

Em defesa das Forças Armadas: militares fora da política



» RAUL JUNGMMANN
Ex-ministro da Defesa
e da Segurança Pública

Uma questão democrática latente no Brasil hoje é a participação dos militares na política, sobretudo após os acontecimentos que culminaram no 8 de janeiro e suas consequências. Estudo anterior a esses episódios, do professor Pedro Kelson, mestre em cultura política e capital social, constatou que, em 11 democracias protagonistas da cena global, candidaturas de militares da ativa são proibidas.

Na França, Alemanha, Bélgica, Espanha, Itália, Portugal, Reino Unido, Estados Unidos, Uruguai, Argentina e Chile, essa é uma restrição comum, algumas, agravadas por mais condicionantes.

O Brasil, como está, permanece não só à margem desse padrão, como indiferente ao próprio histórico político, que recomenda o mesmo caminho desses países. Daí a importância da aprovação da chamada PEC dos Militares, em tramitação no Senado, que veta candidaturas para cargos políticos a militares da ativa.

Em que pese a defesa da democracia pelas nossas Forças Armadas, que resistiram às pressões do presidente anterior e impediram a continuidade e consecução da sublevação — com altivez, senso democrático e obediência à Constituição —, o saldo e novos riscos permanecerão à falta de antídotos eficazes.

A PEC, em síntese, estabelece que militares que pretendam se candidatar a cargos políticos

passem automaticamente à reserva. Ou seja, é um caminho sem volta que evita a contaminação das tropas pelo exercício dos mandatos e das atividades em quartéis.

Ao defendê-la, seu relator, senador Jorge Kajuru, lança mão exatamente dessa sequência, dando-lhe a dimensão em números que, mesmo involuntariamente, omitem o comportamento constitucional da instituição Forças Armadas, que agiram em defesa do país.

A conta do relator é preocupante e inédita: 25 militares indiciados, oito detidos e um general de quatro estrelas preso preventivamente sob suspeita de atentar contra o Estado de Direito. É o saldo, por ora, no âmbito militar, das investigações em curso no Supremo Tribunal Federal (STF) sobre os acontecimentos que culminaram com o 8 de janeiro.

Nenhuma de nossas constituições, até aqui, deu solução satisfatória para a questão, certamente limitadas às circunstâncias políticas de seu tempo. Desde a de 1824, do Brasil-Império, que só exigia maioria de 21 anos e vetava a eventual condição de chefe de armas ao pretendente, até a de 1988, que foi a primeira a universalizar o alistamento eleitoral aos militares, observadas as regras gerais.

Nesse contexto, vale lembrar que, mesmo na ditadura do Estado Novo, com forte presença militar no governo Vargas, sob comando do general Góis Monteiro, não era permitida aos militares a filiação partidária?

Agora, temos condições mais favoráveis em todo esse ciclo para estabelecer regras capazes de contribuir para a despolitização das Forças Armadas e, com apoio destas — conforme apelo do ministro da Defesa, José Múcio, ao presidente Lula, por mais empenho do governo pela aprovação da PEC.

As Forças Armadas já estão empenhadas em oxigenar o ambiente interno após colocar-se ao lado da legalidade, defendendo a Constituição e reservando a vergonha aos — direta ou indiretamente — ligados aos movimentos frustrados contra a democracia.

O apoio à PEC, portanto, surge natural diante desse cenário, em favor da própria instituição militar. Será que a proposta de emenda à Constituição torna os militares cidadãos de segunda classe, conforme vocaliza a oposição?

Nesse caso, é de se perguntar se esses que assim se expressam consideram também juizes e procuradores, que precisam exonerar-se dos cargos para entrar na política, cidadãos de segunda classe.

O contrário disso, como posto hoje, tem efeito sindicalista, um vírus a corroer a hierarquia e a semear a caserna com as tentações da política, ameaçando frequentemente sua estabilidade e profissionalismo, ao atacar pilares essenciais à vida militar, que são a ordem e a disciplina.

Além disso, somos uma jabuticaba no cenário mundial, no qual, tanto na Europa, quanto nas Américas, como demonstrado, prevalece a regra proposta pela PEC.

Nesses países, mesmo para os militares da reserva, candidaturas só são admitidas com salvaguardas que visam preservar a imagem das Forças Armadas, com regras adicionais de transparência e prazos que garantam algum distanciamento entre o momento da decisão do militar de se candidatar e o de se lançar na vida pública.

O timing é agora, em que temos todas as condições favoráveis para sua aprovação, evitando a postergação de tema tão importante, sensível e emergencial.

Vamos falar de mortes no trânsito?



» JAIME PINSKY
Historiador, escritor,
professor titular concursado
da Unicamp, doutor e
livre-docente da USP

A dramaticidade de um acidente aéreo, particularmente quando ocorre com um grande avião comercial, provoca manchetes nos jornais e ocupa preciosos minutos com imagens dos destroços e entrevistas pertinentes, ou menos pertinentes na TV. Especialistas são convocados para explicar o acontecido, teorias são levantadas (e abandonadas), helicópteros se arriscam em voos rasantes para filmar o que restou daquele que já foi um “gigante dos ares”, hoje reduzido a metais retorcidos, manchas de sangue e pedaços indecifráveis de corpos humanos. Narrativas são extraídas de gente que perdeu o voo e não perdeu a vida (“puxa, foi um milagre de Deus”, reconhecem, agradecidos), declarações chorosas são arrancadas de parentes das vítimas, o que é compreensível, pois a morte de pessoas em um acidente é sempre uma tragédia. Um jornalista me explicava que a cobertura da mídia se justificava, uma vez que um grande avião transcontinental pode carregar, dependendo de sua configuração, cerca de 500 pessoas. “Tragédia incomparável”, segundo ele.

Incomparável? Que tal dar uma olhada nos dados relativos aos acidentes “de trânsito”, algo banal, cotidiano. Cotidiano até demais. Muita gente ainda morre como decorrência da colisão entre uma máquina rodante, pesando mais de uma tonelada, e um ser humano, com menos de um décimo do peso do automóvel. Mas não se trata apenas do peso: há ainda a velocidade. Dentro das cidades, se estiver rodando calmamente, o veículo deverá estar a 40km/h, mas não é raro atropelamentos ocorrerem com as máquinas estando a mais de 100km/h quando do acidente. Como não se trata de pista de corrida, dificilmente o pedestre estará a uma velocidade superior a 4km/h. Como resultado do contato desigual por conta da desproporção oriunda de tamanho, peso e de velocidade tão distintos, muitas vezes ocorre a morte do pedestre.

Há outros acidentes fatais, como colisão entre automóveis, aqueles provocados por motoristas de caminhão, além daquele que está crescendo de forma assustadora, envolvendo motos. É verdade que nem o mais competente dos alucinados, ou o mais alucinado dos terroristas, conseguiria atropelar e matar meio milhão de pessoas de uma só vez. Por outro lado — e essa é a questão —, um avião não cai todo dia, e todo dia morre gente em acidentes de trânsito. A constância do evento faz com que os números de vítimas de acidentes se tornem assustadores. Pouca gente tem ideia de que, por ano, 1,25 milhão de pessoas (um milhão e duzentas e cinquenta mil, sim, senhores) morrem em acidentes de trânsito no mundo todo, particularmente em países populosos e com trânsito caótico, como China, Índia e, infelizmente, Brasil.

Só em nosso país, segundo estatísticas oficiais recentes, mais de 33 mil pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito, e o atropelamento fatal está presente com destaque nessa estatística. Seria necessário cair um Boeing a cada seis dias, com 500 vítimas fatais de cada vez, para igualarmos o número de pessoas mortas em nossas ruas. E estamos falando apenas de mortos, não de pessoas que ficam inválidas. Considerando um Boeing transcontinental com 500 pessoas, seria necessário que 2.500 aviões do tipo se acidentassem, provocando a morte de todos os passageiros e tripulantes, para atingirmos o número de mortos no trânsito brasileiro.

E continuamos sem fiscalizar a forma agressiva, com total desrespeito às leis de trânsito, tanto por motos, como por veículos maiores, e principalmente a desconsideração de todos para com o pedestre, estimulada pela ausência de faixas monitoradas. Que tal começar a multar quem não respeita o pedestre? Ah, e os motoristas que tomam sua cerveja ou sua caipirinha de fim de expediente “para pegar o trânsito”? Não é o caso de voltar a fiscalizar esse povo irresponsável e dificultar seu acesso ao volante? Todo mundo sabe quais são os bares e botecos de fim de expediente, onde ficam os estacionamentos dos maus motoristas, nem é preciso botar a Polícia Federal para investigar...

Como se vê, temos duas situações, facilmente explicáveis pela forma como, na realidade, dividimos os cidadãos dessa nossa sociedade supostamente justa e igualitária: o noticiário diário, o jornal, a TV, as redes sociais, que se preocupam apenas com grandes acontecimentos, não a morte banal de cada dia, tanto nas grandes cidades, quanto no interior do país. E temos muita gente morrendo por falta de consciência das pessoas que dirigem veículos, destreinadas, irresponsáveis e insensíveis e de autoridades insensíveis aos mortos de segunda classe. Trânsito disciplinado, responsável, é cartão de visitas de muitos países, e isso não deveria ter a ver com ideologia... Criticar outros países é fácil. Difícil, ao que parece, é limpar nosso quintal...

Reduzir a pobreza infantil é garantir direitos



» LILIANA CHOPITEA
Chefe de Políticas
Sociais do
Unicef no Brasil

O Brasil começou o ano com uma boa notícia: o país conseguiu reduzir a pobreza multidimensional na infância e na adolescência. Em 2017, eram 34,3 milhões (62,5%) de meninas e meninos vivendo com um ou mais direitos violados. Em 2023, o número caiu para 28,8 milhões (55,9%). Ainda há um grande desafio pela frente, mas a melhoria merece ser celebrada e utilizada como exemplo para que o país continue avançando.

Os dados são de um estudo do Fundo das Nações Unidas para a Infância (Unicef), lançado neste mês. Nele, explicamos que a pobreza infantil é multidimensional porque vai além da renda. Ela é resultado da relação entre privações, exclusões e vulnerabilidades que comprometem o bem-estar de meninas e meninos. Crianças e adolescentes precisam ter todos os seus direitos garantidos de forma conjunta, já que os direitos humanos são indivisíveis.

O estudo, baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PnadC), analisou sete dimensões fundamentais: renda, educação, acesso à informação, água, saneamento, moradia e proteção contra o trabalho infantil — além

de uma análise sobre segurança alimentar. Os resultados mostram que o Brasil conseguiu avançar nas diversas dimensões avaliadas, reduzindo a pobreza multidimensional e impactando positivamente meninas e meninos em todo o país.

Olhando os dados com atenção, vemos que a redução da pobreza multidimensional foi influenciada principalmente pelo aumento da renda. Em 2017, 25,4% das crianças estavam em privação de renda no país, dado que caiu para 19,1% em 2023. Essa melhoria é um claro reflexo da expansão do Bolsa Família e dos investimentos na recuperação da infraestrutura da assistência social, local que executa tal política. Em termos absolutos, o Unicef mostra que, em 2019, 750 mil crianças e adolescentes saíram da pobreza devido ao Bolsa Família. Em 2023, o número saltou para 4 milhões.

Além do Bolsa Família, há outros avanços importantes que merecem atenção. Vimos intentos louváveis do país na linha do incentivo à intersetorialidade e da transversalidade, como a Agenda Transversal Criança e Adolescente do PPA federal, algo que ainda precisa ser adotado por estados e municípios.

Mesmo com os avanços, é preciso ter atenção às desigualdades que persistem no Brasil. A pobreza multidimensional entre crianças e adolescentes negros permanece consistentemente mais alta em comparação com brancos, destacando disparidades raciais significativas no que diz respeito às condições de vida e acesso a recursos essenciais. Enquanto, entre meninas e meninos

brancos, 45,2% estão em pobreza multidimensional, entre negros, o percentual é de 63,6%.

Chamam a atenção, também, as desigualdades territoriais. Crianças e adolescentes que residem em áreas rurais enfrentam consistentemente níveis muito altos de privação. A diferença se dá, de forma mais intensa, quando analisamos o acesso a saneamento, enquanto em áreas urbanas, a privação de saneamento adequado atinge 28% das meninas e dos meninos. No caso de áreas rurais, esse percentual é de quase 92%.

Já as desigualdades estaduais continuam grandes, com os maiores percentuais de crianças e adolescentes na pobreza no Norte e Nordeste. No entanto, embora ainda apresentem os maiores desafios, foram observadas reduções de até 10 pontos percentuais da pobreza multidimensional em alguns estados dessas regiões entre 2017 e 2023.

Diante de todos os resultados desse estudo, o Unicef comemora os avanços do país, mas reforça que é urgente continuar avançando. Para tanto, é importante que a pobreza infantil multidimensional seja mensurada e incorporada como estatística oficial do Brasil, sendo base para o desenvolvimento de políticas públicas.

É urgente que políticas priorizem crianças e adolescentes, inclusive em termos orçamentários, e também políticas intersetoriais e transversais que considerem essas múltiplas dimensões e assegurem que cada criança e adolescente no Brasil tenha seus direitos plenamente garantidos.