

Conselho de Administração
Presidente
Walter Fontana Filho

Membros
Fernão Lara Mesquita,
Francisco Mesquita Neto,
Getúlio Luiz de Alencar,
Júlio César Mesquita e
Roberto C. Mesquita

Opinião
Editor Responsável: Antonio Carlos Pereira

Diretor de Conteúdo: Ricardo Gandour
Editora-Chefe Responsável: Maria Aparecida Damasco
Diretor de Desenvolvimento Editorial: Roberto Gazzi

Diretor Presidente: Francisco Mesquita Neto

Diretor de Mercado Leitor e Operações: Christiano Nygaard
Diretor de Mercado Anunciante: Flavio Pestana
Diretor Financeiro: Jorge Casmerides
Diretor de Recursos Humanos: Fábio de Biazzi
Diretora Jurídica: Mariana Uemura Sampaio
Diretor de Tecnologia: Nelson Garzeri

estadao.com.br

A versão na Internet de
O Estado de S. Paulo

Notas & Informações

Drible no Judiciário



Ganha terreno no debate público a ideia de que os conflitos fundiários devem ser resolvidos à margem da lei – e, muitas vezes, ao arripio dela. Sob o gelatinoso argumento da “questão social”, defende-se que a propriedade, por mais documentada que seja, nada vale ante a urgente necessidade de “reparação histórica”, o que obrigaria os proprietários formais a restituir a terra àqueles que seriam seus “legítimos” donos – índios e quilombolas. Se tal ideia fosse subscrita apenas pelos ditos movimentos sociais, amparados por suas convicções socialistas, não haveria nenhum problema, uma vez que, numa democracia, é lícito defender qualquer ponto de vista, inclusive os esdrúxulos. No entanto, gente gráuda do governo federal resolveu apoiar essa flagrante ile-

galidade, travestindo-a de “justiça” – não a Justiça institucional, que garante o Estado de Direito, e sim aquela que aparece nos gritos de guerra dos invasores de terra.

Em recente evento em Brasília, um seminário intitulado “Conflitos Fundiários em Debate”, o ministro-chefe da Secretaria-Geral da Presidência da República, Gilberto Carvalho, corroborou uma tese segundo a qual as disputas por terra entre seus legítimos donos e os chamados “povos tradicionais” que a reivindicam deveriam ser resolvidas não mais no âmbito do Judiciário, e sim por meio de “mediação”. Ele chegou a defender a criação de uma “escola de mediadores”.

Também presente ao encontro, um importante funcionário do Ministério da Justiça, o secretário de Reforma do Poder Judiciário, Flávio Caetano, declarou que é preciso “mudar a cultura jurídica do País,

que é a cultura do processo, do litígio” – como se o legítimo proprietário da terra não tivesse o direito óbvio de recorrer à Justiça para se queixar de quem a invadiu.

A opinião de Carvalho e de Caetano respaldou-se em estudos das organizações não governamentais Instituto Pólis e Terra de Direitos, ambas dedicadas a cobrar a regularização de territórios que, em sua visão, pertencem a índios e quilombolas. Em tais pesquisas, encomendadas pelo Ministério da Justiça, a retórica é poética – um dos relatórios diz que o objetivo é “construir um caminho dialógico para a democratização da justiça” –, mas, na prática, o palavrório a respeito de “mediação” significa criar maneiras de driblar o Judiciário para favorecer os “povos tradicionais”.

Em seu discurso no seminário, Carvalho chegou a lamentar que o “aparelho de Estado” brasileiro, a co-

meçar pelo Executivo, que ele representa, seja obrigado a cumprir a “tarefa ingrata, inglória” de fazer valer o que está na lei, mesmo uma lei com a qual “sabidamente nós não podemos estar de acordo”. O ministro disse ainda que “há uma mentalidade no aparelho de Estado que se posiciona claramente contra tudo aquilo que é insurgência”, como se não fosse obrigação do Estado combater aqueles que ameaçam a ordem democrática. Carvalho expressa, assim, um mal-estar do governo em relação ao próprio Estado de Direito.

A Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) não demorou a se manifestar a respeito desse absurdo. Dizendo-se “perplexa”, a entidade expressou especial preocupação com “a defesa, por autoridades, da submissão de conflitos de enorme complexidade a mediadores ideologicamente comprometidos, em substituição a magistrados im-

parciais, protegidos por garantias constitucionais e selecionados com impessoalidade, por meio de rigorosos concursos públicos”.

A respeito das tais “escolas de mediadores” sugeridas por Carvalho, a CNA observou que o ministro não esclareceu “qual será o currículo e quem serão os professores desses futuros substitutos de juizes”. Nem é preciso muita imaginação para supor que tal escola teria como cartilha os alegados direitos históricos dos índios e dos quilombolas sobre as terras.

Tem razão a CNA ao reagir com firmeza. O governo federal tem sido omissivo em relação às ordens judiciais para a reintegração de posse de terras invadidas por supostos índios – como acontece neste momento no sul da Bahia –, e agora apela à antropologia de botequim para questionar o próprio direito constitucional à propriedade.

Ilusão na aviação regional

Esaspera a incapacidade do governo de entregar o que promete. Depois de bravatear a intenção de construir 800 aeroportos regionais, no final de 2012, a presidente Dilma Rousseff se fez de desentendida e disse que, na verdade, a meta eram 270 terminais – um objetivo já bastante ousado. Passado mais de um ano, é claro que nada saiu do papel – mas agora já se sabe que o custo dessa aventura, cuja previsão inicial era de R\$ 7,3 bilhões, deverá ser maior.

Levantamentos feitos pelo governo, conforme revelou o **Estado**, indicam que os gastos foram subestimados. Segundo os técnicos, os projetos não levavam em conta a necessidade de grandes obras em aeroportos chamados “médio-grandes” – casos de Ribeirão Preto e Bauru (SP), Governador Valadares e Patos de Minas (MG), Rondonópolis (MT), Dourados (MS), Caxias do Sul (RS) e Maringá (PR).

Os problemas nos projetos já eram conhecidos. Nesse tempo todo, a Secretaria de Aviação Civil (SAC), sem ter estabelecido prioridades, atrasou o levantamento das necessidades de investimentos nos aeroportos, o que demandaria análises de impacto ambiental e projetos de engenharia a um custo de cerca de R\$ 292 milhões.

A justificativa da SAC é de que a maior parte do tempo foi usada para aprovar no Congresso a medida provisória que

criou o plano. Depois, foi preciso abrir licitação para contratar empresas de engenharia que farão os projetos – dos 270 aeroportos, só 16 contratos foram feitos. Mesmo se todos os contratos estivessem fechados, não há garantia de que eles seriam concluídos no prazo alardeado pela propaganda oficial.

O problema principal são os vícios de origem. Fruto do voluntarismo típico deste governo, o projeto para a aviação regional já nasceu eivado de defeitos. Nele, por exemplo, aparecem aeroportos para cidades pequenas, com menos de 100 mil habitantes, distantes apenas 50 km de outras que também terão recursos para construir ou ampliar seus aeroportos. Trata-se de um óbvio desperdício de dinheiro. Além disso, estão previstos aeroportos em cidades pequenas próximas de metrópoles que já dispõem de grandes terminais, o que pode gerar ociosidade – e, portanto, prejuízo para as prefeituras, às quais caberá administrar os aeroportos, se não houver interessados privados.

O aqodamento para transformar em realidade a promessa de Dilma foi tão grande que a SAC mal consultou as partes interessadas para elaborar o projeto. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não foi ouvida e as companhias aéreas só puderam opinar uma semana antes do anúncio do plano.

Para o governo, no entanto, planejamento é mero detalhe. O plano de aviação, segundo a SAC, visa a equipar cidades mé-

dias e pequenas de tal forma que grandes empresas sejam incentivadas a transferir suas plantas industriais para essas localidades. É óbvio que muitos outros fatores pesam em decisões desse porte, e é claro que várias cidades poderão ficar com moderníssimos aeroportos às moscas, se e quando eles forem construídos, mas isso não parece inibir as grandiosas fantasias do governo.

Que o Brasil necessita de um robusto investimento em aviação regional, não resta dúvida. Multiplicam-se casos de aeroportos do interior já saturados, pois servem como escape para o gargalo dos grandes terminais das capitais. Além disso, a demanda por voos regionais, como substitutos de rotas rodoviárias, também é crescente. Essa urgência, porém, não justifica medidas irrefletidas.

Mesmo com todos os problemas, Dilma mandou acelerar os projetos para ter o que mostrar já no primeiro semestre, coincidindo com o calendário eleitoral, que é a única coisa pela qual a presidente se interessa. Se tudo correr como o governo espera, o primeiro lote de obras, com 20 aeroportos, deverá ter seu edital publicado até o fim de março. Depois, até junho, esperam-se mais 80 licitações. Restarão 170 aeroportos, cujas licitações terão de esperar até o fim deste ano, ou o início de 2015. Considerando-se o histórico de procrastinação do governo e os problemas enfrentados pelo projeto, é uma expectativa otimista.

As carências da Petrobrás

Embora seja possível identificar sinais de maior realismo da direção da Petrobrás na programação dos investimentos para os próximos cinco anos – que serão US\$ 16,3 bilhões, ou 6,8%, menores do que os previstos na programação quinquenal aprovada no início do ano passado –, resultados econômico-financeiros recentes e práticas empresariais adotadas por imposição do governo do PT deixam sérias dúvidas sobre a capacidade da estatal de executar o programa sem se envolver ainda mais ou sem contar com alguma forma de parceria.

Ao comentar com analistas do mercado os resultados da empresa em 2013, o plano estratégico para 2030 e o plano de negócios e gestão para o período 2014-2018, sua presidente, Maria das Graças Foster, foi enfática ao afirmar que procurará, em sua gestão, assegurar a boa classificação da Petrobrás pelas agências avaliadoras de risco. A preservação do grau de investimento da estatal é indispensável para a captação no mercado dos recursos de que ela necessitará nos próximos anos, reconheceu.

No entanto, a evolução da dívida da Petrobrás, um dos fatores que mais pesam na avaliação das agências, é preocupante. De R\$ 61 bilhões em 2010, a dívida passou para R\$ 221,4 bilhões no ano passado. O aumento em relação ao total apurado no fim de 2012 foi de prati-

camente 50% em um ano.

Transformada em índices, essa evolução causa preocupações ainda maiores. As agências consideram saudável uma relação entre dívida e capacidade de geração de caixa de 2,5 vezes, mas, no ano passado, essa relação no caso da Petrobrás alcançou 3,52. Outro índice é expresso pela porcentagem da dívida em relação ao patrimônio líquido. Quando a dívida não ultrapassa 35% do patrimônio, a situação da empresa é considerada confortável. No ano passado, a dívida da Petrobrás alcançou 39% do patrimônio.

Esses indicadores melhorariam se a Petrobrás conseguisse acelerar a geração de caixa e, assim, reduzisse suas necessidades de financiamento para a execução de seu programa de investimento. Mas suas principais fontes de receita estão travadas, de um lado, pela estagnação da produção de petróleo, que há cerca de cinco anos se mantém no mesmo nível, inferior a 2 milhões de barris diários; e, de outro, pelo severo controle do preço do combustível que ela vende no mercado.

A despeito de ter alcançado 400 mil barris diários, a produção do pré-sal não foi suficiente para compensar o esgotamento dos poços em operação – embora gradual, a redução da produção desses poços tem sido mais rápida do que a média internacional. Há oito anos o então presidente Lula anunciou com estardalhaço a autosuficiência do País em petróleo, mas o Brasil ainda não pro-

duz com regularidade o necessário para atender ao consumo interno, o que, reconhece a diretoria da Petrobrás, poderá ocorrer no próximo ano.

Quanto ao abastecimento de combustível, a empresa deixou de investir a tempo em novas refinarias para atender à demanda interna crescente, e fortemente estimulada pelo governo com os sucessivos incentivos à indústria automobilística, e está tendo de importar produtos refinados. Como importa diesel e gasolina a preços mais altos do que os que o governo lhe permite cobrar do consumidor brasileiro, essa operação é fonte de prejuízos. Além disso, os preços autorizados pelo governo não cobrem os custos, razão pela qual a Petrobrás acumula perdas também com uma de suas principais atividades, a de refino.

A área de abastecimento teve prejuízo de R\$ 17,8 bilhões no ano passado e terá perdas também em 2014, pois, como reconheceu Graça Foster, os preços internos continuarão inferiores aos internacionais. Mesmo precisando aumentar a capacidade de refino, para reduzir sua dependência à importação de derivados, a empresa cortou substancialmente sua programação de investimentos para a área de abastecimento, de US\$ 64,8 bilhões previstos no plano quinquenal aprovado no ano passado para US\$ 38,7 bilhões no novo plano.

O que esses números indicam é a repetição dos maus resultados de 2013.

saleiros do PT, por coerência, também terão de absolvê-lo.
PAULO HENRIQUE C. DE OLIVEIRA
ph.coimbraoliveira@gmail.com
Rio de Janeiro

RENATO NÓBREGA CENTOLA
mrs5@uol.com.br
São Paulo

Os maus e os bons

Um prisioneiro de campo de concentração nazista, em depoimento em 1995, disse para as gerações futuras: “Para que o mal triunfasse bastou apenas que os bons não fizessem nada”.

ARIOVALDO BATISTA
arioba06@hotmail.com
São Bernardo do Campo

Desesperança

Brasília, quando inaugurada em 21 de abril de 1960, era considerada “a capital da esperança”. Hoje, meio século depois, é a capital da desesperança, da vergonha nacional, uma verdadeira Ilha da Fantasia.

ARY MARINO FILHO
arymarino@gmail.com
Garça

“Com o aumento salarial dos cubanos, seu regime de contratação passa a ser o de semiescravidão”

LUIGI VERCESI / BOTUCATU,
SOBRE O ‘MAIS MÉDICOS’
luigiapvercesi@gmail.com

“Ó jardineira, por que estás tão triste? É porque o STF quebrou o galho do PT e depois morreu”

ROBERTO TWIASCHOR / SÃO PAULO,
SOBRE O CARNAVAL MAIS TRISTE DA HISTÓRIA DO BRASIL
rtwiaschor@uol.com.br

HÁ 1.616 DIAS
POR DECISÃO JUDICIAL, O ESTADO ESTÁ SOB CENSURA. ENTENDA O CASO: WWW.ESTADAO.COM.BR / CENSURA

VOCÊ NO ESTADÃO.COM.BR

TEMA DO DIA

TOTAL DE COMENTÁRIOS NO PORTAL:

Rio de Janeiro: greve de garis no carnaval

Trabalhadores exigem melhores condições de trabalho. Paralisação deixa ruas cobertas de lixo

5.494

● “Merecido, pois os governantes se preocupam em fazer um megavento para depois os garis limparem tudo por uma miséria de salário.”
OTÁVIO COUTRIN

● “Todo apoio à greve dos garis e, convenhamos, melhor que o carnaval para entrar em greve, somente a Copa.”
GREGORY GONÇALVES

● “É uma profissão arriscada, cercada de preconceito e mal remunerada. Greve mesmo!”
AMILCAR PIMENTA

Tempo perdido

Sr. ministro Joaquim Barbosa, compartilhe a sua indignação. Vejo que foi trabalho perdido tanto blá-blá-blá com esse mensalão. Mas, como brasileira, já sabia que tudo era uma tremenda perda de tempo. No Brasil, só é crime de quadrilha quando mais de três indivíduos roubam galinhas. Isso quer dizer que quem rouba pouco é ladrão e quem rouba muito é figurão.

M. DE FÁTIMA PEREIRA NICCIOLI
fatima_pn4@hotmail.com
Jacutinga (MG)

Vergonha!

Se o STF é isso que está aí, o que esperar do resto?

O ESTADO DE S. PAULO

Av. Engenheiro Caetano Álvares, 55 - CEP 02598-900 São Paulo - SP
Tel.: (11) 3856-2122

Redação: 6º andar
Fax: (11) 3856-2920
E-mail: forum@estadao.com

O **Estado** reserva-se o direito de selecionar e resumir as cartas. Correspondência sem identificação (nome, RG, endereço e telefone) será desconsiderada.

Central de atendimento ao assinante
Capital e Regiões Metropolitanas: 4003-5323
Demais localidades: 0800-014-77-20
www.assinante.estadao.com.br/faleconosco-
Central de atendimento ao leitor:
Fale com a redação: 3856-2122
falecom.estadao@estadao.com

Classificados por telefone: 3855-2001
Vendas de assinaturas: Capital: 3950-9000
Demais localidades: 0800-014-9000
Vendas Corporativas: 3856-2917
Central de atendimento às agências de publicidade: 3856-2531 – cia@estadao.com
Preços venda avulsa: SP: R\$ 3,00 (segunda a sábado) e R\$ 5,00 (domingo). **RJ, MG, PR, SC e DF:** R\$ 3,50 (segunda a sábado) e R\$ 6,00 (domingo). **ES, RS, GO, MT e MS:** R\$ 5,50 (segunda a sábado) e R\$ 7,50 (domingo). **BA, SE, PE, TO e AL:** R\$ 6,50 (segunda a sábado) e R\$ 8,50 (domingo). **AM, RR, CE, MA, PI, RN, PA, PB, AC e RO:** R\$ 7,00 (segunda a sábado) e R\$ 9,00 (domingo)
Preços assinaturas: De segunda a domingo – SP e Grande São Paulo – R\$ 78,90/mês. Demais localidades e condições sob consulta.

PUBLICAÇÃO DA S. A. O ESTADO DE S. PAULO