

# Conflitos ideológicos?

» RUY ALTENFELDER  
Advogado. É presidente da Academia Paulista de Letras Jurídicas (APLJ)

N um sistema democrático, a alternância entre governos de direita e de esquerda é legítima. Isaiah Berlin, um clássico do liberalismo, considera de esquerda o liberalismo que se opõe ao excessivo poder da autoridade baseada na força da tradição na qual identifica a principal característica da direita.

Berlin sustenta que o regime autoritário da União Soviética desqualificou e tornou imprestável a distinção entre direita e esquerda ao usurpar a palavra esquerda. Semelhante afirmação mostra que “esquerda” tem, para quem a enuncia, um significado positivo, embora possa ter, como todas as palavras da linguagem política, que não é uma linguagem rigorosa, ambos os significados, positivo e negativo conforme quem delas se apropria e o contexto em que tal apropriação ocorre.

Isso explica, também, porque o próprio Berlin chama de esquerda a doutrina liberal que mais lhe agrada, e para cuja reformulação dedicou suas obras mais conhecidas e justamente mais celebradas.

O saudoso Norberto Bobbio, um dos mais respeitados pensadores políticos contemporâneos distingue o significado descritivo e o significado emotivo das palavras. Trata-se de uma distinção fundamental, sobre a qual nenhum crítico depositou a devida atenção.

Quem se considera de esquerda, do mesmo modo que quem se considera de direita, admite que as respectivas expressões estão referidas a valores positivos. Esta é a razão pelo qual um e outro não deixam de incluir a liberdade entre estes valores. O contraste corresponde a uma outra distinção que não se superpõe a distinção entre direita e esquerda, mas como ela se cruza.

A esquerda de hoje não é mais a esquerda de ontem. Enquanto existirem homens movidos por um profundo sentimento de insatisfação e de sofrimento perante as iniquidades das sociedades contemporâneas — hoje talvez menos ofensivas do que em épocas passadas, mas bem mais visíveis — eles carregarão consigo os ideais que há mais de um século tem distinguido todas as esquerdas da história.

Talvez, ensina Bobbio, seja a esquerda democrática que possa e deva escutar as vozes que ensinam que o homem é malvado, mas precisa ser ao mesmo tempo auxiliado de todos os



G O M E Z

modos, incluindo os mais prosaicos, como a assistência à saúde, a educação e a aposentadoria.

A distinção entre direita e esquerda — que por cerca de dois séculos, a partir da Revolução Francesa, serviu para dividir o universo político entre duas partes opostas — não tem mais nenhuma razão para ser utilizada. É usual a referência a Sartre, que parece ter sido um dos primeiros a dizer que direita e esquerda são duas caixas vazias. Que, por isso, não teriam mais nenhum valor.

A árvore das ideologias está sempre verde. “Esquerda” e “Direita” indicam programas contrapostos com relação a diversos problemas cuja solução pertence habitualmente à ação política, contrastes não só de ideias, mas de interesses e de valorações a respeito da direção a ser seguida pela sociedade, contrastes que existem em todas as sociedades e que não vejo como possam simplesmente desaparecer. Pode-se, naturalmente, replicar que os contrastes existem, mas não são mais os

do tempo em que nasceu a distinção: modificaram-se tanto que tornaram anacrônicos e inadequados os velhos nomes.

Sociedades democráticas são sociedades que toleram, que pressupõem a existência de diversos grupos de opinião e de interesse em concorrência entre si; tais grupos às vezes se contrapõem, às vezes se superpõem, em certos casos se integram para depois se separarem.

Um extremista de esquerda e um de direita tem em comum a antidemocracia, que se aproxima não pela parte que representam no alinhamento político, mas apenas na medida em que representam as alas extremas naquele alinhamento, pois os extremos se tocam.

No momento em que, no Brasil e no mundo, graves crises se prolongam à luz do dia, potencializando a reprodução de imensas zonas de miséria e injustiça, os questionamentos de Bobbio nos estimulam para que se afiemos os instrumentos de análise e não se perca de vista o valor das diferenciações.

## A oportunidade da reestruturação das cadeias produtivas

» CARLOS RODOLFO SCHNEIDER  
Empresário, membro do Conselho Superior de Economia da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e do Conselho Estratégico da Indústria Catarinense (Fiesc)

As restrições impostas pela pandemia nos colocaram diante de um arsenal de dificuldades e desafios. Em graus diversos para os diferentes atores. Por outro lado, foram criadas oportunidades, novamente, mais para uns do que para outros, que até trouxeram resultados excepcionais e inesperados para quem melhor identificou e se estruturou na nova realidade. Aparentemente, oportunidades conjunturais. Todavia, vem se delineando uma oportunidade estrutural, de reorganização das cadeias produtivas, em função dos transtornos provocados pela excessiva concentração da produção de muitos bens em poucos países. E o Brasil pode capturar o seu quinhão nesse novo desenho, desde que seja mais diligente numa antiga lição de casa, que são os ajustes estruturantes.

Os dados da nossa balança comercial, no ano passado, refletem bem o inapto do Custo Brasil na competitividade da indústria de transformação, sem dúvida o setor mais afetado. Apesar de o país ter alcançado um superávit comercial recorde de US\$ 61 bilhões e uma cifra inédita na exportação, de US\$ 280 bilhões, a balança dos produtos manufaturados apresentou déficit de US\$ 53 bilhões, reflexo de uma concentração crescente da nossa pauta de exportações em bens primários.

A recuperação da competitividade da economia, em setores em que não temos vantagens comparativas internacionais naturais, mas que têm potencial elevado de contribuir para o aumento da produtividade, passa necessariamente pela redução do Custo Brasil. E isso requer reformas, microeconômicas e macroeconômicas, em

complemento às já implementadas nos últimos seis ou sete anos. Outros países, que competem conosco no mercado internacional, têm sido mais determinados na implementação de reformas, comprometendo a nossa competitividade relativa. Avançamos pouco no aumento da eficiência do Estado, o que o deixa obeso, caro e fraco.

Precisamos de um poder público forte, a serviço da sociedade, e não de si próprio. E, em assim sendo, precisará de menos recursos para se manter (hoje em torno de 20% do PIB), o que permitirá redução de carga tributária. Carga, que além de muito elevada (a maior entre os países em desenvolvimento), é mal distribuída, com concentração excessiva na indústria de transformação. Segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI), os impostos de 46,2% que incidem sobre o segmento, têm contribuído muito para que ele encolhesse em média 1,6% ao ano na última década. Entre as mudanças necessárias, importante também a Reforma Tributária, para simplificar a caótica estrutura de impostos no país, que custa caro às empresas e afasta investidores.

Importantes conquistas estruturantes foram as reformas da Previdência, no atual governo, e a Trabalhista, no governo anterior. Mesmo que não tenham abarcado toda a mudança que o país precisa, representaram sem dúvida avanços a comemorar. E temos que ter maturidade suficiente para evitar que o calor de uma campanha política não alimente ideias de retroceder nessas conquistas, fruto de ampla mobilização da sociedade, sob o risco de comprometermos ainda mais a nossa competitividade e acentuarmos o nosso

vínculo com a armadilha da renda média. Que a Reforma Trabalhista deve ser dinâmica, não há dúvida, mas para adequar a legislação a uma realidade que é mutante, e muito, e não para retrocessos com motivações ideológicas, respaldadas em parte por orientações da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que, infelizmente, continua sensivelmente motivada por um viés político e ideológico.

Por fim, é importante reconhecer que o nosso equilíbrio fiscal há muito também é pressionado pelos chamados custos tributários, que são renúncias fiscais que beneficiam setores ou empresas específicas. O Brasil precisa desenvolver um grande esforço para tornar a economia mais competitiva e não subsidiar uns ou outros, mais próximos ao poder ou com maior capacidade de lobby, porque isso significa desviar recursos que poderiam ser investidos para eliminar gargalos do país, beneficiando a todos. Não desmerecendo a importância dos esforços para preservar empregos, a renovação recente do benefício da desoneração da folha para os conhecidos 17 setores é exemplo típico, em prejuízo de outros que empregam tanto quanto, mas não têm a mesma capacidade de pressionar o Congresso Nacional. No fundo, são os parlamentares apontando quem deve vencer, e não as forças do mercado. É torcer para não quererem resgatar os campeões nacionais.

A prioridade deve ser o aumento da competitividade do país, para resgatar a força que o Brasil já teve nas cadeias produtivas de maior valor agregado. A pandemia soltou mais um cavalo enilhado que está passando. Vamos conseguir montá-lo?

### Visto, lido e ouvido

Desde 1960

Circe Cunha (interina) // circecunha.df@dabr.com.br

## Voar é para quem possui couro grosso

São flagrantes as mudanças ocorridas nos aeroportos de todo o mundo, depois dos atentados terroristas contra as Torres Gêmeas do World Trade Center, em Nova York, ocorridas há mais de duas décadas. De lá para cá, os aeroportos, inclusive no Brasil, ganharam um novo modelo de vigilância e controle, passando a ser considerados como zonas de segurança máxima, vigiados 24 horas por dia, tanto por pessoal especializado quanto por um imenso conjunto de monitoramento eletrônico. (Mesmo assim, até hoje, do roubo de 734kg de ouro no aeroporto de Guarulhos, em julho de 2019, nenhum grama foi recuperado, e ninguém sabe, ao certo, para onde foi essa carga.)

Por falar em história da aviação e, principalmente, dos aeroportos civis, é preciso, antes, separar em dois momentos distintos todo o modelo aeroportuário de operação. Depois de uma série de atentados perpetrada por extremistas, que deixou grande número de vítimas, uma razão maior teria, necessariamente, que provocar uma transformação radical no modo de viajar por aviões.

O que é flagrante também é observar que toda essa mudança, feita em nome de uma segurança máxima, veio muito em desfavor do passageiro, que passou, até prova em contrário, a ser considerado como viajante e suspeito, sujeito a todo tipo não só de molestação, como de admoestação por parte do pessoal do aeroporto. Portanto, não são raros os momentos de graves conflitos dentro dos aeroportos e também das aeronaves.

Praticamente todos os dias, a imprensa noticia problemas envolvendo passageiros contra o pessoal de terra e contra tripulantes. O que parece haver, à primeira vista, é um embate entre a perda irreversível de humanização no tratamento das pessoas, tanto nos aeroportos quanto no atendimento dentro dos aviões. Não seria exagero afirmar que viajar hoje de avião pelo país como para o exterior, com ou sem conexões, ao contrário do que acontecia no passado, passou a ser um exercício de grande frustração e de muito estresse.

Há até quem considere um perigo enfrentar essas jornadas. A perda de relações humanizadas, por causa da paranoia que tomou conta dos aeroportos, é, sem dúvida alguma, o resultado mais nefasto herdado depois dos atentados de 2001. O mais incrível é que toda essa visível deterioração nas relações entre passageiros e o pessoal de terra e ar parece afetar apenas os primeiros, mantendo-se o pessoal dos aeroportos e das tripulações insensíveis e indiferentes ao que ocorre.

Não se pode negar que há, hoje, uma animosidade crescente entre passageiros e os serviços prestados nos aeroportos e dentro dos aviões. A camaradagem, a admiração e o glamour que havia por parte da população em relação aos aeroportuários não mais existem, sendo substituídos por uma desconfiança mútua e até um certo antagonismo.

É preciso lembrar que os atentados atingiram muito mais os passageiros e a população civil do que o pessoal de terra e ar. Não se compreende, pois, que sendo as principais vítimas nos múltiplos atentados, os passageiros, aqui e em todo o mundo, continuam sendo maltratados nos aeroportos e dentro dos aviões, com serviços de qualidade duvidosa, ofertados por preços altíssimos.

No nosso caso, particularmente, não causa espanto que as concessionárias nacionais que administram os aeroportos do país e mesmo as empresas aéreas que operam no Brasil representem setores de nossa economia com os piores índices de aprovação por parte dos consumidores. Voar, hoje, deixou de ser um prazer para se constituir numa necessidade. A continuar por esse caminho torto, chegará o dia em que os passageiros serão obrigados a ser transportados dentro de malas, sem contato direto com os profissionais da aviação.

### » A frase que foi pronunciada

“No fundo do seu coração, o homem aspira reencontrar a condição que tinha antes de possuir consciência. A história é meramente um desvio que ele toma para chegar lá.”

E.M.Cioran

### Desrespeito

» Leitora possui nos envia a foto provando a demora no atendimento para cancelar uma assinatura de revista. Mais de meia hora de espera, e o atendente desliga. Falamos dessa editora por aqui. É tudo bastante grave. Não há atendimento regular ao público, e muitas assinaturas são feitas sem a permissão do consumidor. No *Reclame aqui*, são inúmeros os depoimentos.

### Preservação

» O 20 de maio foi estabelecido pela Organização das Nações Unidas (ONU) como o Dia das Abelhas. A importância da abelha para o ecossistema é a polinização. Setenta e três por cento das polinizações de plantas cultivadas são feitas por abelhas. No DF, com a ocupação do cerrado, elas têm aparecido em residências e são exterminadas com venenos. Fumaça (e não fumacê) é a melhor maneira de combatê-las. Elas não toleram e procuram outro lugar para viver.

### » História de Brasília

Nas reformas do recesso parlamentar faltou um detalhe: a pintura do Senado não foi refeita, e está descascando. (Publicada em 17/2/1962)