno A, p.10
- SCHNEIDER, Carlos R. O Brasil quer mesmo crescer? São Paulo. **Valor Econômico**. 2 de setembro 2013. Caderno A, p.14
- TOMAZELLI, Rondinelli. Novela do Aeroporto de Vitória: sem luz no fim do túnel. **Gazetaonline**. 2014. Acessado em 9 de outubro de 2014.
<http://gazetaonline.globo.com/ conteudo/2014/04/noticias/dinheiro/1485697-novela-do-aeroporto-de-vitoria-sem-luz-no-fim-do-tunel.html>
- ULHÔA, Raquel. Após 25 anos, zonas de exportação do país começam a funcionar. São Paulo. **Valor econômico**. 18 de junho de 2013, caderno A, p.3.
- VIEIRA, André Guilherme. Promotores e PF dizem ter provas contra empreiteiras. São Paulo. **Valor econômico**. 2 de outubro 2014, caderno A, p.1.
- YANG, Yao. O valor do novo normal da China. São Paulo. **Valor econômico**. 23 de set 2014 cad A, p.15.
- WALKER, Marcus; BALL, Deborah. Resistência a reformas na Itália salienta obstáculos à recuperação da Europa. São Paulo. **Valor econômico**. 2 a 4 de maio de 2014, caderno. B, p.8.

ANEXOS

ANEXO 1 – Extrato do texto: Um roteiro para o desenvolvimento

GIAMBIAGI, Fabio.. São Paulo. **Valor Econômico**, 14 a 16 de dezembro 2012, cad. A, p.15.

.....

É possível fazer duas afirmações gerais, úteis quando se avalia o potencial de crescimento do país: a) quando há recursos ociosos (capacidade física instalada não utilizada e/ou um contingente de trabalhadores desocupados) é possível crescer ampliando a utilização de capacidade e empregando mais gente, mas isso corresponde à "etapa fácil" do crescimento. A tarefa mais difícil é expandir o produto potencial da economia, de modo a ampliar as possibilidades de crescimento; e b) para alcançar esse objetivo, é preciso ter êxito na combinação de três variáveis: 1) o estoque de capital físico, na forma de construção e de máquinas e equipamentos; 2) o capital humano (educação); e 3) a chamada "produtividade total dos fatores" (PTF), uma medida de eficiência agregada da economia.

Quando se olha o caso do Brasil, o que se pode notar é a presença de quatro explicações para a dinâmica do crescimento. Primeiro, historicamente o país cresceu muito em parte com a ajuda de um forte crescimento do contingente populacional: em particular, a população de 15 a 59 anos cresceu nada menos que 2,8% entre 1940 e 1980.

Segundo, o país adotou um modelo de desenvolvimento historicamente excludente, negligenciando a educação, em contraste com o padrão seguido por outros países, com destaque para a Coreia do Sul e, ainda no século XIX, os EUA. O fato de o número de anos médio de escolaridade da População Economicamente Ativa (PEA) ser de apenas oito anos no Brasil, contra 12 dos países do mundo de língua inglesa e 11 dos "tigres" asiáticos, é a expressão desse descaso, que só começou a ser corrigido na década de 1990.

Terceiro, a poupança doméstica do país, base para o processo de expansão do capital, foi tradicionalmente baixa - inferior a 20% do PIB em mais de 50 dos pouco mais de 60 anos da história estatística documentada do país pós-1946 - o que deixa recorrentemente o Brasil, para poder melhorar sua infraestrutura e ampliar a taxa de investimento, na dependência da poupança externa, com os riscos associados à volatilidade desta.

Finalmente, a produtividade do país teve grande expansão até a década de 70, entrando em colapso nos anos 80 e só voltando a se recuperar, timidamente, nos últimos anos.

Demografia, educação, poupança doméstica, infraestrutura, produtividade: eis as chaves do êxito. Há mais no livro. Boa leitura, para quem se interessar.

ANEXO 2 – O que poderia ou deveria ser feito de acordo com Flavio Cunha

Esse professor da Universidade da Pensilvânia foi entrevistado por Sergio Lamucci do Valor Econômico e analisou e sugeriu elementos para aumentar a eficiência principalmente da educação infantil no Brasil. Anotações a seguir:

- é necessário aumentar o investimento no desenvolvimento infantil e definir uma política sensata para identificar e reter os bons professores;

- para melhorar as escolas do fundamental é necessário termos bons alunos da pré escola o que significaria investimentos e boa preparação nesse grupo;

- Nesse cenário, é fundamental elevar investimentos na educação infantil de crianças carentes;

- É necessário desenvolver programas de apoio às famílias de crianças carentes de 0 a 3 anos de idade, como existe nos EUA, Jamaica e Colômbia, dentre outros países;

- É necessário uma comissão imparcial e sem corporativismo que avalie o professor em sala de aula: identificado o bom professor, deveríamos compensá-lo pela sua dedicação para que ele se sinta motivado a permanecer nessa carreira;

- O crucial é analisar se o professor está sempre presente, se prepara bem a aula, se faz uma apresentação clara dos tópicos que deve cobrir;

- Há que se evitar perda de capital humano. Quem ganhar as eleições deverá se preocupar com isso. Esse desperdício acontece quando não damos oportunidade de desenvolvimento para as crianças que nascem em famílias carentes ou em localidades muito distantes dos grandes centros urbanos. Essa perda de capital humano também ocorre quando os jovens morrem devido a causas violentas, como homicídio e acidente de carro. Coisas que deixariam de acontecer pois, crianças carentes que recebem educação infantil de melhor qualidade tendem a ter mais renda, menor envolvimento com a criminalidade

- Podemos tentar começar a construir um sistema educacional agora para que, em 2040, os alunos brasileiros estejam entre os dez melhores do mundo e em 2050 entre os cinco melhores do mundo;

- Deve-se mudar os programas procurando algo novo e que esteja funcionando, por exemplo, no Ceará, existe o Programa de Alfabetização na Idade Certa (Paic) que tem como objetivo garantir que toda criança esteja alfabetizada até os sete anos de idade. Análises mostram que o programa tem impacto relativamente elevado na alfabetização de crianças. **O que foi feito lá?**

Ver caixa de texto na outra página.

Os técnicos da Secretaria de Educação produziram um currículo e materiais de instrução para os professores, que foram usados para formar professores com um foco na sala de aula,...). Além disso, o programa contém um elemento de investimento em educação infantil e de formação de leitores. O programa também investe na gestão municipal do plano, ou seja, o Paic incentiva os municípios a desenvolver uma cultura de monitoramento das escolas, planejamento de ações, coletas de dados, e várias outras iniciativas de gerenciamento. O desempenho do programa é avaliado por provas que mensuram o produto final do programa. Todos esses elementos são importantes, mas cada um deles é muito difícil de ser implementado. Talvez o mais importante é o incentivo ao prefeito para implementação desse

- Além da recomendação de preparar bem e dar suporte aos alunos do infantil é necessário preparar e reter bons professores. Minha (Flavio Cunha) segunda recomendação é ter uma política para identificar e reter os bons professores.

Valor: *Como fazer isso?*

Cunha: Muitos cientistas sociais acreditam que podemos identificar os bons professores através de uma análise criteriosa das notas dos alunos em testes padronizados. A visão que tenho sobre o papel fundamental dos alunos na determinação da qualidade da escola não me deixa sentir tão seguro sobre essa abordagem. Para mim, a maneira mais confiável que podemos utilizar é mensurar a dedicação do professor aos alunos. O professor está sempre presente? Está preparando bem a sua aula? Faz apresentação clara dos tópicos que deve cobrir? Passa e corrige dever de casa? Está seguindo o currículo? Consegue manter a disciplina dentro da sala de aula? Para mim, essas são as **maneiras pelas quais podemos mensurar a qualidade** do professor. Na prática, teríamos que criar uma comissão que fosse dedicada exclusivamente à avaliação dos professores em sala de aula. A atuação da comissão deveria ser imparcial e transparente para evitar perseguição e corporativismo. Identificado o bom professor, deveríamos compensá-lo pela sua dedicação para que se sinta motivado a permanecer nessa carreira.

ANEXO 3 – O Crescimento do ensino técnico no país

O crescimento das matrículas nos institutos técnicos de educação profissional e tecnológica decorreu da expansão iniciada em 2005, na gestão do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e do foco da atual administração no Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC), que contabiliza desde 2011 quase 6 milhões de

vagas criadas em várias modalidades de cursos profissionalizantes nos sistemas público e privado. (MÁXIMO, cad. A, p.2, 2014).



Figura. Mais mão de obra técnica

Fonte: Ministério da Educação *apud* Máximo (2014, cad. A, p.2)

No infográfico acima se percebe que o maior crescimento, na oferta de vagas de ensino técnico, foi na região Centro-Oeste, até por que a base foi relativamente pequena, e, naquela região a ênfase foi em tecnólogos ligados ao agronegócio. (MÁXIMO, 2014).

ANEXO 4 As propostas dos representantes dos candidatos presidenciais

A caixa de texto a seguir apresenta parte do material elaborado por Máximo (2014b) conforme informações dos responsáveis das áreas educacional dos dois candidatos que passaram ao segundo turno.

A campanha à reeleição da presidente Dilma destaca a importância da educação em um eventual segundo mandato. "Precisamos orientar Estados e municípios nas mudanças curriculares essenciais para a melhoria da qualidade dos anos iniciais do fundamental e do ensino médio e valorizar os professores para o país avançar na qualidade"....

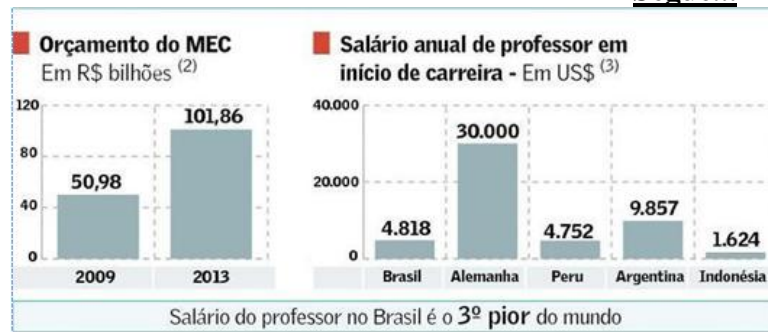
O PT defende os principais programas federais vigentes: Proinfância (construção de creches), Pronatec (ensino técnico) e Ciência sem Fronteiras (bolsas de estudo em universidades no exterior). "Vamos conceder, no período 2015-2018, mais 100 mil bolsas do Ciência sem Fronteiras. No Pronatec, teremos mais 4 milhões de vagas, garantindo a formação plena da juventude, com acesso ao conhecimento científico e tecnológico por meio de um Pacto Nacional pela Melhoria de Qualidade do Ensino Médio, que será posto em prática até 2016"...

Maria Helena (representante de Aécio) tem uma leitura negativa do recente cenário educacional. "A educação brasileira vai mal e está avançando muito lentamente, como indicam as avaliações."Nossa proposta enfatiza a maior eficiência na utilização dos recursos federais para induzir a qualidade do ensino; reduzir a idade ideal para a alfabetização de oito para sete anos; estabelecer práticas de cooperação entre Estados e municípios de modo que a transição de alunos entre sistemas de ensino possa se dar sem prejuízo da aprendizagem; elaborar uma política específica para os anos finais do ensino fundamental; ampliar as escolas tempo integral com prioridade às áreas mais vulneráveis das grandes cidades", promete a coordenadora tuca. (MÁXIMO, cad. A, p.12, 2014b).

ANEXO 5 “Fotografia da educação brasileira (várias seções) .



Segue...



Notas do Pisa (5)

	Leitura		Matemática		Ciências	
	Brasil	Média OCDE	Brasil	Média OCDE	Brasil	Média OCDE
2003	403	494	356	500	-	-
2006	393	489	370	494	390	497
2009	412	493	386	495	405	500
2012	410	496	391	494	405	501

Brasil está na **58º** posição de um ranking de 65 países avaliados no Pisa

Fontes: MEC, OCDE, OIT e Unesco. (1) Escolas públicas e privadas; (2) Valores nominais; (3) Valor médio de 2010, considerando professores das redes pública e privada; (4) Índice de Desenvolvimento da Educação Básica, principal indicador de qualidade da educação brasileira, que considera notas de português e matemática e fluxo escolar; (5) Programme for International Student Assessment, principal avaliação qualitativa internacional, sua nota é composta por resultados em testes de leitura, matemática e ciência feitos por alunos de 14 e 15 anos, de escolas públicas e privadas, em 65 países.

Fonte: MÁXIMO, cad. A, p.12, 2014b.

ANEXO 6 - Latro, latronis - SÉRGIO DA COSTA RAMOS (texto transcrito integralmente)

Diário Catarinense - 8 de novembro de 2014 | N° 10463

Ladrão é uma palavra interessante, nascida no Latim arcaico. Latro, latronis, designava aquele soldado do príncipe que ficava “ao lado”, para guarnecer as posses do poderoso. Depois, tornou-se o soldado mercenário e salteador. Extensivamente, passou a designar todo aquele que furta mediante fraude ou rouba utilizando violência. Juridicamente, sua extensão é ainda maior: designa a pessoa que desvia ou se apodera de qualquer maneira de bens alheios. “Latro” tanto designa o larápio como o estelionatário, o depositário infiel, o peculatório, o grileiro, o golpista ou o finório em lato sentido.

Roubar. Nunca se viu verbo tão conjugado a um só tempo, como se a sua conjugação pertencesse a uma vocação natural deste país chamado Brasil.

Vivo fosse, Pablo Picasso pintaria uma “Guernica” da roubalheira, retratando o horror sentido pelo povo brasileiro, coitado, bombardeado todos os dias com o inestancável noticiário de escândalos sucessivos. O famoso quadro do gênio espanhol refletiu o absurdo da guerra de extermínio na pequena cidade da Espanha bombardeada pelos aviões nazistas, que “treinavam” para a II Guerra Mundial. Animais e construções pulverizados pelas bombas, o “horror” do artista ergueu no mundo um manifesto contra a guerra e contra o Estado doentio, tirano, homicida.

O Brasil já está pedindo ao espírito de Picasso uma Guernica moral. O país se recusa a aceitar a roubalheira como “a ordem natural das coisas”, mas as “bombas” não deixam de cair sobre o telhado da cidadania atônita e envergonhada.

É roubalheira todo dia, toda hora.

E os ladrões da República começam a ser demitidos... mas por governos de outros países. É o que está acontecendo com a Petrobras e a Braspetro, que tiveram diretores afastados por exigência de uma auditoria estrangeira, a serviço da SEC americana, equivalente à nossa Comissão de Valores Mobiliários. A Security Exchange Commission exige que empresas com ações no pregão da Bolsa nova-iorquina, como é o caso da Petrobras, exibam balanços limpos e bem auditados. E sem ladrões na diretoria.

Já convivemos com o caso Maluf, nosso eterno deputado, que não pode desembarcar em 183 países, nos quais seria preso por mandado da Justiça americana, via Interpol. Agora, assistimos a órgãos de outros governos limpando as escrivatinhas da Petrobras, transformada num refúgio de maiores infratores.

Ai, Santa Bárbara, clareai...

ANEXO 7 – A corrupção assassina – Renato Janine Ribeiro (texto transcrito integralmente)

24/11/2014 **Valor econômico**, caderno A, p.5

Já escrevi aqui sobre a corrupção, porém não gosto de me repetir, nem de me limitar à indignação. Mas vale a pena, no curso das operações Lava-Jato e Juízo Final, firmar alguns pontos fundamentais.

Primeiro: "república" é coisa pública, bem comum. A conduta mais antirrepublicana que há é vulnerar, atacar, destruir o bem comum. Ou seja, nada é mais inimigo da república do que a corrupção, que privatiza ilegalmente o que pertence a todos. É um erro, que devemos à escola, pensar que o contrário da república é a monarquia. Distinguir repúblicas e monarquias é coisa do século XIX, quando estas últimas eram o que hoje chamamos de ditaduras.

Desde a vitória dos Aliados na II Guerra Mundial, quase todas as monarquias são constitucionais. As monarquias escandinavas visam mais o bem comum do que muitas "repúblicas" do resto do mundo. Devolvamos à República seu sentido forte: há república quando se visa o bem comum. Ser contra a república não é questão de opinião, de achar bonito um rei. É crime, é praticar atos desviando de sua finalidade o viver em comum.

O corrupto não é ladrão: ele mata e mutila vidas

Segundo: na América Latina nos acostumamos ao patrimonialismo, uma das versões ibéricas do que hoje chamamos corrupção. Consiste em o governante tratar a coisa pública como se fosse seu patrimônio privado. Toda confusão do público e do privado, quando favorece o detentor do poder político, vai dar em patrimonialismo. Por exemplo, se um governante usa os carros oficiais para transportar familiares (a não ser que haja razões claras, consensuadas, de segurança para tal). Nossos governadores e presidente, que moram em palácios e não gastam nem com a comida ou a roupa, dão exemplo disso. Mas este é só um detalhe.

Porque, terceiro: não é verdade que "somos todos corruptos". Não somos, não. Estou convencido de que a grande maioria é honesta. Não vamos desresponsabilizar os corruptos por sua corrupção dizendo que ela pertence à "cultura brasileira". Nossa sociedade pode ser um tanto leniente com isso, mas mesmo isso está mudando. Já comentei aqui a modelo que contou à "revista Trip" que usava sua beleza para não levar multas dos guardas. Falou isso num tom de flerte, mas mesmo assim os leitores caíram matando. Nossa leniência diminuiu muito, e isso é ótimo. Também temos mais informações sobre desvios de dinheiro, além de menos tolerância por isso.

Quarto, talvez mais importante: não é verdade que todos os atos de corrupção se equivalem. Sim, é errado agradar o policial ou o atendente, mas montar um "clube" para furtar centenas de milhões de dólares da Petrobras é coisa muito diferente. Não é apenas uma questão de tamanho. É uma diferença de concepção. Os pequenos erros morais de cada dia não estão na mesma lógica do assalto organizado aos cofres públicos. Precisamos desenvolver este ponto. Suponho que a lógica seja a inversa: não é porque vários corrompem policiais que uns pouquíssimos atacam o erário público. Talvez seja porque esses pouquíssimos roubam tanto que aqueles outros perdem a crença na honestidade, na decência. O que inspira uma cultura ampliada de desistência do bem comum é o mau exemplo dos poucos.

Mas, mais que isso, penso que um grande desafio à ética é: em que a roubalheira dos grandes se distingue dos pecadilhos dos pequenos? Eu mesmo, por enquanto, não tenho resposta completa, e lanço este desafio aos colegas que também trabalham com a ética. Mas penso que precisamos distinguir o furto do bem privado e o desvio do bem

público. A ideia de que o corrupto é "ladrão", tão pertinaz em nossa sociedade, se inspira na sua comparação com quem furta indivíduos. Mas as vítimas do corrupto não são individuais, são a sociedade inteira. Daí que, talvez, seja mais correto pensar que eles não se limitam a furtar dinheiro (no caso, público), mas - acima de tudo - impeçam o bom uso desse dinheiro, por exemplo, em saúde, educação, outros serviços essenciais. Impedem que doentes sejam salvos, em hospitais que não deixaram existir ou funcionar. Impedem que crianças e adolescentes sejam educados, em escolas que devido a eles não existem ou não funcionam. Seu crime é contra a vida, que eles abreviam ou mutilam. Abreviada, a vida dos que morrem antes da hora. Mutilada, a dos que vivem mal. Por que não considerar assassinos os corruptos? Pelo menos, no nível simbólico.

Talvez por isso, faça sentido a reforma legal que, na esteira das manifestações de 2013, tornou hediondo o crime de corrupção. Voltarei a este tema no futuro, mas observo que o hediondo, propriamente dito, é uma pessoa ver o sofrimento de outra e ser indiferente a ele, ou até sentir prazer graças a ele. Isso é desumano. Isso é desumanidade. Mas isso só acontece em alguns crimes presenciais - geralmente, crimes cometidos por pobres. Ora, a corrupção é um crime não-presencial; mais que isso: indireto, abstrato. O corrupto não vê a sua frente as crianças desnutridas, as pessoas miseráveis porque privadas de educação, os mortos de doenças curáveis que são vítimas da corrupção. Por isso, a rigor, seu crime não é hediondo.

Mas ele mata mais, muito mais, que o pé de chinelo enlouquecido pela falta de oportunidades e sobra de drogas. O corrupto provavelmente teria pena de sua vítima se a visse, até porque ele não atira nem apunhala. Ele não mata com seus atos, mas com sua omissão. É omitindo comida, remédios e educação que ele chacina. Mas não será um sinal de nosso desenvolvimento moral começarmos a chamar de hediondo também esse tipo de atitude, em que a pessoa pode até ser caridosa no micro, mas - no macro - destrói a república e mata ou mutila vidas?

Renato Janine Ribeiro é professor titular de ética e filosofia política na Universidade de São Paulo. Escreve às segundas-feiras

E-mail: rjanine@usp.br

ANEXO 8 – A estatística de acidentes e mortes devido a não duplicação

Nestes 6 anos de não realização da duplicação devido à ineficiência governamental, até o mês de julho de 2014 foram 5.354 acidentes com 3.630 feridos e 130 mortos, com uma taxa de 2,35 acidentes por dia. Na tabela 1, elaborada por Junges (2014) observa-se a evolução do cenário preocupante de mortos e feridos na rodovia não duplicada. (JUNGES, 2014).

Tabela 1. Nº de acidentes, feridos e mortos na BR 280 (2008 a 2014)

	008	009	010	011	012	013	014*
A cidentes	00	38	49	43	67	05	52*
Fe ridos	82	01	04	32	44	33	34

M							
ortos	5	1	4	7	8	5	0

Fonte: PRF *apud* Junges (2014, p.6).

ANEXO 9 – Detalhamento sobre a FIOLE e Norte Sul incompleta.

O atraso de mais essa obra de responsabilidade da VALEC seria incompetência ou outros fatores desculpam a não execução? Lá em primeiro de agosto de 2013 o governo prometeu entregar a metade da ferrovia entre Luiz Eduardo Magalhães e Catité até dezembro de 2015. Porém ainda não recebeu nenhuma obra, e existem muitas complicações pela frente. A primeira é que dos 4 lotes apenas dois já foram licenciados e também que todo o traçado de 500 Km está **paralisado por conta de medida cautelar do Tribunal de Contas da União por falhas dos projetos**. Além dessas dificuldades, a primeira parte entre Ilhéus e Catité também está em ritmo muito lento por falta de trilhos embora em alguns locais já tenham sido instalados os dormentes⁵⁸ (BORGES, 2013).

Ferrovia corta o Estado da Bahia



Figura. O traçado da FIOLE
Fonte: Borges (2013, p.14)

Devido a falta da ferrovia os produtores de algodão e soja tem que transportar os mesmos até os Portos de Santos ou Paranaguá com um trajeto de aproximadamente 2 000 quilômetros. Se pronta a ferrovia a economia em transporte atingiria R\$ 1,19 bilhão segundo estimativa de Confederação Nacional da Indústria (CNI) (BORGES, 2013). Sobre a situação absurda da Ferrovia Norte Sul ver anotações a seguir.

⁵⁸ Também travam o andamento da obra a necessidade de dinamitar paredões de rochas não previstas, construção de novo túnel não previsto, problemas de sondagens de solos não concretizadas ou incompletas, lentidão nos processos de desapropriação no traçado, os técnicos recebem ameaça de morte de posseiros e donos de área quando querem fazer medições e sondagens e, apesar disso tudo o governo prometeu entregar os 4 lotes iniciais até Dezembro de 2014 (BORGES, 2013).

Finalmente a ferrovia Norte Sul foi inaugurada, 30 anos depois de iniciada e sob gestão de 6 presidentes, em 22 de maio de 2014 a presidente Dilma inaugurou em Anápolis (GO), o trecho de 855 quilômetros entre as cidades Goiana de Anápolis e Porto Nacional⁵⁹ (TO). Os defeitos de construção aliada aos fracos trilhos chineses empregados limitaram a capacidade da ferrovia que teve a velocidade reduzida e foi obrigada a transportar menos carga por eixo, reduzindo sua capacidade. Esses trilhos “fracos” são os mesmos que a Valec queria comprar para colocar na FIOLE (FERROVIA, 2014).

Por outro lado, o prolongamento da Norte-sul padece dos mesmos problemas do restante. O trecho que vai de Anápolis (GO) até estrela do Sul (SP) já está atrasada (era para ser entregue em dezembro de 2012) teve sua previsão postergada para dezembro de 2015 e os custos iniciais de **R\$ 2,3** bilhões já saltaram para **R\$ 4,25** bilhões por conta de aditivos contratuais e estouros no orçamento (RITTNER, 2014).

Rittner (2014) descreve que a equipe do Valor Econômico percorreu todo o trecho e constatou a descontinuidade das obras com trechos praticamente prontos e outros em que ainda não há terraplenagem, pontes sem cabeceiras e dormentes colocados a espera de trilhos que nunca chegam. Além dos problemas de atrasos e aditivos o TCU detectou superfaturamento obrigando adequações⁶⁰.

ANEXO 10 - A ação do estado – a regulação da atividade econômica

Sebastiani e Dutra (2014) considerem parafraseando Winston Churchill, que a economia de mercado é o menos pior regime existente, mas, sublinham o papel de regulador que o Estado deve ter no mesmo, ou seja, a sua intervenção na ordem econômica. Além disso, consideram que a classe política deve zelar para fruição de um regime de livre mercado e o nível adequado de intervenção estatal na economia. Destacam que o investimento e concorrência são fatores essenciais, pois gerariam crescimento econômico e distribuição de renda. Mas, alinham a necessidade de que realmente haja a livre iniciativa do investidor porém, preceituada pela lei e regulada firmemente pelo Estado que deverá ter ação estritamente limitado pela lei, ou seja, não

⁵⁹ O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) investiu R\$ 4,2 bilhões nesta “obra” que foi lançada na década dos 80 por José Sarney.

⁶⁰ Considerando a existência de trechos ainda sem terraplanagem o articulista considera o prazo de dezembro de 2015 difícil de cumprir e, deve-se considerar que quanto mais se prolonga um obra maiores as possibilidades de obtenção de aditivos naturalmente....Enquanto isso os produtores da Cooperativa Mista dos Produtores Rurais do Sudoeste Goiano (COMIGO) continuam a arcar com 40% do valor de seus produtos com o frete de caminhão para colocar seus produtos nos portos de Paranaguá ou de Santos e preocupados afirmam “agente nunca sabe quando vai terminar”.....

dominado por partidarismo. Seria uma ação de Estado e não de governo, pois, este é dependente de grupos políticos.

No Brasil a ANATEL, ANEEL, ANA, são exemplos de agências reguladoras. Na visão dos autores algumas das agências no Brasil teriam dificuldades institucionais, a Itália seria outro país com dificuldades, que teriam sido herdadas dos ideólogos dos anos 20 e 30 que consideravam as instituições como instrumentos de poder político partidário e que deveriam cumprir determinações dos mandantes de ocasião. Portanto, na análise daqueles autores isto explicaria em boa parte

a dificuldade em se encontrar a estabilidade jurídica capaz de, simultaneamente, atrair investimentos privados de longa duração (não especulativos) e a regulação estatal de determinados mercados promovida por órgãos de Estado (e não por órgãos subordinados ao governo) (...) sem viés corporativo ou partidário (SEBASTIANI, DUTRA, cad. A, p.10, 2014).

Os autores concluem que as agências não são para cumprirem projeto de governo e sim para dar estabilidade institucional e jurídica aos negócios capaz de atrair investimentos e garantir ambiente propício aos mesmos (SEBASTIANI, DUTRA, cad. A, p.10, 2014).