

PB

PROBLEMAS BRASILEIROS

ANO 58
ABR/MAI 2022

#469

MOVIMENTOS INCENTIVAM
MULHERES NA POLÍTICA

TRABALHO REMOTO
COMO ESTILO DE VIDA

ENTREVISTA

**José Pastore e
Fernando Barbosa**

Economistas analisam a relação
entre reformas e desemprego

CENTENÁRIO

Dona Ivone Lara

Vida e obra da primeira compositora
de um enredo de escola de samba

Competitividade

requer

modernização

INVESTIMENTOS ANUAIS EM
INFRAESTRUTURA PRECISAM
DOBRAR PARA SANAR GARGALOS
DE LOGÍSTICA, SANEAMENTO,
ENERGIA E TELECOMUNICAÇÃO

R\$15,90



9 770101 426016



SOLUÇÕES QUE ATENDEM SUA EMPRESA.

Com programas liderados por especialistas, o Atendimento Corporativo Senac desenvolve as capacidades de quem faz sua empresa crescer.

DESENVOLVENDO TALENTOS,
POTENCIALIZANDO RESULTADOS.

corporativo.sp.senac.br

0800 707 1027

**Senac**

atendimento corporativo

REDAÇÃO

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

PUBLICAÇÕES

DIRETOR DE COMUNICAÇÃO INTEGRADA Demian Russo

DIRETORA DE CONTEÚDO Elisa Klabunde

EDITOR Lucas Mota MTB 46.597/SP

EDITOR-ASSISTENTE Eduardo Ribeiro

REPÓRTERES Filipe Lopes e Gabriela Almeida

REVISÃO Flávia Marques e Marina Jarouche

DIRETORES DE ARTE Clara Voegeli e Demian Russo

EDITORA DE ARTE Carolina Lusser

DESIGNERS Alberto Lins, Estêvão Vieira, Igor Marques, Jônia Caon, Paula Seco e Yana Parente

COLABORAM NESTA EDIÇÃO Agência BORI, Antonio Lanzana, Fabíola Perez, Herbert Carvalho, José de Moura Leite Netto, Marcus Lopes, Paulo Delgado e Vinicius Mendes

RELAÇÕES PÚBLICAS
Maria Izabel Collor de Mello

CAPA
Alberto Lins e Débora Faria

CONSULTORIA DE CONTEÚDO André Rocha

Os artigos publicados são de inteira responsabilidade de seus autores e não refletem a opinião da PB. Sua publicação tem como objetivo privilegiar a pluralidade de ideias acerca de assuntos relevantes da atualidade.

ERRAMOS

De forma diferente do trecho publicado na edição 468, no artigo "Liderando o atraso", de Mônica Sodré ("Houve negligência do Executivo? Na pauta do Congresso, figuram projetos que podem alterar a demarcação de terras indígenas, flexibilizar as regras de licenciamento ambiental e anistiar as propriedades irregularmente ocupadas em áreas da União"), o correto, disponível no site da PB, é: "Para além da negligência do Executivo, o Congresso Nacional também não compreendeu a relevância do assunto. Figuram na pauta projetos que podem alterar a demarcação de terras indígenas, flexibilizar as regras de licenciamento ambiental e anistiar propriedades irregularmente ocupadas em áreas da União".



PB | #469

A PB inaugura um ciclo de reportagens voltado ao exame das deficiências estruturais que prejudicam o crescimento do Brasil. A radiografia abrange setores como transportes, energia e telecomunicações, além de outros aspectos relevantes, a exemplo dos processos de desestatização. Somos um país de muitos recursos e possibilidades de expansão, porém, antigos desafios travam a competitividade do setor produtivo, afugentam investimentos e dificultam a geração de empregos.



Quer ficar por dentro das nossas novidades?

Assine a nossa newsletter. Basta apontar o seu celular para este código QR.



OUÇA O NOSSO PODCAST! DISPONÍVEL NO SITE DA REVISTA, NO DEEZER, NO SPOTIFY E NO SOUNDCLOUD.

www.revistapb.com.br

@pbrevista @pbrevista

@pb_revista @fecomerciosp

Instigante como o Brasil.

É retratando e analisando a pluralidade, a diversidade e a complexidade do Brasil, que a PB se atualiza e se reinventa. São reportagens, artigos, ensaios fotográficos, charges e HQs que lançam um olhar abrangente, atual e inusitado sobre a sociedade, a política, a cultura e as pessoas do País.

SUPREENDA-SE. LEIA A REVISTA E CONFIRA OS NOSSOS OUTROS CANAIS.

www.revistapb.com.br

@pbrevista @pbrevista

@pb_revista @fecomerciosp

podcast: Deezer, Spotify e Soundcloud

		8	Capa INFRAESTRUTURA: AS DEFICIÊNCIAS QUE IMPEDEM O CRESCIMENTO			
					22	Política "O ELEITOR PENDULAR", POR PAULO DELGADO
23	Economia "GUERRA, INFLAÇÃO E ELEIÇÕES", POR ANTONIO LANZANA			26	Site PB MERCADO DE CARBONO, CULTURA DO LINCHAMENTO E OUTROS DESTAQUES	
28	Entrevista REFORMA TRABALHISTA TROUXE MAIS SEGURANÇA JURÍDICA, AVALIAM JOSÉ PASTORE E FERNANDO BARBOS					
				32	Economia NÔMADES DIGITAIS: TRABALHO EM QUALQUER LUGAR	
34	Saúde BENEFÍCIOS DA MEDICINA PREDITIVA					
38	Ciência GESTÃO DA BIODIVERSIDADE AMAZÔNICA					
42	Política MOVIMENTOS INCENTIVAM AS MULHERES NA VIDA PÚBLICA					
44	Cultura O CENTENÁRIO DE DONA IVONE LARA					
46	Brasileiros INSTITUTO JNG VIABILIZA MORADIAS PARA JOVENS COM DEFICIÊNCIA INTELECTUAL					

Sem infraestrutura, não há como competir

Em parâmetros técnicos, o Brasil dispõe de todas as condições materiais e humanas para se desenvolver, mas os esforços de nossas empresas colidem com uma infraestrutura arcaica e insuficiente. Temos apenas 12% de rodovias pavimentadas, muitas delas com mais buracos que asfalto. Do transporte sobre rodas, porém, depende a maior parte da carga transportada – uma evidência do gargalo logístico que compromete a inserção competitiva do País na economia mundial. Como resultado, o fluxo do comércio brasileiro responde por apenas 25% do Produto Interno Bruto (PIB), caracterizando uma das nações mais fechadas do planeta.

Os entraves estruturais que limitam nosso potencial de crescimento precisam ser corretamente enfrentados – em especial, em mais um ano de disputa eleitoral. Por isso, a partir desta edição, **Problemas Brasileiros** traz conteúdos sobre infraestrutura, divididos em eixos temáticos: Logística e Transportes; Energia; Telecomunicações; e Saneamento. O quadro atual está dado: desde 2016, os investimentos públicos em infraestrutura não só caíram, como também não têm sido suficientes para sanar a deterioração de estradas, portos, máquinas e equipamentos. Por outro lado, não podemos negar os avanços recentes, com as concessões e os leilões realizados pelo governo. Contudo, é necessário avançar mais em outras frentes. Como o Brasil precisa mais do que dobrar seu investimento anual nessas áreas, o Estado e o setor privado devem convergir na agenda de privatizações. Os marcos regulatórios do gás, do saneamento e das ferrovias, além da BR do Mar, já aprovados, apontam nesta direção.

Uma questão estratégica para o aumento da produtividade é a inovação, diretamente vinculada à chegada da rede 5G ao País. A economia digital será impulsionada e proporcionará produtos e serviços mais ágeis ao consumidor. Toda esta revolução tecnológica, porém, deverá ser acompanhada por inclusão digital e qualificação do brasileiro. Do contrário, nossas desigualdades sociais e regionais se aprofundarão.

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

BASE PARA CRESCER

O Brasil necessita mais do que dobrar os investimentos anuais em infraestrutura nos próximos 15 anos se quiser resolver problemas em áreas como Transporte, Logística, Saneamento, Energia e Telecomunicações. Em 2021, os gastos totais no setor somaram R\$ 137 bilhões, o equivalente a 1,69% do Produto Interno Bruto (PIB). Para alavancar a competitividade, seriam necessários pelo menos R\$ 370 bilhões anuais até 2038 – ou 3,9% do PIB – em iniciativas públicas e privadas.

texto MARCUS LOPES | ilustração DÉBORA FARIA e ABERTO LINS



Os dados são do relatório Infra 2038, movimento que reúne consultores e líderes empresariais. Os estudos são da consultoria Pezco Economics, e os relatórios, divulgados anualmente desde 2017. Em 2018, um documento com propostas e análises do relatório foi entregue aos candidatos à Presidência da República, gesto que deve ser repetido nas eleições deste ano.

Nas últimas décadas, diversos problemas inibiram os investimentos em infraestrutura, como falta de planejamento a longo prazo, insegurança jurídica, crise fiscal e projetos mal estruturados. De acordo com avaliação da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), esses fatores contribuíram para ampliar os gargalos e prejudicar o desenvolvimento.

Na prática, o encolhimento do estoque de infraestrutura a 34%, segundo levantamento da Abdib, demonstra que o Brasil não apenas deixou de investir em novos projetos na velocidade necessária, como debilitou, devido à falta de manutenção adequada, a estrutura preexistente. O estoque é uma associação de diferentes fluxos: a cada período, um fluxo de entrada o aumenta, enquanto outro, de saída, o diminui. Esse processo, que se repete ano a ano, é o resultado líquido acumulado dos fluxos. No caso de infraestrutura, a entrada são os investimentos feitos (rodovias, hidrelétricas, portos etc.) e a saída, a depreciação dos ativos existentes. As condições das estradas escancararam a precariedade. “O que investimos atualmente não é o suficiente sequer para fazer a manutenção do que já existe; quanto mais melhorar, expandir ou construir novas estradas, aeroportos, hidrelétricas ou saneamento básico”, afirma Rodrigo Bertocelli, professor de Gestão de Riscos, Projetos e Saneamento da Trevisan Escola de Negócios.

AVANÇOS RECENTES

No entendimento da Abdib, a criação do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), em 2016, melhorou a qualidade do programa de concessões do governo federal. “No triênio 2019/21, foram efetuados 115 leilões, com geração de R\$ 125

bilhões em outorgas e expectativa de mais de R\$ 500 bilhões de investimentos nos próximos anos”, destaca o documento da entidade sobre a conjuntura estrutural do País para 2022.

Há consenso de que a entrada da iniciativa privada seja essencial, mas a atração das empresas depende de boa regulação e segurança jurídica, já que os contratos são de longo prazo e exigem grande volume de recursos aplicados durante a execução e manutenção das obras. “A segurança jurídica depende naturalmente de um bom contrato, mas também de um ambiente de contratações seguro e confiável”, diz José Virgílio Lopes Enei, sócio da área de Infraestrutura do escritório Machado Meyer Advogados. Segundo ele, é importante que as leis e regulamentações sejam claras e condizentes com a Constituição e o ordenamento jurídico nacional, que a administração pública assegure e esteja atenta aos direitos de todas as partes envolvidas e que o Poder Judiciário possa cumprir com eficiência e isenção a sua função. “Infelizmente, há muito a evoluir nesses quesitos. Só para citar um exemplo recente, não contribuem para a segurança jurídica as mudanças constitucionais que eternizam o pagamento de precatórios em todos os níveis da Federação.”

Recentemente, o Brasil avançou com a aprovação de marcos regulatórios como o do gás natural e do saneamento. “São contratos de longa duração, cuja execução não é um mar de rosas, pois o mundo real não se comporta como

APARATO DE INFRAESTRUTURA INSTALADO NOS PAÍSES EM RELAÇÃO AO PIB

China 60%

Índia 58%

Brasil 34%

Fonte: Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib).

avaliam os profissionais que estruturam os projetos de infraestrutura”, explica o economista Roberto Guimarães, da Abdib. “Por isso, um bom marco regulatório fornece segurança jurídica tanto ao poder concedente como ao concessionário. E quanto maior a segurança jurídica, menores serão os riscos e maior será o apetite pelos investimentos.” Para ele, os benefícios da infraestrutura vão além da economia e transformam-se em investimentos sociais. “Para cada US\$ 1 investido em infraestrutura, são gerados de 15 a 30 novos empregos, dependendo do setor. Com expansão dos negócios de infraestrutura, são criados empregos e renda para as famílias.”

Além disso, segundo Guimarães, as concessões geram outorgas financeiras – pagamento feito pelas empresas ao Poder Público – que podem ser direcionadas a outras áreas prioritárias e que dependam de investimento direto do Estado, como Saúde, Educação e Segurança Pública. “É um efeito cascata em ganhos de qualidade no atendimento à população.”

Outra mudança na legislação que pode alavancar o mercado de concessões é o Marco Legal do Câmbio (Lei 14.286/21),

“UM BOM MARCO REGULATÓRIO FORNECE SEGURANÇA JURÍDICA TANTO AO PODER CONCEDENTE COMO AO CONCESSIONÁRIO. E QUANTO MAIOR A SEGURANÇA JURÍDICA, MENORES SERÃO OS RISCOS E MAIOR SERÁ O APETITE PELOS INVESTIMENTOS.”

ROBERTO GUIMARÃES, diretor de Planejamento e Economia da Abdib

**R\$ 137 BILHÕES
(1,69% DO PIB)**

são os gastos totais no setor em 2021

**R\$ 370 BILHÕES ANUAIS
(3,9% DO PIB)**

é o montante necessário de investimento anual em iniciativas públicas e privadas até 2038 para alavancar a competitividade

que permite a bancos e instituições financeiras aplicarem no exterior recursos captados no Brasil, além de facilitar as operações internacionais em reais. “O novo marco pode ajudar a atrair capitais estrangeiros, tanto para investimentos nos mercados de ações e dívidas, aumentando as possibilidades de financiamento para as empresas no País, como para investimentos diretos, inclusive os de longo prazo, em projetos de infraestrutura e concessões”, diz Thiago Lang, diretor de Fusões e Aquisições da Aon Brasil.

PRIVATIZAÇÕES E LEILÕES

Para ampliar e melhorar os investimentos em infraestrutura, o governo federal também aposta na privatização de diversas empresas públicas, como Eletrobras e Correios. Além disso, há uma agenda de desestatizações de ativos como portos e aeroportos, a cargo do Ministério da Infraestrutura, que prevê o leilão de cerca de 50 ativos neste ano, com um potencial de investimentos na ordem de R\$ 166 bilhões, segundo avaliações do mercado.

“Quando falamos em portos, há desafios como falta de contêineres, custo para exportar e importar produtos e tempo incorrido para completar todo o ciclo de transporte de mercadorias”, acrescenta Nelson Rosamilha, coordenador do MBA de Logística e Supply Chain da Trevisan Escola de Negócios. “Em 2021, foram registrados 1,5 milhão de contêineres no Porto de Santos apenas no primeiro semestre, maior do que toda movimentação no ano de 2019, antes da pandemia.”

A complexidade dos trâmites estatais e as discussões políticas, contudo, acabam postergando as privatizações. A desestatização da Eletrobras, por exemplo, até o fechamento desta edição, já havia recebido autorização da primeira fase do processo pelo Tribunal de Contas da União, mas depende de aprovação do Congresso Nacional. As eleições são outro componente que podem provocar atrasos no andamento das concessões e privatizações, sem contar o próprio interesse dos investidores nos ativos a serem leiloados. O ministro da infraestrutura, Tarcísio de Freitas, por sua vez, afirmou em evento do ministério, em dezembro de 2021, estar descartada a possível contaminação do calendário eleitoral na agenda

de projetos que, de acordo com o ministro, já estejam adiantados.

“Precisamos aguardar para ver se a iniciativa privada terá interesse em participar da maioria dos setores da infraestrutura no Brasil”, aponta Rafael Dantas, diretor comercial da Asia Shipping, multinacional brasileira que atua na gestão de processos logísticos de mercadorias para importação e exportação. Exemplo desta oscilação no apetite do setor privado ocorreu em fevereiro deste ano, quando a concessionária RIOGaleão resolveu devolver a concessão do Aeroporto Internacional Tom Jobim, no Rio de Janeiro. Em 2020, a concessão de outro aeroporto, o de Viracopos, em Campinas (SP), também já havia sido devolvida pela concessionária. Ainda em fevereiro, o leilão da rodovia BR-381 (trecho Minas a Espírito Santo) foi cancelado pela falta de interessados. “As concessões ajudam, mas não são soluções definitivas. Países com a infraestrutura em expansão contam com investimentos robustos de seus governos”, avalia Dantas.

As reportagens seguintes analisam os desafios dos principais setores de infraestrutura.

“AS CONCESSÕES AJUDAM, MAS NÃO SÃO SOLUÇÕES DEFINITIVAS. PAÍSES COM A INFRAESTRUTURA EM EXPANSÃO CONTAM COM INVESTIMENTOS ROBUSTOS DE SEUS GOVERNOS.”

RAFAEL DANTAS, diretor comercial da Asia Shipping

ENTRE O CRESCIMENTO E A ESTAGNAÇÃO

Desde meados do século 20, o Brasil alternou momentos de grandes programas em infraestrutura com períodos de longa estagnação. Na década de 1950, o então presidente Juscelino Kubitschek deu início a um grande programa de transporte e energia, que passava por um intenso processo de industrialização. “O Brasil tinha uma carência muito grande em termos de infraestrutura até meados do século passado, mas a urbanização crescente pressionou pelo aumento da capacidade instalada”, observa o economista Frederico Turolla.

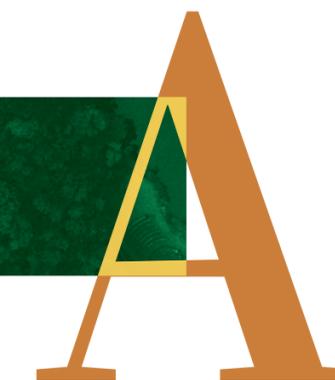
O ápice ocorreria nas décadas de 1960 e 1970, quando os recursos no setor chegaram a 4% do PIB brasileiro anual. “Os investimentos deste período eram ligados a empresas estatais, que funcionaram muito no começo, mas depois houve uma grande estagnação.”

Nos anos 1980, a paralisação econômica e a hiperinflação inibiram aportes. A retomada ocorreu a partir dos anos 1990, com a entrada do setor privado em áreas como Telecomunicações, até então controladas por monopólios estatais. A estabilização da economia com o Plano Real, a abertura da economia e os primeiros marcos legais criaram condições para a retomada dos investimentos e a participação privada. Turolla cita a Lei 8.987/95 (Lei Geral de Concessões) como “divisor de águas” para a retomada dos programas de infraestrutura. A legislação, aprovada durante o governo Fernando Henrique Cardoso, viabilizou as primeiras grandes concessões, em especial no setor rodoviário. Outra medida importante foi a Lei 11.079, de 2004, assinada pelo ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que estabeleceu as Parcerias Público-Privadas (PPPs).

Em 2016, foi criado o Programa de Parcerias e Investimentos (PPI), interpretado por representantes do setor como novo passo do governo federal e cujas diretrizes foram seguidas por Estados e prefeituras para atrair a iniciativa privada. “Houve avanço no planejamento, mais racionalidade na definição de prioridades e melhor capacidade de estruturação dos projetos”, detalha o economista Roberto Guimarães, diretor de Planejamento e Economia da Abdib.

&

EM BUSCA DE NOVAS ROTAS



A competitividade brasileira tem relação direta com uma logística eficiente e integrada entre todos os modais – rodoviário, ferroviário, aéreo e aquaviário. Uma logística que funcione corretamente, com investimentos adequados em infraestrutura para melhoria no deslocamento das pessoas e mercadorias, pode elevar o Produto Interno Bruto (PIB) entre 6% e 11% até 2035, segundo dados do governo federal e do Plano Nacional de Logística (PNL 2035).

A realidade, porém, ainda está distante do ideal. Especialistas do setor apontam que o custo logístico do País é superior a 12% do PIB. Há décadas, discute-se que, apesar de suas dimensões continentais, com milhares de quilômetros de rios navegáveis e costa marítima, atendendo a cidades e regiões litorâneas de Norte a Sul, mais da metade (67%) do transporte de cargas nacional se dá por rodovias.

MAIS BURACOS DO QUE ASFALTO

Apesar da forte presença rodoviária, apenas 12,4% da sua malha são pavimentadas, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). Em dez anos (2009-2019), a extensão pavimentada cresceu somente 0,5%, até chegar aos atuais 213,4 mil quilômetros de estradas asfaltadas (ante o total de 1,72 milhão de quilômetros de rodovias no País). E mesmo os quilômetros empedrados não apresentam boas condições de tráfego na totalidade. A pesquisa CNT de Rodovias, divulgada em dezembro do ano passado, mostra que 61,8% da malha rodoviária brasileira pavimentada se encontram em estado regular, ruim ou péssimo.

“Rodovias ruins comprometem a segurança e impactam diretamente o custo do transporte de

peças, produtos e mercadorias. É preciso priorizar investimentos na malha viária, pois uma boa infraestrutura melhora o desempenho logístico, que culmina na redução de custos para o consumidor”, diz o diretor-executivo da CNT, Bruno Batista. Segundo ele, enquanto o Brasil aplica menos de 0,2% do PIB em rodovias, em alguns países desenvolvidos, esse índice chega a 5%.

As principais perdas são acidentes e mortes, que, em 2021, de acordo com a entidade, somaram 64.452 acidentes e 5.391 mortes, só nas vias federais. “O custo anual estimado desses acidentes chegou a R\$ 12,1 bilhões, valor superior ao total efetivamente gasto em rodovias em 2021, que foi de R\$ 5,76 bilhões”, compara Batista. Para os transportadores, circular pelas rodovias em más condições pode encarecer o custo do frete em até 31%, segundo a CNT. “Quanto aos prejuízos ambientais, considerando apenas o diesel, é possível estimar que 956 milhões de litros foram consumidos em um ano de forma desnecessária, por causa das condições desfavoráveis do pavimento, o que ocasionou uma descarga extra de cerca de 2,53 milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera.”

Para a CNT, as concessões são uma boa alternativa para melhoria da infraestrutura rodoviária, mas não exclui a responsabilidade do Poder Público em investir nas estradas, principalmente naquelas que não são atrativas para as concessionárias.

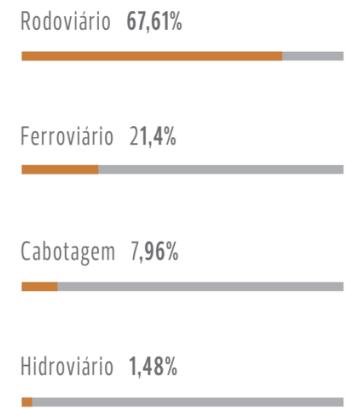
NOVOS RUMOS

É importante também a diversificação de modais. Para o transporte de grandes volumes e distâncias, é mais vantajoso o deslocamento por ferrovias ou hidrovias. Já o modal aéreo pode ser utilizado para mercadorias de alto valor agregado e que demandem prazos curtos. O rodoviário, por sua vez, deveria servir para interligar os entes das cadeias produtivas e as outras modalidades de transporte entre si, por causa da sua capilaridade. “Todavia, o transporte rodoviário acaba sendo utilizado em larga escala e para longas distâncias no Brasil”, diz Batista.

A promessa do governo federal é mudar este cenário nos próximos anos, com investimentos públicos e privados. De acordo com o PNL, até 2035, o setor ferroviário deve ser o responsável por mais de 30% de toda a carga transportada no País. “A ampliação do ferroviário e de outros modais de grande capacidade, como o hidrovioário e a cabotagem, vai permitir ao Brasil ter uma logística mais competitiva, com redução de 17%

CUSTO LOGÍSTICO DO PAÍS É SUPERIOR A 12% DO PIB

VOLUME DE MERCADORIAS TRANSPORTADAS NO BRASIL POR MODAL



31% é o aumento médio do custo do frete para os transportadores nas rodovias em más condições

O Marco das Ferrovias vai ampliar a construção e a operação de linhas férreas pelo setor privado

A BR do Mar é a aposta para aumentar o volume de mercadorias transportadas pela costa litorânea entre portos (cabotagem)

Com o investimento na diversificação de modais, EPL estima redução no custo médio

Fontes: Plano Nacional de Logística e CNT.

a 39% no custo médio do transporte de cargas”, afirma Arthur Lima, presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), vinculada ao Ministério da Infraestrutura e responsável pela elaboração do PNL 2035.

Atualmente, o Brasil tem cerca de 30 mil quilômetros de estradas de ferro ativas, utilizados, quase em sua totalidade, para transporte de cargas. Os investimentos totais previstos na infraestrutura de transportes, segundo o PNL, podem alcançar R\$ 789 bilhões até 2035, a maior parte em projetos conduzidos pela iniciativa privada. “Com a necessidade de mais investimentos em infraestrutura e com o aumento dos custos de manutenção do sistema, o arranjo de parcerias privadas é uma tendência desejável para alcançar cenários mais promissores”, diz Lima.

O volume anual de cargas transportadas pelas ferrovias pode chegar a 70 milhões de toneladas nos próximos anos, apenas nos projetos ferroviários já aprovados e naqueles em andamento. Os investimentos privados devem alcançar R\$ 30 bilhões em cinco anos, segundo estimativa da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF).

LOCOMOTIVAS A TODO VAPOR

“Mesmo diante dos fortes impactos da pandemia, domésticos e globais, o mercado ferroviário de cargas brasileiro vive, talvez, o melhor momento do setor das últimas três décadas. Em grande medida, porque os projetos previstos há alguns anos começaram a sair do papel, e estão em curso, ganhando corpo e velocidade”, afirma o diretor-executivo da ANTF, Fernando Paes. “A locomotiva desta nova fase do setor são as renovações antecipadas das concessões ferroviárias, que começaram pela Rumo e pela Vale.”

Paes explica que as concessões ferroviárias eram discutidas desde 2015, quando foram incluídas pelo governo federal, ainda no governo da ex-presidente Dilma Rousseff, no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O objetivo era reforçar a coordenação das políticas de investimentos em infraestrutura, por meio de parcerias com a iniciativa privada, e estimular a expansão do modal ferroviário.

“É o que, felizmente, está acontecendo”, diz Paes, citando projetos e programas, como a renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM), operada pela Vale, a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) e a Malha Paulista, importante para o escoamento de cargas

pelo Porto de Santos. No Nordeste, as principais obras estão concentradas na construção do trecho da Ferrovia de Integração Oeste-Leste, entre Caetitê e Ilhéus, no sul da Bahia.

Outra medida importante foi a sanção presidencial, em dezembro de 2021, do Marco Legal das Ferrovias (Lei 14.273/21), o Pró-Trilhos, que permite a construção e a operação de projetos privados. Em dezembro, já haviam sido protocolados, no Ministério da Infraestrutura, 64 projetos de novas ferrovias, somando 15 mil quilômetros de trilhos à malha atual, com estimativa de cerca de R\$ 180 bilhões em investimentos nos próximos anos. “É a grande novidade do setor. O Marco Legal traz uma mudança importante na exploração de ferrovias no Brasil, passando a construção diretamente para a iniciativa privada”, observa Paes.

VIA MARÍTIMA

A expectativa é grande também em relação à cabotagem, com a sanção presidencial, após longo debate no Congresso Nacional, do Programa de Estimulo ao Transporte por Cabotagem (Lei 14.301/22 – BR do Mar). O objetivo é ampliar o transporte entre portos por meio deste modal, que, hoje, responde por menos de 8% do transporte de cargas no País, apesar de seus mais de 8 mil quilômetros de costa e portos importantes de Norte a Sul do território.

“A grande capacidade operacional de movimentação de cargas por meio da cabotagem gera ganhos em escala que resultam em vantagens econômicas, tais como: menor consumo de combustível por tonelada transportada, menor custo por tonelada transportada por quilômetro e ganhos para o meio ambiente”, resume a diretora do Sistema Norte da companhia Hidrovias do Brasil, Gleize Gealh.

A alegada falta de recursos por parte do Poder Público não impede o desenvolvimento de logis-

APESAR DAS DIMENSÕES CONTINENTAIS, COM MILHARES DE QUILOMETROS DE RIOS NAVEGÁVEIS E COSTA MARÍTIMA, QUE ATENDE A CIDADES E REGIÕES LITORÂNEAS DE NORTE A SUL, MAIS DA METADE DO TRANSPORTE DE CARGAS NACIONAL SE DÁ POR RODOVIAS

ticas eficientes. “Alavancar a competitividade logística não significa, necessariamente, gastar fortunas nestas áreas, pois algumas podem ser legadas ao ostracismo e à ociosidade, gerando apenas gastos com manutenção, tal como aconteceu com a ferrovia Norte-Sul”, argumenta o pesquisador em logística e infraestrutura da Universidade Presbiteriana Mackenzie, Mauro Schlüter.



ENERGIA: O CAMINHO É DIVERSIFICAR

De tempos em tempos, os brasileiros convivem com o medo de um “apagão” no setor elétrico. Uma série de fatores contribuiu para o risco de desabastecimento em 2021: concentração histórica da matriz no setor hidrelétrico e infraestrutura que precisa ser modernizada para acompanhar a demanda crescente por energia.

Atualmente, cerca de 65% da energia elétrica consumida no Brasil vêm das usinas hidrelétricas. No fim do ano passado, os reservatórios de água das regiões Sudeste e Centro-Oeste, que concentram 70% da geração de energia hidrelétrica nacional, foram castigados pela estiagem prolongada e chegaram a menos de 20% do volume de água armazenado, acendendo o sinal de alerta para o desabastecimento de energia. Foi necessário acionar as termelétricas, mais caras e mais prejudiciais ao meio ambiente. As chuvas vieram a partir de dezembro e provocaram um certo alívio nos reservatórios, mas não resolveram definitivamente o problema.

“A infraestrutura brasileira na área de Energia Elétrica é considerada uma das maiores e

mais complexas do mundo, tendo em vista as condições impostas pela geração fortemente concentrada em usinas hidrelétricas de grande porte e distantes dos centros de consumo”, diz o engenheiro Alexandre Rocco, professor do curso de Engenharia Elétrica no Instituto Mauá de Tecnologia (IMT). “O desafio do sistema elétrico brasileiro para os próximos anos, que não é diferente do de outros países de grandes dimensões, será a adaptação das suas redes de transmissão e distribuição, para absorver outras fontes energéticas renováveis, atendendo às demandas impostas pela transição energética.”

A boa notícia é que já começa a haver diversificação e uso de outras fontes – solar e eólica, principalmente –, que vêm ampliando espaço

“O DESAFIO DO SISTEMA ELÉTRICO BRASILEIRO SERÁ A ADAPTAÇÃO DAS SUAS REDES DE TRANSMISSÃO E DISTRIBUIÇÃO, PARA ABSORVER OUTRAS FONTES ENERGÉTICAS RENOVÁVEIS.”

ALEXANDRE ROCCO, professor do curso de Engenharia Elétrica no Instituto Mauá de Tecnologia (IMT)

na matriz energética brasileira. Em relação à solar, o Brasil possui capacidade para produzir uma quantidade de energia semelhante ao gerado pela Usina de Itaipu. O País ultrapassou, recentemente, a marca de 13 gigawatts (GW) de potência operacional, em grandes usinas solares e sistemas fotovoltaicos de médio e pequeno portes instalados em telhados, fachadas e terrenos. Para efeitos de comparação, a Binacional Itaipu, uma das maiores usinas hidrelétricas do mundo, possui capacidade instalada de 14 GW. Os dados são da Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

ELETRICIDADE LIMPA

“As usinas solares de grande porte geram eletricidade a preços até dez vezes menores do que as termelétricas fósseis emergenciais, ou do que a energia elétrica importada de países vizinhos, atualmente, as duas principais responsáveis pelo aumento tarifário sobre os consumidores” – afirma o CEO da Absolar, Rodrigo Sauaia.

Segundo ele, o avanço da matriz solar é fundamental também para os desenvolvimentos social, econômico e ambiental. “Graças à versatilidade e à agilidade da tecnologia solar, basta um dia de instalação para transformar uma residência ou empresa em uma pequena usina geradora de eletricidade limpa, renovável e acessível.”

Com a energia eólica, responsável, hoje, por cerca de 10% da matriz energética brasileira, ocorre o mesmo: os números da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica) mostram o potencial dos ventos no Brasil. Em novembro do ano passado, a modalidade energé-

tica passou a marca de 20 GW de capacidade instalada, distribuídos em 751 parques eólicos e mais de 8,8 mil aerogeradores. Outros 965,89 megawatts (MW) estavam em fase de testes. Até 2026, o País terá, pelo menos, 32 GW de capacidade eólica instalada.

&

MATRIZ ENERGÉTICA BRASILEIRA

Hidráulica 65%

Biomassa 9%

Eólica 9%

Solar 2%

Carvão e derivados de petróleo 3%

Gás natural 9%

Nuclear 2%

Outras 1%

Fonte: Empresa de Pesquisa Energética (EPE).

ZELAR PELAS CIDADES (E PELAS PESSOAS)

E Em menos de um século, o Brasil passou de um país rural para uma nação altamente urbanizada. Hoje, cerca de 85% da população brasileira residem em áreas urbanas, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A alta concentração de pessoas morando em cidades impõe aos gestores públicos e à sociedade desafios de infraestrutura urbana, como os de saneamento básico e de outras áreas que interferem na qualidade de vida do cidadão.

Saneamento é uma das áreas essenciais consideradas mais deficitárias – e que caminham a passos lentos rumo à universalização do atendimento. Em dez anos, entre 2010 e 2020, o índice de pessoas com acesso à água tratada aumentou apenas 3%, passando de 81% para 84% da população, aponta o Instituto Trata Brasil, com base em informações disponibilizadas pelo governo federal.

“Durante décadas, o saneamento básico foi visto como primo pobre da infraestrutura, por não ter legislação incisiva que garantisse claramente os direitos e deveres dos envolvidos, bem como sempre receber valores de investimentos bem abaixo do que os demais setores”, diz Rubens Filho, gerente de Relações Institucionais e Comunicação do Instituto Trata Brasil.

Além de precarizar a saúde pública, a falta de saneamento traz problemas econômicos. Estudo feito pelo Trata Brasil aponta que o Brasil pode deixar de ganhar R\$ 1,1 trilhão até 2036, caso não invista no setor. A falta de saneamento, aponta o estudo, provoca perdas irreparáveis ao meio ambiente, ao turismo e, em especial, à saúde da população. Isso, porque inibe a expansão de vários setores da economia, como indústria, serviços e turismo. Caso tivéssemos um saneamento melhor, teríamos, por exemplo, mais empresários dispostos a investir no Brasil, assim como mais turistas.

METAS A CUMPRIR

Em meio às deficiências, houve avanços no setor. Dentre eles, a Lei de Diretrizes Nacionais de Saneamento – Lei Federal 11.445, de 2007 –, o Plano

O MARCO DO SANEAMENTO FIXOU COMO META LEVAR ACESSO À ÁGUA TRATADA PARA 99% DA POPULAÇÃO, ASSIM COMO COLETA E TRATAMENTO DE ESGOTO PARA 90% DOS BRASILEIROS

Nacional de Saneamento e, mais recentemente, o novo Marco Legal do Saneamento, em 2020. Uma das diretrizes do marco é aumentar a participação da iniciativa privada na expansão dos serviços. Estimativas assinalam investimentos de cerca de R\$ 700 bilhões até 2033, para que seja possível levar acesso à água tratada para 99% da população, assim como coleta e tratamento de esgoto para 90% dos brasileiros.

“Permitir que a iniciativa privada participe mais do processo é a chave para o alcance das metas propostas na legislação. As Parcerias-Público-Privadas (PPPs) em saneamento já ocorriam no País, mas agora ganham mais força”, diz Rubens Filho. “É importante entender que o setor público não teria fôlego para resolver este problema sozinho, tampouco o conseguiria a iniciativa privada. Portanto, esta união do público e do privado pode ser benéfica para as cidades brasileiras na prestação dos serviços.”

Os resultados já começam a aparecer, com leilões em várias regiões, como o da Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae) e da Companhia de Água e Esgoto do Amapá (Caesa). Há ainda boas expectativas de outros leilões de concessões em diversos Estados e municípios, de Norte a Sul, e a possível venda do controle de empresas estaduais de água e esgoto em Estados importantes, como São Paulo e Minas Gerais.

“O setor demanda grande volume de investimentos, mas há vários interessados no mercado, especialmente pelo caráter social envolvido. O Marco Legal, além de propiciar um ambiente de investimento mais transparente e seguro, possibilita a universalização do servi-

ço”, afirma Silvia Vergara, líder de Construção, Infraestrutura e Energia Elétrica da Aon Brasil.

ILUMINAÇÃO E MOBILIDADE

As PPPs também dão impulso a outra área da infraestrutura urbana que necessita de modernização: a Iluminação Pública. Mais de 50 contratos assinados entre prefeituras e concessionárias, desde 2019, devem beneficiar uma população de cerca de 35,8 milhões de pessoas, em cidades como Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Aracaju. O valor total estimado dos contratos é de aproximadamente R\$ 17,3 bilhões, segundo a Associação Brasileira das Concessionárias de Iluminação Pública (Abcip).

Apenas 16% dos municípios brasileiros contam com um Plano Municipal de Transportes (PMT), mostram dados da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU). Até a qualidade das calçadas afeta o desempenho da mobilidade, já que a maior parte dos deslocamentos diários da população nas cidades (39%) é feita a pé. Em relação ao transporte público, o

COLETA DE ESGOTO NO BRASIL

2010 46% da população atendida

2020 55% da população atendida

3,1% das crianças e adolescentes não possuem banheiro em casa

35 municípios, dentre os 100 maiores do Brasil, têm menos de 60% de sua população atendidos por rede de esgoto

23 municípios, dentre os 100 maiores do Brasil, tratam mais de 80% do esgoto

Fontes: Plano Nacional de Logística e CNT.

rodoviário também predomina nas cidades: os ônibus são responsáveis por 85,7% das viagens realizadas em transporte coletivo.

“As deficiências na infraestrutura afetam o desempenho e os custos dos deslocamentos, graças ao aumento do tempo de viagem, à poluição e aos acidentes. Os transportes coletivos, principalmente os ônibus, perdem qualidade, ao mesmo tempo que seus custos aumentam, o que é refletido nos preços pagos pelos usuários”, explica a NTU.

A entidade destaca que, apesar dos avanços tecnológicos e estruturais conquistados nos últimos anos, a falta de continuidade prejudica o aprimoramento e a expansão dos projetos. “O Brasil foi precursor na América Latina na implantação de corredores de ônibus, ainda na década de 1970. A falta de continuidade dessa política coloca, atualmente, o País atrás de vários da região, como México, Colômbia e Chile.”

&

CORRIDA DO 5G

Em julho de 1998, na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, o leilão de privatização do sistema Telebras foi a maior mudança no setor de telecomunicações do Brasil, até então marcado pelo monopólio estatal e pela defasagem tecnológica, que transformavam uma simples linha telefônica em um bem comercializado e até declarado no Imposto de Renda. Quase 25 anos depois da abertura do setor à iniciativa privada, o País se prepara para um novo marco: a chegada da tecnologia 5G.

A

Até o fim do primeiro semestre deste ano, os primeiros sinais da nova rede 5G já devem estar ligados nas capitais, abrindo o caminho para uma verdadeira revolução em todos os setores da sociedade. Em meados de 2030, todas as localidades do País deverão estar conectadas à internet ultrarrápida, segundo previsões do governo federal.

A entrada do 5G no mercado também representa forte incremento na economia mundial. A estimativa é que, até 2035, os benefícios provocados pela implementação possam gerar uma produção econômica global de cerca de US\$ 12,5 trilhões, segundo o Fórum Econômico Mundial, e 22 milhões de empregos no mundo todo.

Além de velocidade muitas vezes superior à disponível atualmente, a conexão ultrarrápida alavanca o surgimento de inúmeras aplicações, permitindo mais conectividade não somente entre pessoas, mas também entre máquinas – e entre pessoas e máquinas –, a chamada Internet das Coisas, conhecida pela sigla IdC (ou por IoT, do inglês). As novas aplicações incluem realidade aumentada e robôs inteligentes.

“O 5G impulsionará ainda mais a economia digital, aumentando a produtividade dos mais diversos segmentos econômicos e a competitividade nacional, proporcionando produtos e serviços inteligentes para o consumidor”, diz Marcos Ferrari, presidente-executivo da Conexis Brasil Digital, entidade que reúne as empresas de telecom e conectividade.

Ferrari explica que, por sua característica de baixa latência, ou seja, o tempo de resposta na internet em milissegundos, e pela maior capacidade de transporte de dados, será possível realizar atividades remotas em maior es-

cala, com precisão e sem atrasos, como cirurgias médicas a distância e controle produtivo por realidade virtual.

ADAPTAÇÃO À NOVA ERA

Para se tornar realidade ao alcance de todos, porém, o 5G exige esforços e investimentos em infraestrutura. Segundo especialistas, é necessário, por exemplo, um novo sistema de antenas e redes de quinta geração, com um número entre cinco e dez vezes a mais do que o de antenas exigidas para o 4G.

“Para isso, é preciso avançar na modernização das leis municipais de antenas”, afirma Ferrari. Capitais como Boa Vista, Fortaleza, Palmas, Brasília, Curitiba, Porto Alegre e Porto Velho já têm leis de antenas adaptadas para a chegada do 5G. No fim do ano passado, Florianópolis, Rio de Janeiro e São Paulo também aprovaram novas leis de antenas, que ainda devem ser regulamentadas. “Outro ponto importante é o compartilhamento de postes. A Aneel [Agência Nacional de Energia Elétrica] e a Anatel [Agência Nacional de Telecomunicações] estão trabalhando no novo regulamento de compartilhamento, e defendemos um amplo diálogo para que as novas regras beneficiem a ampliação da conectividade.”

O engenheiro Nelson Mitsuo Shimabukuro, professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie, destaca outros obstáculos. “Há obrigações adicionais além dos desafios da própria tecnologia. Tanto as infraestruturas de transmissão de dados quanto a física, como os postes, ainda carecem de regulamentação clara e uniforme, o que impacta diretamente os custos de implantação.”

A chegada do 5G, diz Mitsuo, deve vir acompanhada do desenvolvimento da economia como um todo, além da inclusão digital para a população. A expectativa, afirma, é que a infraestrutura tecnológica dê um salto no País, principalmente nas regiões mais carentes e com pouca atratividade econômica. “Espera-se que os benefícios da internet móvel sejam mais amplamente democratizados, não apenas em número de pessoas com acesso, mas também de lugares onde essas pessoas possam acessar.”

IMPACTOS LOGÍSTICOS

A inovação digital também deve auxiliar em outros setores da economia ligados diretamente à infraestrutura, como logística de cargas e

supply chain (conceito que envolve toda a cadeia de processos de um produto, desde a captação da matéria-prima até a entrega ao consumidor final). “Um dos pontos que dificulta a vida de quem trabalha com transporte são os gargalos em infraestrutura. Para conseguir fechar a conta, é necessário investir muito em boa gestão e tecnologia”, diz Mauro Telles, superintendente de produtos B2B da Veloe, empresa que trabalha com gestão de frotas.

Diante do peso do modal rodoviário no transporte de cargas no País, cada vez mais as empresas de cargas devem investir em soluções como telemetria e roteirizador. O uso das novas tecnologias na gestão de frotas e cargas pode representar uma economia superior a 30% nos custos logísticos. “É possível ter todas as informações detalhadas, gerenciar melhor os trajetos e as rotas, pensando em otimizar o percurso e reduzir custos, além de garantir a segurança do motorista”, garante Telles.

&

“ESPERA-SE QUE OS BENEFÍCIOS DA INTERNET MÓVEL SEJAM MAIS AMPLAMENTE DEMOCRATIZADOS, NÃO APENAS EM NÚMERO DE PESSOAS COM ACESSO, MAS TAMBÉM DE LUGARES ONDE ESSAS PESSOAS POSSAM ACESSAR.”

NELSON MITSUO SHIMABUKURO, engenheiro e professor da Universidade Presbiteriana Mackenzie

Até agora, a eleição brasileira cuida do passado. Na dianteira, o ex-presidente e o atual presidente, dois dos mais longevos políticos em atividade, chamam mais a atenção pelo que foram do que pelo que poderão ser. Interessante sina de um país onde o eleitor é obrigado sempre a se definir em relação ao outro, mais do que em relação a si próprio. Os candidatos pedem benevolência e crença para seus propósitos, mais do que asseguram as vantagens de quem acredita neles.

A invasão da Ucrânia pela Rússia vai em outra direção, ao demonstrar que o capitalismo é o maior sistema de cooperação do mundo desenvolvido – que, rapidamente, se uniu contra a estupidez do conflito. No Brasil, a política parece não estar baseada em sentimentos morais, e as divergências entre candidatos produzem mais divergências.

Países que não atravessaram nenhum grande acontecimento da história mundial e não viveram traumas nem riscos estruturais em suas sociedades costumam dar pouco valor às preocupações com o futuro. O Brasil é um curioso exemplo de nação onde podemos dizer que o capitalismo, a democracia e a tecnologia, os três principais fatores de progresso, não conseguiram deter as desigualdades de renda e riqueza e está longe de encontrar uma solução para a pobreza persistente.

O parlamento, uma das principais instituições para entender nosso despreocupado estado de espírito com os grandes desafios que temos pela frente, é composto por partidos insatisfatórios, por culpa deles mesmos. Todavia, o caráter individualista de muitos parlamentares não é o único responsável por todos os problemas de representação que temos.

Apesar de sermos um dos mais destacados países do mundo em grandeza, população, recursos naturais e pluriculturalismo, o pluripar-

O ELEITOR PENDULAR

tidarismo estéril que praticamos não articula, tampouco oferece aos governos, sólida proposta institucional para melhor situar o País na balança de poder mundial.

O excedente de energia que o homem público tem deveria servir para a mobilização da sociedade em direção à mudança e ao desenvolvimento.

Temos, no entanto, a chave da transformação na consciência e na atitude do eleitor diante da urna. Os candidatos devem mirar o eleitor, o único capaz de corrigir os excessos nas campanhas. E um dos mais preparados para mudar o cenário de incerteza e insegurança em que vivemos é o eleitor que oscila em sua preferência preocupado com o Brasil. Observador cauteloso, não por ser um indeciso, mas, principalmente, por ser decidido e consciente. O voto pendular do eleitor livre é o que equilibra a balança do poder, muda o rumo de eleições e estabelece o perfil do governante adequado ao momento que vivemos.

O eleitor engajado não vê campanha, tem espírito de grupo e vai até o fim custe o que custar. O indeciso costuma ter um amor-próprio desinteressado do resultado final e tende a votar em quem acha que vai ganhar. Contudo, o eleitor pendular está ali, atento a cada eleição, não entrega os pontos e tem grande desejo de acertar.

O eleitor decisivo é o eleitor de Estados metropolitanos, mas que contam com um grande interior comunitário em torno de cidades médias e pequenas. De economia mista, urbano/rural, industrial/agropecuária, comércio e serviços e que não gosta de ver a apropriação dos ganhos do progresso por um lado só da sociedade em que vive.

O eleitor pendular é o único que os candidatos realmente temem, pois só ele tem autonomia para, de fato, escolher, eleger e derrotar. Inconquistável e livre, é ele que conquista.



PAULO DELGADO
é sociólogo e
copresidente do
Conselho de Economia
Empresarial e
Política (CEEP), da
FecomercioSP.



GUERRA, INFLAÇÃO E ELEIÇÕES



Ao se analisar os efeitos econômicos do conflito Rússia-Ucrânia sobre a economia brasileira, é preciso lembrar, em primeiro lugar, que há muitas incertezas sobre o futuro: a intensidade da guerra e sua duração, as condições sob as quais as hostilidades cessarão, a duração das sanções impostas à Rússia, enfim, o desfecho é imprevisível. Tendo como pano de fundo essas incertezas, pode-se analisar dois impactos importantes sobre o Brasil: pressões inflacionárias e nível de atividade econômica.

Períodos de guerra sempre são acompanhados por elevação nos preços das commodities, e agora não está sendo diferente – com as maiores altas ocorrendo em alimentos e energia.

Para o Brasil, o conflito representa um choque sobre uma inflação já muito elevada. Além do aumento direto dos preços das commodities, a redução da oferta de fertilizantes vai pressionar os custos do agronegócio, o que já está acontecendo. O conflito impõe também novas restrições à oferta de semicondutores, uma vez que Rússia e Ucrânia são grandes produtores globais de paládio e gás neônio, respectivamente. Ambos são insumos para a produção de chips presentes em semicondutores.

Este cenário aumenta os desafios do Banco Central (Bacen), principalmente por se tratar de choques de oferta, o que limita a eficácia da política monetária. Ao mesmo tempo, porém,

é necessário inibir a propagação dos impactos inflacionários, até mesmo como forma de evitar um perigoso processo de reindexação na economia brasileira. Certamente, o Bacen terá de manter a política monetária rígida por um período mais longo, com inevitáveis impactos sobre o nível de atividade econômica. A inflação vai cair em relação a 2021, mas a queda será muito menor do que a inicialmente prevista.

Com aumento dos preços, principalmente dos alimentos, a possibilidade de recuperação da renda real fica mais remota. Além disso, juros elevados e crédito mais seletivo (num momento de recordes de endividamento) vão afetar os níveis de consumo e, conseqüentemente, o comércio e os serviços.

A elevação das cotações do petróleo no mercado internacional tem gerado uma série de reações internas em relação aos preços dos combustíveis. Reduções de impostos têm sido analisadas, ao mesmo tempo que a política de reajuste dos combustíveis pela cotação internacional do petróleo (transformada em real) é questionada. É importante lembrar, porém, que a Petrobras é uma empresa de capital aberto, e parte do petróleo consumido internamente (8%) é importado; ou seja, se não “cobrir” o preço internacional, pode ocorrer desabastecimento.

A adoção de um sistema de estabilização de preços fica dificultada, pois o período de preços baixos (em que seriam arrecadados recursos para eventual fundo estabilizador) já passou, e o País está em situação fiscal crítica para arcar com esse ônus.

Além disso, vale lembrar que subsídios aos preços da gasolina favorecem todos os compradores, em especial os de renda mais elevada, certamente mais intensivos no uso de automóveis do que os de menor renda. O maior baque para os mais pobres está ligado, diretamente, ao gás de cozinha e, indiretamente, ao diesel.

A única explicação para a existência de algum subsídio à gasolina, infelizmente, é que se trata de um daqueles “preços de grande impacto eleitoral”. E 2022 é ano de eleições.



ANTONIO LANZANA
é copresidente do
Conselho de Economia
Empresarial e Política
da FecomercioSP
e professor da
Universidade de
São Paulo (USP) e da
Fundação Dom Cabral



POR QUE FALAR É DIFERENTE DE TER ALGO A DIZER?

É TANTA COISA QUE A GENTE OUVI POR AÍ... NÃO FALTAM CANAIS, FONTES E ATÉ GRUPOS DE WHATSAPP PROPAGANDO CONTEÚDO DE TODO O TIPO: CONFIÁVEL, SUSPEITO E MENTIROSO. EM TEMPOS NORMAIS, ISSO JÁ É MUITO PREJUDICIAL. AGORA, EM UM ANO ELEITORAL DECISIVO, A SITUAÇÃO ATINGE OUTRO NÍVEL DE COMPLICAÇÃO.

MAIS DO QUE NUNCA, É FUNDAMENTAL OLHAR OS FATOS COM ATENÇÃO. OUVIR MAIS E SUPOR MENOS. PESQUISAR, CONHECER OUTROS PONTOS DE VISTA E ENTENDER A REALIDADE.

SE VOCÊ ACHA TUDO ISSO IMPORTANTE E BUSCA CONVERSAS SÉRIAS SOBRE A SITUAÇÃO ATUAL DO PAÍS, NÓS TEMOS UMA DICA.

**ACESSE O UM BRASIL,
UM CANAL DE
ENTREVISTAS
PLURAL, INCLUSIVO
E DEMOCRÁTICO.
UM LUGAR ONDE
TODOS QUE FALAM
TÊM REALMENTE
ALGO A DIZER.**

UM BRASIL

WWW.UMBRASIL.COM

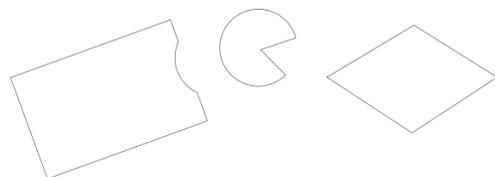


@canalumbrasil

UMA REALIZAÇÃO

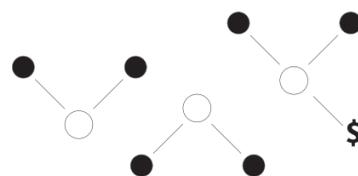
FECOMERCIOSP

CONTEÚDOS INÉDITOS DO SITE DA PROBLEMAS BRASILEIROS



O “novo” bolsonarismo

Há quatro anos, quando Jair Bolsonaro ainda era mais uma piada do que um possível presidente, poucas vezes se opunham ao consenso de que ele não teria chance de ocupar a cadeira mais importante da República. Uma dessas vezes era a da antropóloga Rosana Pinheiro Machado, para quem o bolsonarismo é anterior e maior do que o próprio. Em entrevista, a professora da Universidade de Bath (Inglaterra) afirma que “ele vai continuar por décadas, porque o bolsonarismo é a conjunção de muitas forças reacionárias”.



Carbono como negócio

Alternativa para diminuir a emissão de gases de efeito estufa e movimentar a economia mundial, o mercado de carbono permite obtenção de crédito àqueles que superarem as metas de redução, a fim de que possam vender esses excedentes. O sistema pode gerar ao Brasil receitas líquidas de até US\$ 72 bilhões até 2030, de acordo com estimativa do Environmental Defense Fund. O Projeto de Lei (PL) 528/2021, que pretende regulamentar esse mercado, tramita em regime de urgência e aguarda ser levado ao plenário da Câmara dos Deputados.

CULTURA DO LINCHAMENTO

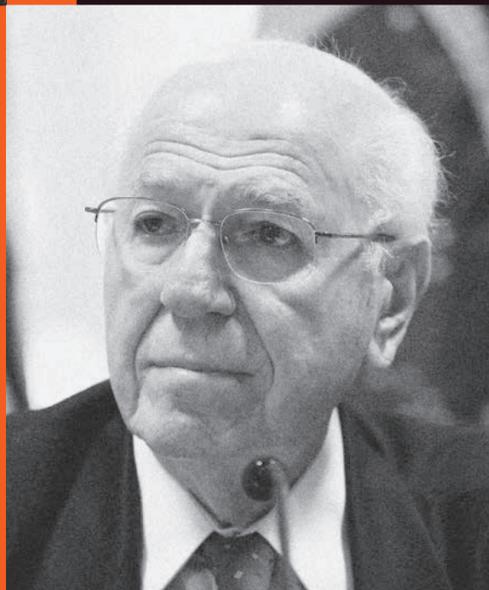
O assassinato brutal de um refugiado congolês, em um quiosque do Rio de Janeiro, provocou manifestações por todo o País. Vítima de espancamento, a história do jovem Moïse Mugenyi Kabagambe é mais um capítulo do racismo, da xenofobia e das precariedades impostas a pessoas vindas do continente africano, além da necessidade de se pressionar o Estado a repensar suas políticas públicas de acolhimento. O caso Moïse é tema de reportagem e podcast no site da **PB**. Em debate, o papel dos governos e da sociedade no amparo aos imigrantes no Brasil.

ESG nas PMEs

A cultura dos preceitos de sustentabilidade e governança ainda está em segundo plano na realidade dos pequenos negócios, os quais têm dificuldades até mesmo de identificar seus próprios impactos ambientais. Além disso, essas empresas afirmam que gostariam de contar com apoio para implantar práticas ligadas ao universo ESG. É o que identifica uma pesquisa inédita da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP). Fábio Pina, assessor econômico da Entidade, e Luiz Maia, presidente do Comitê ESG, analisam os dados do levantamento.

Acelerando a periferia

Com o objetivo de facilitar a abertura de negócios e propiciar o crescimento de empreendedores da periferia de São Paulo, o Programa de Aceleração VaiTec, promovido pela prefeitura da capital, chega à sua sétima edição. O programa já transformou a vida de mais de 200 projetos ao longo destes anos. Após análises do estágio de maturidade e da viabilidade da ideia, vem a mentoria. A **PB** conheceu de perto como estão algumas das startups selecionadas em edições passadas.



BALANÇO DA REFORMA TRABALHISTA

entrevista
JULIANA RANGEL

edição
FILIPE LOPES E LUCAS MOTA

PASSADOS QUASE CINCO ANOS DA APROVAÇÃO DA REFORMA TRABALHISTA, MUITO SE DISCUTE SOBRE A SUA EFETIVIDADE NA GERAÇÃO DE EMPREGOS. NA VISÃO DO ECONOMISTA JOSÉ PASTORE, PRESIDENTE DO CONSELHO DE EMPREGO E RELAÇÕES DO TRABALHO DA FECOMERCIO-SP, A REFORMA, POR SI SÓ, NÃO É CAPAZ DE CRIAR NOVOS POSTOS DE TRABALHO – ISSO SÓ SERÁ POSSÍVEL SE O PAÍS MELHORAR AS CONDIÇÕES DE INVESTIMENTO E PRODUTIVIDADE. PARA FERNANDO DE HOLANDA BARBOSA FILHO, ECONOMISTA DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS (FGV), A RESOLUÇÃO DO IMBRÓGLIO FISCAL É A CHAVE PARA O CRESCIMENTO ECONÔMICO. ELES TAMBÉM AVALIAM UMA EVENTUAL REVOGAÇÃO DA REFORMA E A NECESSIDADE DE ATUALIZAÇÃO DA LEI PARA MODALIDADES COMO O TRABALHO POR APLICATIVOS. LEIA OS PRINCIPAIS TRECHOS DO DEBATE PRODUZIDO PELO CANAL **UM BRASIL**, UMA REALIZAÇÃO DA FECOMERCIO-SP.

Já é possível identificar o que deu certo, o que deu errado e o que precisaria ser revisto na Reforma Trabalhista?

JOSÉ PASTORE – Muitas coisas deram certo. Algumas são visíveis e outras, não, porém, ambas importantes. Dentre as visíveis, temos o teletrabalho, do qual não existia regulação e hoje é uma realidade; e o da contribuição sindical – antes, todo ano, os sindicatos tiravam um salário do bolso do trabalhador e agora isso é voluntário; além da diminuição dos conflitos entre empregados e empregadores, resultando em uma redução enorme nos processos laborais na Justiça do Trabalho. Também existem coisas invisíveis de grande importância, mas que as pessoas ainda estão aprendendo. Um dos temas mais debatidos na Justiça do Trabalho é a conta das verbas rescisórias, na qual as horas extras ocupam um capítulo importante. A reforma revogou a exigência dos 15 minutos de descanso antes da hora extra, o que gerava enorme insegurança jurídica. Outro ponto importante foi a permissão de contratação de empresa terceirizada para atividade-fim, mantendo a responsabilidade sobre a proteção dos contratados. Essa questão de “fim e meio” fez com que milhares de ações “entupissem” os tribunais. São exemplos de segurança jurídica materializada que afastaram as confusões que existiam até então. FERNANDO DE HOLANDA BARBOSA FILHO – A reforma abriu um leque de oportunidades, permitindo a diversidade de contratos, como o intermitente e o temporário. Mudou-se também o ponto de negociação do contratante e do contratado por meio do “negociado sobre o legislado”. Antigamente, o empregado sabia que em um momento de crise, a única saída que a empresa tinha era demiti-lo. O funcionário sabia que não adiantava investir na empresa, porque, em uma dificuldade, seria demitido. Embora a legislação permitisse reduções de jornada e salário, muitas vezes nos tribunais os acordos eram revogados. Isso tem tudo para aumentar o investimento da empresa nos treinamentos e na produtividade do trabalhador, mas isso ainda não pode ser visto. Muitas pessoas questionam a reforma por causa do alto

desemprego, porém, isso não vai mudar enquanto o País não resolver o imbróglio fiscal. A reforma foi feita em 2017. Desde então o país continuou com esse problema; depois, entrou em uma pandemia. Agora, que está saindo da crise sanitária, entra em ano eleitoral, então, é muito difícil se esperar que qualquer reforma apresente resultados em condições econômicas muito adversas.

A expectativa da criação de 2 milhões de novos empregos estava desajustada?

BARBOSA – A única maneira de aumentar o emprego em um período de recessão é pagar para as empresas contratarem. Isso não costuma dar certo. O que gera emprego é crescimento econômico. As empresas contratam quando estão crescendo, e não quando estão estagnadas. PASTORE – É muito difícil encontrar uma relação de causa entre desemprego e reformas. Para gerar emprego é preciso ter investimento e crescimento. Agora, também é verdade que uma lei complicada atrapalha a relação de trabalho, porque os empregadores ficam com medo de empregar. Ficaram pendentes, no texto da reforma, o custo do trabalho, que ainda é elevado, e a segurança daqueles que trabalham por aplicativo, atuando quase sem nenhuma segurança de saúde e com longas jornadas.

Como é que fica a geração de empregos em um contexto de taxa Selic a dois dígitos e situação fiscal desafiadora? Qual a previsão para o mercado nos próximos meses?

BARBOSA – A crise fiscal é um problema que precisamos enfrentar, que postergamos desde 2014, e a solução ainda não apareceu. Al-



A REFORMA ABRIU UM LEQUE DE OPORTUNIDADES, PERMITINDO A DIVERSIDADE DE CONTRATOS.

FERNANDO DE HOLANDA BARBOSA FILHO

guém tem de pagar a conta. Uma vez que os problemas fiscais sejam resolvidos, as atenções se voltam para outros entraves, como a questão da produtividade. É preciso investir em absorção de capital humano, qualificação profissional alinhada à demanda, para, em conjunto com outras políticas públicas, fornecer a capacidade de o País crescer e aumentar a oferta de trabalho.

PASTORE – Muitas coisas já estão “contratadas” para gerar empregos em 2022. Não será nada retumbante, haverá geração de novas vagas. Por exemplo, nos contratos assinados nas concessões das áreas de Transporte e Telecomunicações, existem cláusulas de ampliação e modernização das obras – ou seja, isso já está acontecendo e gerando novos empregos.

As indefinições sobre contratos intermitentes, convenções e acordos coletivos, quatro anos após a aprovação da reforma, trazem insegurança jurídica às empresas?

BARBOSA – A possibilidade de todas as partes concordarem, no primeiro momento, mas, depois, haver algum fator discordante traz riscos às negociações e atrasa a concretização de contratos importantes. O formato intermitente era um contrato que muitas pessoas pediam para ser regulamentado, pois há muitos casos de trabalho nesta modalidade, o qual precisava ser formalizada. Os dois casos [contratos intermitentes e acordos coletivos] eram avanços trazidos pela lei, facilitando as relações entre empregado e empregador e favorecendo a criação de vínculo mais duradouro. Há, ainda, a possibilidade de haver ajustes conforme a necessidade da empresa e da economia, não partindo para a demissão, com grande potencial de ganho de produtividade. De todo modo, seguimos aguardando para ver se a lei “pega”, se os acordos serão respeitados.

Caso o ex-presidente Lula seja eleito, o que pode mudar a partir de recentes declarações sobre a revogação da reforma?

PASTORE – É preciso ter muito cuidado se quisermos nos inspirar na legislação espanhola, que o Lula cita para justificar mudanças na

Reforma Trabalhista, porque as condições do mercado de trabalho brasileiro são muito diferentes do espanhol. Após a crise de 2008, a Espanha criou uma série de modalidades de trabalhos pontuais – por projeto, por hora, por dia, entre outros – que, hoje, representam 26% do total de emprego no país. Essas modalidades foram corroendo as proteções trabalhistas. No caso brasileiro, o trabalho temporário, por exemplo, é permitido para períodos determinados por ocasiões extraordinárias, para substituir outro trabalhador (como uma gestante) ou para suprimir uma necessidade de aumento de produção pontual. A lei nacional determina que o profissional que irá substituir o outro, ou será incluído no quadro de funcionários da empresa de forma temporária, terá os mesmos direitos de todos os empregados da categoria, incluindo obrigações trabalhistas, de saúde e de proteção. As outras modalidades também contam com todos os direitos da CLT garantidos. O problema brasileiro é a informalidade, e ela não será extinta com a estabilidade dos trabalhos temporários, como está sendo proposto. BARBOSA – O trabalho temporário na Espanha é correspondente à informalidade daqui. Lá existe a estabilidade no contrato privado, que simplesmente faz com que o novo trabalhador, de baixa produtividade, nunca seja efetivado, pois, uma vez efetivado, a empresa terá de ficar com ele por um longo período.

&

ACESSE O VÍDEO DA ENTREVISTA POR MEIO DESTA CÓDIGO QR



É MUITO DIFÍCIL ENCONTRAR UMA RELAÇÃO DE CAUSA ENTRE DESEMPREGO E REFORMAS. PARA GERAR EMPREGO, É PRECISO TER INVESTIMENTO E CRESCIMENTO.

JOSÉ PASTORE

TRABALHO ITINERANTE

texto VINÍCIUS MENDES

“Eu não coloco meus pés em um escritório há dez anos”, conta a tradutora Patrícia Matos, de malas prontas para morar em Portugal, após de voltar de períodos entre Barcelona, na Espanha, e Rio de Janeiro. Ela tem planos de passar temporadas em diferentes cidades europeias – intercalando o trabalho em uma empresa dos Estados Unidos com o turismo. Até alguns anos atrás, ela precisava explicar sobre sua escolha e a proeza de unir as duas coisas. Agora, há um conceito que a define: nômade digital.



Por um lado, já era um fenômeno do mundo pré-pandemia. Tratava-se de uma reação ao modelo de trabalho fixo que ainda existe em boa parte do mundo produtivo. No entanto, a crise sanitária acelerou o processo: cadeias produtivas quase inteiras precisaram colocar seus funcionários às pressas em isolamento. Aquelas que já podiam – ou estavam mais bem adaptadas – migraram para o teletrabalho.

No Brasil, esta transformação foi beneficiada pela Reforma Trabalhista, de 2017, que havia regulado o modelo já como resposta à demanda crescente do mercado. Em 2020, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) calculou que 11% da massa de trabalho brasileira atuaram remotamente – um universo de 8,2 milhões de pessoas.

Entre especialistas, esse estilo de vida abre uma nova fase da ordem mundial, chamada por eles de “capitalismo flexível”. Eduardo Pastore, assessor jurídico da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), diz que isso só foi possível quando as empresas perceberam que poderiam não apenas manter suas margens de lucro, mas, inclusive, aumentá-las ao contratar profissionais qualificados em outros países – o que seria inviável na modalidade presencial. “O capitalismo flexível é, antes de tudo, uma descoberta: a de que é possível ter muitos trabalhadores ao mesmo tempo, em diferentes lugares do mundo, e ainda melhorando os resultados.”

Foi assim que, apesar das medidas de contenção de circulação de pessoas, o fenômeno explodiu: a consultoria MBO mostrou, há alguns meses, que só o número de estadunidenses que se tornaram nômades digitais cresceu 122% entre 2019 e 2021 – quando somavam 15,5 milhões de trabalhadores-viajantes pelo mundo. Não há dados disponíveis sobre brasileiros.

“Muitos setores ainda têm dificuldade em admitir a ausência física dos funcionários, sem contar questões como o fuso horário”, conta Patrícia Matos, que, além de nômade digital, terminou uma tese de doutorado sobre o tema na Universidade Federal Fluminense (UFF), em 2020.

O fenômeno ainda é tímido no Brasil, segundo Pastore, por dois fatores: o primeiro deles é a falta de mão de obra habilitada para funções tradicionalmente ocupadas pelos trabalhadores autônomos. O segundo é a legislação trabalhista com viés ainda muito controlador. “Como não há clareza das regras do jogo, as empresas também se sentem inseguras em contratar esses profissionais.”

De fato, outras nações têm lidado melhor com o nomadismo – que, segundo o Relatório Global de Tendências Migratórias da consultoria britânica Fragomen, englobará 1 bilhão de trabalhadores pelo mundo até 2035. Hoje, 24 nações já possuem regras próprias para eles, que formam um universo de 35 milhões de pessoas ao redor do planeta. A Croácia, por exemplo, criou um visto especial em janeiro do ano passado. Pioneira neste tipo de medida, a Estônia abriu suas portas para os nômades digitais em 2020. Malta, Grécia e Costa Rica são outros exemplos.

Foi por isso que Patrícia escolheu Portugal. Além de um período maior – o visto D7 possibilita uma permanência de até dois anos, com possibilidade de renovação por mais três –, as regras exigem que a renda mensal seja de € 700 (cerca de R\$ 3,8 mil) e que o trabalhador ainda comprove possuir meios para se manter por um ano.

O Brasil também criou seu visto, em janeiro deste ano, quando a Secretaria Nacional de Justiça publicou uma resolução permitindo que estrangeiros trabalhando remotamente permaneçam por até dois anos no País. Eles precisam comprovar renda mensal de US\$ 1,5 mil (cerca de R\$ 7,6 mil).

PARA POUCOS (POR ENQUANTO)

As exigências de renda são, sem dúvida, um filtro significativo para esse padrão de vida. Os nômades digitais são majoritariamente dos Estados Unidos (52%) e ganham cerca de US\$ 80 mil por ano (R\$ 407 mil) trabalhando, sobretudo em empresas de tecnologia sediadas no País, segundo um perfil do site especializado Nomadlist. “Não se trata tanto da qualificação, mas, principalmente, das habilidades que os profissionais

têm para atender às demandas desta era da informação”, afirma Patrícia Matos.

Para Miriam Rodrigues, coordenadora de Apoio Pedagógico e Tecnologia Educacional da Universidade Presbiteriana Mackenzie, o aspecto mais relevante dos nômades digitais também não é a qualificação, mas quais atividades profissionais favorecem uma vida móvel. “A pandemia escancarou quem pode trabalhar remotamente sem afetar o índice de desempenho e as entregas, principalmente. Não é o caso de um dentista, mas é o de acadêmicos ou de pessoas que trabalhem na indústria criativa e de tecnologia.” Não é a mesma percepção de Pastore, da FecomercioSP. Ele

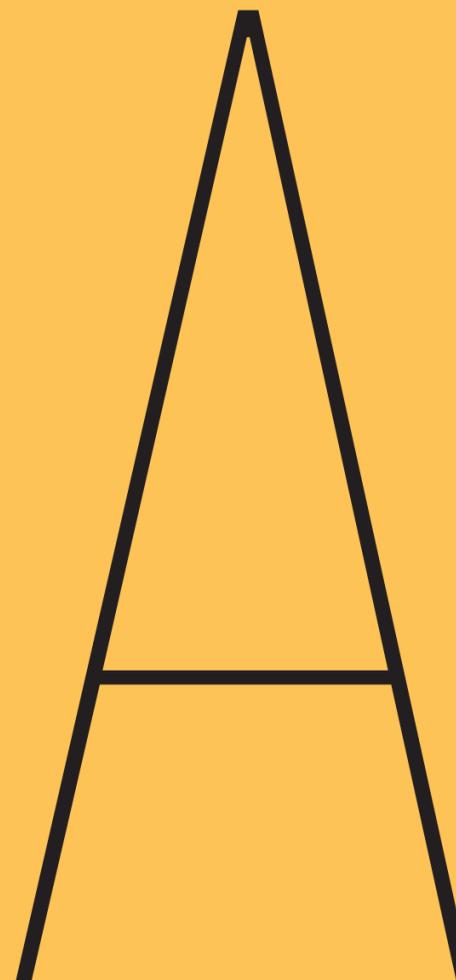
considera que a qualificação ainda seja determinante na mobilidade dos nômades digitais. “É uma elite que fala de dois a três idiomas, lida bem com a tecnologia, tem facilidade em aprender coisas novas e, além disso, sabe entender as culturas pelas quais viajam.”

As redistribuições global e do local do trabalho são algumas consequências deste fenômeno, segundo Miriam. “No caso do Brasil, os profissionais qualificados não estão [necessariamente] apenas no Sudeste, embora os melhores empregos estejam concentrados nessa região. Este novo contexto tem capacidade de mudar o jogo. O mesmo pode acontecer de dentro para fora e, claro, em escala global.”

&

“O CAPITALISMO FLEXÍVEL É, ANTES DE TUDO, UMA DESCOBERTA: A DE QUE É POSSÍVEL TER MUITOS TRABALHADORES AO MESMO TEMPO, EM DIFERENTES LUGARES DO MUNDO, E AINDA MELHORANDO OS RESULTADOS.”

EDUARDO PASTORE, assessor jurídico da FecomercioSP



GENÉTICA MÉDICA: AVANÇOS AINDA RESTRITOS A POUCOS

texto MOURA LEITE NETTO

A importância atribuída à adoção de um estilo de vida saudável, com foco na prevenção de doenças, assim como à realização de exames capazes de propiciar um diagnóstico precoce, também deveria ser dada para a medicina preditiva – que consiste em antecipar, antes mesmo dos sintomas, com base na informação genética, quem é mais suscetível a desenvolver, por exemplo, câncer hereditário e doenças genéticas. Desde o primeiro sequenciamento do genoma humano, na virada do milênio, são muitos os avanços na área da Genética Médica que fazem da medicina preditiva uma realidade, em razão de custos e falta de acesso, acesso, ainda para poucos.

A servidora pública Vivian Borges Ferreira de Carvalho sentiu na pele os benefícios da medicina preditiva propiciada pela genética médica quando, em novembro de 2018, viu a mãe receber o diagnóstico de câncer de mama. Antes, a avó materna já havia enfrentado a doença. Foi então que, aos 33 anos, Vivian, em consulta com sua ginecologista, recebeu o encaminhamento para passar por uma mamografia. Feito o exame, seguido de biópsia, soube que estava com um carcinoma *in situ*, um tipo de câncer de mama não invasivo, em fase inicial.

A característica pouco agressiva da doença fez com que a equipe médica indicasse uma cirurgia na qual se retira apenas um quadrante da mama com o tumor. Vivian optou por se consultar com mais um especialista, que, embasado pelo histórico familiar, recomendou um teste genético. Foi colhida uma amostra de san-

gue para análise em laboratório. A leitura das sequências do seu material genético apontou para uma mutação no gene CHEK2. Os portadores desta alteração genética têm risco aumentado de desenvolver câncer de mama ao longo da vida. Vivian já havia desenvolvido a doença, e a mutação representava também um risco maior de a doença voltar após o tratamento.

Por recear sofrer uma recidiva, optou pela mastectomia bilateral (retirada completa das duas mamas), em dezembro de 2018. Como o tumor, inicialmente diagnosticado como *in situ*, depois se mostrou mais agressivo e invadiu os vasos sanguíneos, Vivian fez três meses de quimioterapia, com medicação venosa, seguidos por injeções mensais de manutenção. “Foi um tratamento que terminou em março de 2020, bem quando começou a pandemia”, recorda.

Além de possibilitar um diagnóstico preciso, fundamentado nas características genéticas do tumor, a genética médica também abriu caminho para que Vivian realizasse um sonho. Casada há oito anos, ela e o marido desejavam ter um filho. “Antes de iniciar a quimioterapia, fiz uma coleta de óvulos e os deixei congelados, pois havia o risco de o tratamento contra o câncer prejudicar o meu aparelho reprodutor. Não tive esse problema, felizmente. Contudo, como eu já tinha os óvulos congelados – e diante da mutação genética no CHEK2, que eu não queria transmitir ao meu bebê –, consideramos a hipótese de fazer a fertilização *in vitro* e a análise genética dos embriões”, explica.

Os óvulos foram descongelados, e realizou-se a fertilização *in vitro* (FIV). Os embriões formados foram mandados a um laboratório de genética, onde foram analisados com o propósito de separar aqueles que não apresentavam a mutação genética ou alguma alteração cromossômica. “Foram enviados 11 embriões, apenas um foi considerado normal. Nos demais, ora havia a mutação em CHEK2, ora havia uma alteração cromossômica associada a alguma doença genética. Esse embrião normal foi, então, implantado. E, hoje, ele é o Nicolas”, celebra a mãe, que deu à luz, após 40 semanas de gestação, o bebê de 3,8 quilos, 50 centímetros, em uma cesariana intraparto (começou como parto normal e terminou como cesariana). Todas as análises genéticas foram feitas com custo particular, sem cobertura do SUS, nem do plano de saúde privado.

CARÊNCIAS NO ATENDIMENTO PÚBLICO

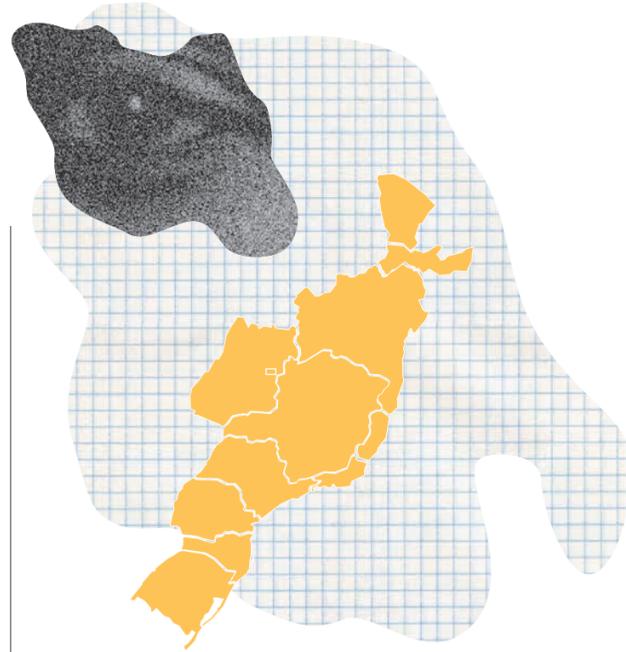
A falta de acesso aos testes genéticos é o principal gargalo para que os avanços da medicina preditiva possam beneficiar a população com mais predisposição ao desenvolvimento de câncer hereditário ou com alterações cromossômicas que causem doenças genéticas. A médica geneticista Têmis Maria Félix contextualiza que há também falta de estrutura e de profissionais, além disso, os serviços são escassos no País. “Há poucos serviços e laboratórios especializados, principalmente na rede pública. Precisamos também aumentar a oferta de geneticistas e de exames. São muitas coisas para melhorar no Brasil, onde há poucos serviços habilitados para doenças raras”, ressalta. O site ConectSUS mostra que há apenas 18 serviços disponíveis em território nacional, dentre os quais nenhum está localizado na Região Norte [confira a lista no box].

Outro gargalo, acrescenta Têmis, está no aconselhamento genético, atendimento no qual o paciente é orientado sobre as medidas preventivas mais adequadas para o seu perfil genético. “É fundamental que seja repensada a grade dos cursos de Medicina. A maioria das faculdades nacionais da área não tem o ensino de genética no curso clínico, mas apenas no ciclo básico. Os médicos e profissionais da saúde precisam conhecer as doenças genéticas, como identificar os pacientes, para quem e para onde encaminhá-los. O aconselhamento genético precisa ser multidisciplinar”, analisa.

A especialista conta que a Sociedade Brasileira de Genética Médica (SBGM) realiza ciclos de capacitação para profissionais de saúde da atenção básica, com o propósito de orientá-los para que reconheçam os sinais e sintomas dos pacientes com doenças raras. “É na atenção básica que o paciente vai pela primeira vez, e esse profissional precisa estar capacitado para reconhecer os pacientes e encaminhá-los ao serviço especializado”, explica.

Na rede privada, por sua vez, é crescente a oferta de testes genéticos com foco em medicina preditiva oferecidos por empresas como Igenomix Brasil e GeneOne, da Dasa. O médico geneticista Diego Miguel, diretor médico da Igenomix, explica que a medicina preditiva é importante tanto em termos de qualidade de vida e prognóstico quanto em custos de saúde pública. “A contribuição da genética na medicina preditiva cresceu muito e continua avançando. Permite evitar complicações que seriam irreversíveis na ausência de tratamentos precisos, além de reduzir o tempo de diagnóstico de doenças raras”, detalha.

A opinião é compartilhada por Cristovam Scapulatempo Neto, patologista e diretor médico da GeneOne, que ressalta



SERVIÇOS ESPECIALIZADOS EM DOENÇAS RARAS

Goiás

Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (Ape) (Anápolis)

Bahia

Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais (Ape) (Salvador)
Hospital Universitário Professor Edgar Santos (Salvador)

Distrito Federal

Unidade de Genética do Hospital de Apoio de Brasília
Unidade de Genética do Hospital Materno Infantil de Brasília

São Paulo

Hospital das Clínicas da Universidade de Campinas (Unicamp)
Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto (HC-FMRP-USP)
Ambulatório de Especialidade da Faculdade de Medicina do ABC (FMABC)

Ceará

Hospital Infantil Albert Sabin (Fortaleza)
Hospital Universitário Walter Cantídio (Fortaleza)

Minas Gerais

Hospital Infantil João Paulo II (Belo Horizonte)

Espírito Santo

Hospital Santa Casa de Vitória

Rio de Janeiro

Instituto Fernandes Figueira (capital)

Paraná

Hospital Pequeno Príncipe (Curitiba)
Complexo Hospital de Clínicas da Universidade Federal do Paraná (UFPR) (Curitiba)

Pernambuco

Associação de Assistência à Criança Deficiente (AACD) de Pernambuco (Recife)

Rio Grande do Sul

Hospital de Clínicas de Porto Alegre

Santa Catarina

Hospital Infantil João de Gusmão (Florianópolis)

o quanto a genômica preditiva permite a personalização do tratamento, adaptando o medicamento, a dose e o tempo para obter os melhores resultados para cada indivíduo. “Com a medicina individualizada, trata-se o paciente, e não mais a doença, de acordo com os resultados de seus testes genômicos”, afirma.

EFETIVIDADE DA MEDICINA PREDITIVA

Os testes genéticos são determinantes para se investigar o risco de câncer hereditário e, com a descoberta de mutação, oferecer cuidado personalizado, que se aplica a toda a família. “Com essa informação, o médico pode adotar estratégias para o câncer não acontecer ou para estar um passo à frente do tratamento”, aponta Diego Miguel.

Ainda em oncologia, acrescenta Scapulatempo Neto, os testes genômicos são capazes de direcionar o tratamento. Como exemplo, um teste voltado para dois terços das pacientes com câncer de mama identifica que até 78% das mulheres sem metástase linfonodal e até 30% das mulheres com metástase linfonodal (quando a doença se espalhou da mama para os gânglios linfáticos) não precisam fazer quimioterapia – um tratamento mais agressivo.

O especialista destaca a farmacogenômica, um exame genético que avalia alterações no DNA e interações medicamentosas capazes de interferir na resposta aos medicamentos. Ele permite, por exemplo, que o médico faça a prescrição do fármaco mais personalizado para cada pessoa, aumentando as chances de sucesso, pois, ressalta Diego Miguel, nem sempre o remédio mais caro é o melhor.

A aplicabilidade da medicina preditiva também é evidente na prevenção de doenças hereditárias. Após o diagnóstico de uma doença rara de origem genética, além da confirmação da doença, existe a possibilidade de orientar a

“A CONTRIBUIÇÃO DA GENÉTICA NA MEDICINA PREDITIVA CRESCEU MUITO E CONTINUA AVANÇANDO. PERMITE EVITAR COMPLICAÇÕES QUE SERIAM IRREVERSÍVEIS.”

DIEGO MIGUEL, geneticista e diretor médico da Igenomix Brasil

família sobre como evitar que as próximas gerações herdem a mutação genética – o que pode ser realizado mediante a análise de embriões PGT-M antes da gravidez.

Outro exemplo, especialmente benéfico para casais consanguíneos, como os primos, por exemplo, está o teste de compatibilidade genética, o CGT. Nele, o casal avalia o risco de transmitir doenças genéticas recessivas (como a fibrose cística), que são mais frequentes quando há parentesco, mesmo que distante, ou em etnias específicas, como os judeus asquenazes.

REDUÇÃO DE CUSTOS E CONSCIENTIZAÇÃO

Para publicar o primeiro resultado do Projeto Genoma, foram necessários 15 anos (e um esforço global) para mapear e sequenciar todos os genes humanos, ao custo de US\$ 3 bilhões. Hoje, há painéis de genes que podem ser sequenciados com custo inferior a R\$ 2 mil. “Nos últimos anos, com a tecnologia do sequenciamento de nova geração (NGS), os custos e o tempo de análise dos testes genéticos reduziram drasticamente”, afirma Diego Miguel, da Igenomix Brasil.

Apesar da exponencial redução, o custo do teste genético e a dificuldade de sua incorpora-

ção pelo SUS e pelos planos de saúde ainda são entraves para a equidade de acesso. “Queremos que o paciente e seus familiares tenham uma jornada facilitada, com acesso, acolhimento e qualidade de vida. Para tanto, precisamos melhorar como país na incorporação dos testes genéticos e no acesso ao diagnóstico, em terapias de suporte e em tratamentos paliativos”, afirma a advogada Amira Awada, vice-presidente do Instituto Vidas Raras, ONG que acolhe e orienta o paciente e sua família sobre como ter acesso ao tratamento e a especialistas disponíveis no SUS.

Amira destaca que a mais recente conquista foi a ampliação da Triagem Neonatal (popularmente conhecida como “teste do pezinho”). Este programa, criado em 2001, contemplava seis doenças: fenilcetonúria, hipotireoidismo congênito, síndromes falciformes, fibrose cística, hiperplasia adrenal congênita e deficiência de biotinidase. Em maio de 2021, foi sancionada a Lei 14.154, que amplia para mais de 50 o número de doenças rastreadas pelo teste no SUS. Segundo o Ministério da Saúde, a ampliação será aplicada de forma escalonada, ao longo de cinco anos.

As bandeiras defendidas pelo Instituto Vidas Raras convergem com as necessidades de âmbito nacional: intensificar o trabalho de divulgação sobre as doenças atípicas; lutar por mais acesso ao cuidado digno e a uma melhor assistência no SUS; e reduzir os impostos que, hoje, incidem sobre os medicamentos.

SOLUÇÕES PARA PROBLEMAS SISTÊMICOS

Quando pensamos na Amazônia, é comum recorreremos ao imaginário da floresta densa, vasta e intocada. Entretanto, uma visão afastada nem sempre nos ajuda a entender os desafios e as potencialidades da região. Assim, trabalhos científicos que olham de perto fenômenos singulares contribuem para que a população brasileira perceba a realidade diversa da Amazônia brasileira. Esta foi a contribuição proposta pela Agência BORI ao disseminar dois estudos de pesquisadores de instituições amazônicas neste início de 2022.

O primeiro trabalho constata a maior recorrência de eventos hidrológicos extremos em Rio Branco, capital do Acre. A pesquisa, assinada por pesquisadores da Universidade Federal do Acre (UFAC), foi publicada na *Revista Brasileira de Meteorologia*.

Com dados coletados entre 1970 e 2018, o estudo atesta que fenômenos naturais, como El Niño e La Niña, contribuíram para o aumento da frequência de cheias e temporais registra-

dos na planície de inundação do Rio Acre. No entanto, as mudanças climáticas causadas pela ação humana intensificaram o impacto nos ciclos hidrológicos da região.

O artigo ajuda a explicar como as mudanças climáticas afetam o ciclo da água em um contexto regional. São informações fundamentais para a gestão dos recursos hídricos nos níveis municipal e estadual, pois as políticas públicas contribuem para a redução dos riscos sociais, ambientais e econômicos provocados pelos eventos extremos.

Genivaldo Moreira, pesquisador da pós-graduação em Ciência, Inovação e Tecnologia para a Amazônia da UFAC e um dos autores da pesquisa, ressalta: “Todos os anos, pelo menos uma pequena parte da cidade é atingida por cheias, o que diferencia a cada ano é a sua magnitude”. Por isso, mecanismos de atenuação dos eventos extremos são urgentes para garantir a segurança da população diante do risco crescente.

REDUÇÃO DE RISCOS E VALORIZAÇÃO DO CONHECIMENTO

Mensurar o impacto da ameaça dos ecossistemas na vida das populações humanas e não humanas é um desafio cada vez mais urgente para os cientistas da Amazônia. Isso, porque a devastação ambiental pode ser mais rápida do que o incansável trabalho de reunir conhecimento sobre a biodiversidade da maior floresta tropical do mundo.

É o que evidencia o segundo estudo divulgado pela BORI neste início de ano, que mostra como as atividades humanas interferem no habitat de uma espécie de planta recém-descoberta no Amazonas. O trabalho foi publicado na revista científica *Acta Botanica Brasilica* e repercutiu na cobertura jornalística nacional.

Descrita por pesquisadores do Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (Inpa) e da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), a *Tovomita cornuta* é uma árvore de pequeno porte já em ameaça de extinção. Ela é típica das florestas de campinaranas, um tipo de vegetação que ocorre sobre solo arenoso na porção nordeste da Amazônia. Trata-se de uma formação ainda pouco estudada.

A expansão urbana não planejada, o desmatamento e a extração de areia para a construção

FENÔMENOS, COMO OS EFEITOS DAS MUDANÇAS CLIMÁTICAS NO ACRE E AS AMEAÇAS A UMA ESPÉCIE DE PLANTA NO AMAZONAS, EXIGEM OLHAR INTEGRADO NA GESTÃO DAS ÁGUAS E DA BIODIVERSIDADE LOCAL

civil são algumas das principais razões para a perda de habitat da espécie. O processo é acelerado pela falta de investimentos do Poder Público na Ciência e nas ações de fiscalização e de monitoramento da flora.

Neste sentido, Layon Oreste Demarchi, um dos autores da pesquisa, destaca: “Ainda existem muitas plantas não descobertas na Amazônia; e a única maneira de identificarmos e conhecermos mais da nossa flora é por meio da pesquisa de campo intensiva e de estudos taxonômicos detalhados”.

Ainda que o objeto de estudo e a área de conhecimento de ambas as pesquisas as tornem incomparáveis entre si, é possível traçar aproximações entre suas conclusões. Percebemos o risco de perdas irreparáveis na biodiversidade amazônica, essencial, sobretudo, para quem vive do que a floresta dá, e a crescente insegurança das populações que habitam as grandes metrópoles. No fim das contas, todas

as formas de vida do maior bioma brasileiro estão ameaçadas.

Para notar a conexão entre esses problemas, devemos assumir um olhar clínico, capaz de identificar onde mora a ausência de precaução no cuidado com a floresta e a cidade. Afinal, a própria geografia da Amazônia é marcada por milhares de quilômetros de conexões entre rios e afluentes, que cruzam comunidades urbanas, indígenas, ribeirinhas e quilombolas e garantem a sobrevivência dos mais de 20 milhões de brasileiros que habitam a região.

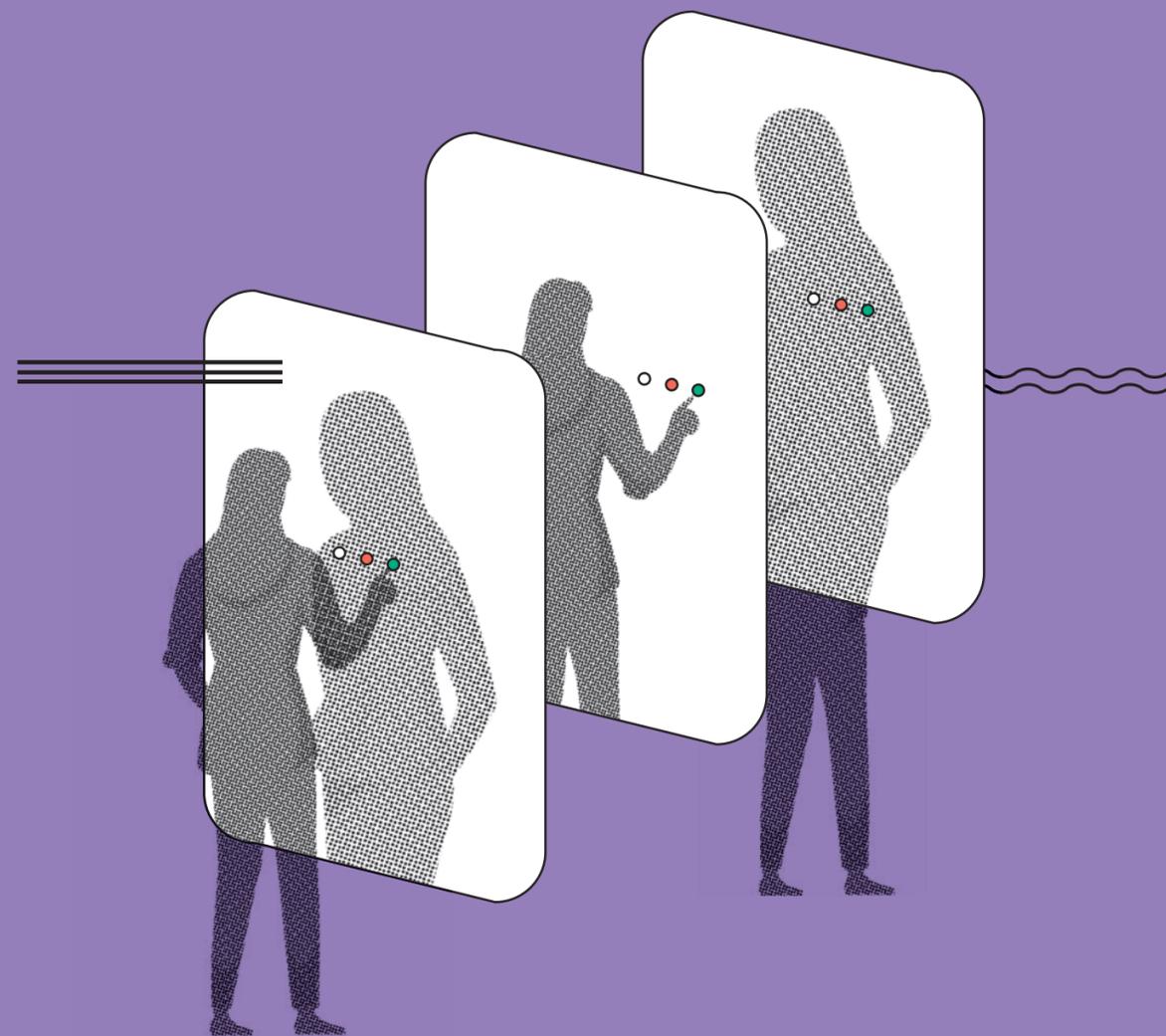
As soluções, portanto, não devem ser isoladas. Uma atitude contra este ciclo de destruição da floresta exige visão de longo prazo e integração dos governos municipais, estaduais e federal. Em ano eleitoral, a gestão das águas e da biodiversidade amazônicas deve estar no centro do debate público. Mais que isso, deve ter como base o conhecimento de quem vive e pesquisa a região.

AMAZÔNIA NA BORI

Sabendo da importância de fomentar o debate e a formulação de políticas públicas à luz de evidências científicas, a Agência BORI inaugurou, em fevereiro, uma área voltada à temática da Amazônia. Apoiada pelo Instituto Clima e Sociedade (iCS), a agência apoiará a cobertura jornalística da região, por meio da disseminação de estudos inéditos, de cursos de sensibilização e outras ações, tendo como foco a produção de conhecimento científico das instituições de pesquisa do Norte do País.



PRONTAS PARA A



DISPUTA DO VOTO

A

texto FABÍOLA PEREZ

Advogadas, professoras, jornalistas, militantes, empreendedoras, enfermeiras, psicólogas, trabalhadoras domésticas, ativistas de bairros ou estudantes. Nos últimos anos, um grupo cada vez maior e mais diverso de mulheres eclodiu disposto a ocupar os espaços públicos de poder. Diante da onda conservadora que se instaurou sobre o País e da ausência de investimentos de partidos políticos na capacitação de candidatas, projetos organizados por instituições da sociedade civil vêm ganhando força na luta para reduzir a disparidade de gênero na política brasileira.

Iniciativas como *Todaz na Política*, *Tenda das Candidatas*, *Vamos Juntas*, *Política por/de/para Mulheres* e *Instituto Alziras* se multiplicam para oferecer às mulheres instrumentos empoderadores, que vão desde a formação, com aulas teóricas em *Direito Eleitoral*, a estratégias de comunicação e contabilidade. “Só vai haver democracia se a gente conseguir transformar o Parlamento num espelho da sociedade”, afirma *Leticia Kreuz*, presidente do *Política por/de/para Mulheres* e doutora em *Direito* pela *Universidade Federal do Paraná (UFPR)*. “Os partidos políticos, que deveriam promover essa capacitação, ignoram as mulheres ou as usam em candidaturas fictícias. Então, a sociedade absorveu essa demanda.”

A representatividade feminina no Parlamento ainda está muito aquém da fatia que ocupa no eleitorado brasileiro, que corresponde a mais de 52,5%. Na *Câmara dos Deputados*, das 513 cadeiras, apenas 77 são ocupadas por deputadas, o que equivale a 15%. No *Senado*, somente 12 mulheres foram eleitas para 81 vagas, o que reduz a participação feminina a 14%. O *Mapa das Mulheres na Política 2020*, feito pela *Organização das Nações Unidas (ONU)* e pela *União Interparlamen-*

tar (UIP), mostra que o Brasil ocupa o 140º lugar no ranking de representação feminina no Parlamento. “É importante lembrar que as mulheres têm uma participação histórica na política, mas os espaços institucionais são muito difíceis para elas acessarem e permanecerem. Independentemente de ser por falta de apoio dos partidos, práticas desiguais, poucos recursos de campanha ou por terem de enfrentar o escrutínio de suas vidas privadas, este processo é muito custoso”, ressalta *Michelle Ferreti*, diretora do *Instituto Alziras*. “Apesar da sub-representação, elas cumpriram um papel fundamental para a construção do Estado de direito no Brasil.”

A fim de tentar suprir estas lacunas, projetos nascem voluntariamente. “Buscamos conectar mulheres que estão tentando entrar na política institucional com aquelas que já estão. Há uma série de experiências que podem ser trocadas no sentido de oferecer capital político e dar mais condições de disputar espaços institucionais”, afirma *Michelle*. A busca por cursos de formação tem aumentado, e, embora ainda não exista um levantamento que mapeie as iniciativas, os números de inscrições demonstram o interesse crescente de mulheres nesse tipo de profissionalização. A *Tenda das Candidatas* viu a quantidade de matriculadas dobrar em 2021, quando esse número saltou de 300 para 600. O *instituto Política por/de/para Mulheres* nasceu em 2015, com aulas sobre *Direito*, com 50 inscrições e 30 alunas selecionadas. Em 2019, foram 200 inscrições para 50 vagas, que, posteriormente, foram ampliadas para 80.

“Apesar de representarem 50% das siglas, nas executivas partidárias, espaços que tomam decisões, elas são apenas 21%”, lembra a diretora do *Alziras*. Desta forma, os cursos de formação, cada um com sua especificidade, incentivam as candidatas a pensar sobre o eleitorado com

“OS PARTIDOS POLÍTICOS, QUE DEVERIAM PROMOVER CAPACITAÇÃO, IGNORAM AS MULHERES OU AS USAM EM CANDIDATURAS FICTÍCIAS.”

LETÍCIA KREUZ, presidente do instituto Política por/de/para Mulheres e doutora em Direito pela UFPR

quem pretendem dialogar e sobre as estratégias para desenvolver essa comunicação. A troca de experiências entre mulheres de diferentes legendas também é importante para a construção das candidaturas.

REGRAS DO JOGO

A Tenda das Candidatas ofereceu a primeira formação a mulheres que tivessem o objetivo de ingressar na política e participar de campanhas eleitorais em 2020. “Identificamos um hiato e percebemos que essa capacitação seria importante. Então, começamos a formar mulheres que já estavam se candidatando”, diz Hannah Maruci, professora de Ciência Política da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e uma das responsáveis pelo projeto. Naquele momento, foram selecionadas 102 candidatas – com 70% das vagas destinadas a mulheres negras. Grupos de mulheres indígenas, quilombolas, pessoas com deficiência e LGBTQIA+ tiveram 10% de vagas cada. Ao fim do curso, duas foram eleitas vereadoras, quatro, para suplências. Segundo Hannah, o curso busca apresentar “as regras informais do jogo”: a construção da rede de apoio, bem como a escolha e a negociação com o partido e o enfrentamento da violência política de gênero.

O interesse pelas aulas é crescente. Segundo Hannah, a morte da vereadora Marielle Franco, em março de 2018, impulsionou candidaturas de mulheres negras. “Elas são historicamente excluídas do jogo eleitoral. Há uma percepção

de que não deveriam estar lá. Sempre que há esse tipo de cota, os partidos tendem a encontrar brechas”, alerta. Segundo a professora, um dos temas mais frequentes nas formações de candidatas é a maternidade. “Para um candidato homem, esta nem sequer é uma questão. Pensando nisso, oferecemos instrumentos para montar redes de apoio psicológico e de voluntárias que dê conta da campanha.”

VOCAÇÃO PARA A POLÍTICA

A decisão de se tornar candidata a um cargo eletivo só chegou quatro anos atrás, com a morte de Marielle Franco, mas o interesse e a participação política de Andreia Soares de Lima, de 45 anos, começaram já na infância. “Dos 11 aos 16 anos, eu e alguns amigos ficávamos sempre em frente a uma associação de moradores em Curitiba”, lembra ela. Além disso, Andreia conta que, em sua casa, todos tinham o hábito de assistir ao jornal diariamente. “Se a gente não tem interesse, não consegue mudar o que está aí”, costumava ouvir da mãe. Com 17 anos, teve de interromper os estudos para trabalhar. Aos 21, como diarista e babá em São José dos Pinhais, no Paraná, conseguiu terminar o ensino médio. Paralelamente, Andreia também fazia trabalhos sociais na favela do Parolin: participou de ações culturais, campanhas pelo desarmamento infantil, além de acompanhar pessoas que perdiam familiares. Até que, em determinada oca-

sião, uma professora e vereadora de Curitiba a incentivou a entrar para a política institucional. Foi quando se filiou ao Partido dos Trabalhadores (PT).

Andreia já sofreu, e ainda sofre, diversas vezes com o racismo. “Curitiba é uma cidade racista e classista. Aqui é ainda mais difícil uma mulher negra querer ocupar um espaço de poder”, desabafa. “Já ouvi, de um homem branco, ‘de onde tínhamos tirado a ideia de fazer uma candidatura coletiva’ e ‘quem disse que podíamos’”. Isso, porque Andreia e outras cinco mulheres decidiram dividir o gabinete. Em 2020, ela foi eleita vereadora suplente em Curitiba, pela Mandata Coletiva das Pretas. “Trabalhei como diarista, e minha única fonte de renda foi uma vaquinha virtual. Depois, a quatro dias da eleição, veio a verba do partido”, diz. Ela foi uma das alunas da Tenda das Candidatas. “Apreendi desde a me reconhecer como uma liderança até a trabalhar com as redes sociais. Tornei-me uma mulher conscientemente politizada.” Neste ano, ela pretende se candidatar a deputada estadual também por meio de um mandato coletivo. “Estou fazendo todos os cursos que aparecem. Só no ano passado, foram cinco. Uma coisa é querer usar a nossa bandeira para se eleger, outra é querer que a nossa pauta seja a mesma do partido.”

COMUNICAÇÃO EM FOCO

No segundo semestre do ano passado, a gestora de políticas públicas e ex-candidata a vereadora por São Paulo, Tamires Fakh, de 31 anos, começou a planejar, com uma equipe de voluntários, o projeto Todaz. “Lançamos um edital em dezembro e recebemos inscrições de todas as regiões do País.” Entre janeiro e maio, 30 selecionadas começam a formação da Todaz na Política, cujo foco é desenvolver a comunicação política em 30 encontros virtuais, estruturados sobre temas como estratégia, divulgação, relacionamento com a imprensa e planejamento. “Tem candidatas com dificuldade para falar em público, outras para pensar em suas narrativas e outras para usar mídias sociais. Pensando nisso, também abrimos a possibilidade de um assessor de cada candidata participar dos encontros”, diz Tamires. “As pessoas estão cansadas de ver os mesmos rostos na política, e isso se reflete nos índices de insatisfação. À medida que vemos outras mulheres se candidatando, percebemos que é um espaço em que podemos estar. Sem essa diversidade, acabamos desistindo sem nem mesmo tentar”, destaca ela, que também entrou na política com o incentivo de um curso de formação.



Nascida no bairro Patriarca, na zona leste de São Paulo, Tamires fez parte do Instituto Vamos Juntas, que também fomenta candidaturas femininas. Naquele momento, decidiu sair candidata pela Rede Sustentabilidade. Foram cinco meses de pré-campanha, uma equipe de mais de cem voluntários e cerca de 3 mil votos. Há uma mudança em curso, segundo ela, no envolvimento dos jovens com a política. “Eles estão mais engajados, a maioria sem filiação partidária, dispostos a se envolverem, ajudando-nos a competir com candidaturas milionárias.” Agora, à frente da Todaz, Tamires diz que a meta é reunir esforços para que candidaturas femininas e progressistas tenham uma votação expressiva.

A gestora lembra ainda que a violência política não está presente somente em casos de ameaças e mortes, mas também no dia a dia. “Vemos mulheres sofrendo violência de gênero, desde que levam seus filhos para amamentar em sessões do Legislativo até quando são desestimuladas dentro dos próprios partidos. Entrar nesse embate com a velha política é muito difícil e perigoso.” Para ela, além da morte da vereadora Marielle Franco, o impeachment da ex-presidente Dilma Rousseff, em 2016, e a eleição da primeira mulher transgênero, a vereadora Erika Hilton (PSol), em São Paulo, no ano passado, foram marcos simbólicos da história das mulheres na política.

“SÓ TEM DEMOCRACIA SE TIVER MULHER”

Antes da efervescência de iniciativas para impulsionar candidaturas femininas, o Política por/de/para Mulheres foi, em 2015, o primeiro grupo do Brasil a apresentar um projeto de lei para instituir a paridade de gênero em uma Câmara de Vereadores. Nasceu a partir de um projeto vinculado a mulheres com formação em Direito pela UFPR. “Queríamos dar um instrumental para que elas soubessem o básico, mas falar só de Direito talvez fosse insuficiente”, lembra Leticia, presidente do instituto. Ao longo dos anos, o curso passou a abarcar outras áreas. “Em 2019, tratamos de Comunicação Eleitoral, Teoria Feminista e Políticas Públicas. Expandimos nossos horizontes para questões negligenciadas pelos partidos, a exemplo de regras do direito eleitoral, prestação de contas, como trabalhar o eleitorado e a imagem das candidatas.” Em 2020,

o instituto desenvolveu um curso exclusivo para pré-candidatas, com o objetivo de tirar dúvidas e esclarecer alterações na legislação eleitoral. A presidente Leticia ressalta que um dos aspectos que mais chamam a atenção é a pluralidade das candidatas. “Há dois anos, tivemos uma menina de 17 anos e uma mulher aposentada de 71. É uma experiência muito gratificante.”

Para este ano, o instituto deve lançar novas edições de cursos para candidatas e pré-candidatas. “Não há como a gente se silenciar, só há democracia se tiver mulheres, negros, indígenas, quilombolas, pessoas LGBTQIA+ e com deficiência”, acredita Leticia. Muitas vezes, mesmo inseridas em legendas, as candidatas são obrigadas a dividir recursos para as campanhas. “Assessoria jurídica e contábil são fundamentais. Normalmente, os partidos querem economizar nessas áreas e elas acabam se virando.” Além disso, erros comuns se repetem na prestação de contas. “São coisas pequenas, mas sem a orientação adequada, elas se prejudicam.”

MAIS REPRESENTATIVIDADE

Mudanças ocorridas nos últimos anos fizeram com que mais mulheres se enxergassem na política. Duas delas ocorreram em 2018: a pri-

meira, quando o Tribunal Superior Eleitoral (TSE) decidiu que os partidos deveriam repassar 30% dos recursos do Fundo Especial de Financiamento de Campanha (FEFC) para candidaturas femininas. O financiamento, segundo Hannah, da UFRJ, fez com que as candidatas tivessem chances reais de serem eleitas. “Não é suficiente para eleger uma candidata, mas um recurso extremamente necessário. Em 2020, vimos resultados dessa decisão”, diz.

Ter mais mulheres na política, destaca Tamires, da Todaz na Política, impacta a proposição de políticas públicas de educação, saúde e transparência. Dados divulgados pelo instituto Vamos Juntas apontam que, entre os anos de 2015 e 2020, deputadas federais apresentaram 40% mais projetos de lei do que os homens. “Temos visto que as poucas mulheres que conseguem alcançar os espaços de poder fazem muita diferença, a um custo muito alto para elas”, reforça Michelle, do Instituto Alziras. Para Leticia, as eleições de 2020 representaram um alento às candidaturas femininas. “Estávamos muito abaladas, neste sofrimento, como uma espécie de velório contínuo da democracia. A eleição municipal veio como um fôlego.” Agora, permanece o desejo de que mais mulheres sejam eleitas. “O avanço que vimos fala muito sobre a vontade do eleitorado.”

&

“AS MULHERES TÊM UMA IMPORTANTE PARTICIPAÇÃO HISTÓRICA NA POLÍTICA, MAS OS ESPAÇOS INSTITUCIONAIS SÃO MUITO DIFÍCEIS PARA ELAS ACESSAREM E PERMANECEREM.”

MICHELLE FERRETI, diretora do Instituto Alziras

CEM ANOS DA PRIMEIRA-DAMA DO SAMBA

Há cem anos, ela “nasceu pra sonhar e cantar”, como diz o título de uma de suas músicas. Durante 96 anos de vida, porém, Yvonne Lara da Costa foi além: a dona de casa dedicada ao marido e mãe de dois filhos, que durante 37 anos trabalhou como enfermeira e assistente social, mostrou que também podia furar a casca do mundo masculino do samba, tornando-se a primeira mulher compositora de samba-enredo de uma grande escola carioca, a Império Serrano.

texto HERBERT CARVALHO

Uma menina negra de família pobre, órfã de pai aos dois anos e de mãe aos 16, supera os preconceitos de uma sociedade patriarcal e estruturalmente racista. Enfim, conquista fama e reconhecimentos nacional e internacional como cantora e compositora, sob o nome artístico de Dona Ivone Lara. Esta história tem sido contada em prosa e verso. São três livros biográficos, dois deles com origem em teses acadêmicas – *Dona Ivone Lara: a mulher no samba*, de Mila Burns, e *Ivone Lara, a dona da melodia*, de Katia Santos – e a discobiografia da série Sambabook, *Dona Ivone Lara: a primeira-dama do samba*, de Lucas Nobile. Além de diversas músicas em sua homenagem, compostas por Martinho da Vila, Nei Lopes e Arlindo Cruz, entre outros.

Os principais passos dessa trajetória foram dados em diferentes bairros do Rio de Janeiro, em ambientes repletos de musicalidade e ancestralidade africana. Em Botafogo, na zona sul, ela nasceu a 13 de abril de 1922, filha primogênita de João da Silva Lara e Emerentina Bento da Silva, casal que reuniu um violonista de sete cordas do Bloco dos

Africanos e uma cantora com voz de soprano do rancho Flor do Abacate.

Após ter o marido esmagado acidentalmente por um caminhão, a mãe muda-se para a Tijuca, bairro da zona norte, onde Ivone cursou, como aluna interna, a Escola Municipal Orsina da Fonseca. Tinha como professora de música a pianista Lucília Guimarães, primeira esposa de Heitor Villa-Lobos. Ali, aprende a modular sua rara voz de contralto, canta em duetos e trios e chega a se apresentar na Rádio Tupi como integrante do Orfeão dos Apiacás, sob a regência do próprio Villa-Lobos. “Dona Lucília fortaleceu minha paixão pela música e me deu disciplina. Aprendi a apreciar as melodias, a ter um sentimento musical”, contaria Dona Ivone numa entrevista de 2004.

Perto de completar os estudos, sua mãe morre de pneumonia, e ela passa a morar com o tio, Dionísio Bento da Silva, violonista, cavaquinista e trombonista, que quase diariamente recebia amigos em casa para rodas de choro. Com ele, aprende a tocar cavaquinho, instrumento que dedilharia ao

compor as melodias que sempre impressionaram os musicistas, a ponto de o pianista e arranjador Leandro Braga dedicar à sua obra o álbum instrumental *Primeira-Dama* – *A música de Dona Ivone Lara*.

A primeira melodia que compõe, aos 12 anos, revela o universo onírico de uma menina apaixonada por seu passarinho e incorpora uma expressão dialetal usada por sua avó angolana. Com letra mais tarde complementada por primos, que se tornaram parceiros, o samba gravado 40 anos depois começa assim: “Tiê, tiê, óia lá, oxá”.

A música, entretanto, teria de esperar. Quando o tio acena com a possibilidade de trabalho em fábrica, Ivone encontra alternativa num anúncio de jornal sobre inscrições para a escola pública de Enfermagem. Aprovada nas primeiras colocações do concurso, faz jus a uma bolsa de estudos no valor de 60 mil réis, que logo se transformaria no salário de enfermeira na Colônia Juliano Moreira, principal instituição psiquiátrica da época. Em seguida, graduaria-se em Serviço Social, com especialização em Terapia Ocupacional,

sendo uma das primeiras mulheres negras com curso superior no País. Passa a trabalhar com a doutora Nise da Silveira, que revolucionou o tratamento de doentes mentais, antes submetidos a eletrochoques e lobotomia.

Em paralelo, a vida pessoal e a imersão no terreiro do samba convergem ao se casar, em 1947, com Oscar Costa, filho de Alfredo Costa, presidente da Escola de Samba Prazer da Serrinha, agremiação que daria origem ao Império Serrano, coirmã da vizinha Portela, em Madureira, pedaço da África colado na zona norte carioca. A partir daí, a carreira de compositora tem início: Ivone recorre ao primo Antônio dos Santos, o Mestre Fuleiro, fundador e diretor de Harmonia do Império, para apresentar os sambas dela como se fossem dele, para que ao menos fossem ouvidos.

Seria assim, pelas brechas, tirando férias no carnaval, para se dedicar ao desfile, saindo na ala das baianas, driblando os ciúmes do marido e só fazendo samba após cuidar da casa e dos filhos, que ela deixaria o anonimato e faria história em 1965, ao assinar, ao lado de Silas de Oliveira e Bacalhau, o samba-enredo “Os cinco bailes da história do Rio”, que deu ao Império Serrano o vice-campeonato daquele ano.

Na década de 1970, finalmente aposentada do serviço público e dedicada de forma integral à vida artística, enfrenta traumas antes da consagração definitiva. Em 1975, o filho Odir sofre grave acidente de carro, que o põe entevado, e o marido morre em seguida, de enfarte fulminante. Pouco antes, ocorrera sua estreia em disco, cantando dois sambas feitos em parceria com o colega do Império, Mano Décio da Viola. O produtor do LP *Sambão 70*, Osvaldo Sargentelli, acrescenta ao seu nome o pronome de tratamento. Dona Ivone Lara nunca mais sairia do gosto e da boca do público.

Mesmo com 12 álbuns solo gravados até o deradeiro *Bai de Dona Ivone*, de 2012, será por meio de outras vozes que suas músicas se eternizarão. O sucesso mais retumbante, fruto do trabalho com o parceiro Adelson Carvalho, tornou-se um marco na música popular brasileira. Cantado em dueto com Gal Costa, no LP *Álibi*, o samba *Sonho meu fez* de Maria Bethânia a primeira mulher a vender mais de 1 milhão de discos no País.

Falecida em 16 de abril de 2018, três dias após completar 96 anos, a obra e a vida de Dona Ivone Lara representam, além de exemplo ímpar de superação, o sonho de um Brasil mais generoso e menos desigual.

PELAS BRECHAS, TIRANDO FÉRIAS NO CARNAVAL, PARA SE DEDICAR AO DESFILE, DRIBLANDO OS CIÚMES DO MARIDO E SÓ FAZENDO SAMBA APÓS CUIDAR DA CASA E DOS FILHOS, ELA DEIXOU O ANONIMATO EM 1965



Dona Ivone Lara se apresenta em São Paulo, na Virada Cultural, em 2008 (foto: Natália Bezerra)

&

Daniel Barbieri (centro), um dos atendidos pelo JNG, recebeu apoio para morar sozinho



Fotos: divulgação

Nilo Ribeiro, em seu poema “Lar”, resume a ideia de casa bem assim: um lugar “onde fico à vontade, não incomodo ninguém, onde guardo a saudade, onde me sinto bem”. Foi em busca de proporcionar esta mesma sensação de acolhimento a pessoas com deficiência intelectual que nasceu o Instituto JNG. Trata-se do primeiro projeto do gênero a articular moradias independentes no Brasil.

Desde 2013, a iniciativa foca o debate sobre possibilitar autonomia a adultos com esta condição. Segundo a idealizadora, Flávia Poppe, o tema é pouco abordado, dada a sua complexidade. As letras “J”, “N” e “G” remetem às iniciais de João, Nicolas e Gabriella, três jovens com deficiência intelectual que eram amigos de escola – e cujas mães compartilhavam preocupações.

“Ganhamos impulso por meio dos próprios jovens adultos com deficiência que querem morar sozinhos”, relembra Flávia. Um modelo-piloto foi lançado em 2020, e, desde então, busca-se apoio do setor imobiliário e de políticas públicas. Atualmente, o projeto, no Rio de Janeiro e em São Paulo, é financiado pelas famílias dos residentes e por doações esporádicas. São 16 famílias e 17 beneficiados, de 19 a 41 anos.

Quer saber mais sobre o Instituto JNG e como ajudar? Acesse: institutojng.org.br.

&

AUTONOMIA E INDEPENDÊNCIA

texto Gabriela Almeida

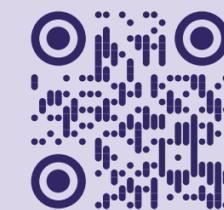
Quer ver mais ciência na imprensa brasileira?

bori agência

A Bori mapeia a ciência brasileira inédita e dissemina para rádios, TVs, jornais e sites de todo o país.

Apoie a Bori. Fale com a gente!

abori.com.br | bori@abori.com.br



Todos os tempos
e movimentos
do seu evento.

Que tipo de evento você vai realizar?

Uma festa, uma feira, uma convenção, um seminário, uma conferência, um congresso ou uma coletiva?

No Centro Fecomercio de Eventos (CFE), você encontra os espaços que se adaptam às suas necessidades e a infraestrutura completa para encontros presenciais, virtuais e híbridos, com uma localização estratégica: perto do MASP e da Avenida Paulista.

Quer saber mais? Use o código QR e fale com a gente.

**CENTRO
FECOMERCIO
DE
EVENTOS**

