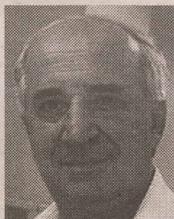


Opinião

A vaca de gesso e a falsa moral



Laudelino José Sardá
Jornalista e professor

O homem é um sujeito moral pelo que ele aprende a respeitar leis do comportamento humano. Contudo, a revolução da tecnologia da informação fortalece a teoria nietzschiana de que estamos cada vez mais nos afastando do platonismo e do leibnizianismo por não acreditarmos mais em conceitos e valores eternos. As novas gerações não dependem mais da escola e da família para o exercício da crítica e idealização de novos conceitos.

Em 2011, um agricultor foi flagrado fazendo sexo com uma égua (viva) na Grande Floripa. O receio moral da mídia abafou o fato, por entendê-lo obscuro e agressivo aos leitores, ouvintes e telespectadores. Entretanto, o estupro de crianças, bem mais sórdido, alcança quase que semanalmente destaque na mídia, embora haja comprovação de que a difusão desse crime estimula o delinquente em potencial.

Os valores morais parecem não ter uma existência; decorrem da imaginação, da criação artística do homem, principalmente quando a nuvem de emoção espalha-se pela mídia e redes sociais. O BBB (Big Brother Brasil), mesmo exibindo cenas pornográficas, ganha aval pelo falso sentido artístico, que nada mais é do que a exploração econômica da mídia sobre a pseudo moral e a exibição do erotismo intenso. Houve estupro, ou o fato serviu para intensificar a audiência?

De repente, um soldado, em clima de diversão, é flagrado por uma câmera simulando sexo com uma vaca artística, de gesso. E é crucificado pela mídia e redes sociais, obrigando o comandante a ir a uma TV para prometer castigá-lo.

Afinal, o que é moral? Vamos

considerar a moral como ciência dos costumes, que procura disciplinar o comportamento humano na sociedade. O cidadão, principalmente o que trabalha em defesa da sociedade, tem a consciência moral. O espírito moral e a liberdade satírica e carnavalesca se liquefazem numa sociedade onde os limites da decência desapareceram. A polícia que pune o soldado carnavalesco é incapaz de prender corruptos, insolentes etc., protegidos – quem sabe – por equívocos na interpretação de leis, que rende habeas corpus e inflação de liminares. Ora, para o soldado flagrado em sua fantasia não há chance de outra interpretação. A mídia, tomada por amnésia induzida, também é incapaz de enfatizar a imoralidade político-administrativa dos poderes, bem mais degradante que a simples simulação satírica do soldado encostado no rabo de uma vaca artística.

A infelicidade do soldado, de brincar e ser flagrado por uma câmera, é um episódio que se arrasta, mesmo com a compunção e prantos dele, do militar. Ou ele fez isso com a vontade de se mostrar à mídia? Não! Mas os corruptos e insolentes que se exibem aos olhos da mídia não precisam se arrepender, porque têm a proteção de quem está dando uma nova interpretação à moral: a própria mídia. Logo, é preciso, primeiro, discutir a ética dos meios de comunicação, quem sabe até para não sacrificar outros ingênuos soldados e cidadãos que se sentem no direito de também participar da licenciosidade social, do carnavalesco e caricato, que não são mais sazonais. Aliás, o próprio retrato de uma sociedade que se banaliza no jogo farsante entre o bem e o mal.

“
O sistema que pune o soldado é incapaz de prender corruptos, protegidos por habeas corpus e liminares.

”

Notícias do Dia – 02/02/2012

Leitor

 **Matrículas**

Está aberto o prazo para matrículas dos aprovados no vestibular da UFSC. Hoje e amanhã, são esperados os futuros alunos do curso de engenharia de materiais, enquanto os dias 13 e 14 estão reservados aos demais cursos. A matrícula pode ser feita nas coordenadorias do respectivos cursos, localizadas nos campi em que irá frequentar. Mais informações pelos telefones (48) 3721-9607 e 3721-6558.

Tríplice coroa

Entrevistei anteontem no Jornal do Almoço André Sgrott, 17 anos, catarinense de Imbituba, que conquistou o que os amigos chamaram de a tríplice coroa. Ele foi primeiro colocado geral do Vestibular da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) 2012, passando para o curso de Engenharia Mecânica, além dos primeiros lugares gerais nos concursos da Acafe 2012-1 (Medicina) e da Universidade do Estado de Santa Catarina (Udesc) 2012-1 (Engenharia do Petróleo). Mês que vem começam as aulas aqui na Universidade Federal no Curso de Engenharia Mecânica, o que ele realmente vai cursar. Os outros dois foram testes. Dois testes nos primeiros lugares gerais. Nada mau.

Como diz o manezinho da Ilha, o homem é um é um “fenômeno”.



Pedro Fialho em entrevista para o NetMarinha

FLORIANÓPOLIS - O NetMarinha conversou com Fernando Fialho, diretor-geral da Antaq, que está no comando desde 2006, prestes a completar o seu mandato que termina no dia 17 de fevereiro, ele falou das suas conclusões a frente da agência e planos futuros. Dividimos essa entrevista em duas partes, pois a segunda é abordando outras questões algumas bem polêmicas, como a formação de cartel nos portos arrendados e a possibilidade da federalização dos portos municipais e estaduais, essa segunda parte você confere na próxima quinta-feira

Leandro Almeida - Redação

15:35 - 2/2/2012

[Comentar](#) <http://twiite.me/C0C1A> [Twitter](#) [Facebook](#)


Fernando Fialho terá mais duas semanas para concluir o seu mandato

- Qual a finalidade da Antaq?

A Antaq foi criada em junho de 2001 com a função de melhorar e implementar políticas para os portos. O órgão é vinculado ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, mas possui independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes de quatro anos.

- Qual a sensação de ser o diretor geral da Antaq? E o que isso traz de responsabilidades sociais?

Olha, sempre pensei que a responsabilidade como um diretor da Antaq fosse imensa e é, temos uma responsabilidade social muito grande, sem dúvida, e não só eu, mas como todos aqui dentro sabem disso. Por isso trabalhamos tanto e buscamos fazer o melhor, claro que muitas vezes não conseguimos fazer tudo o que gostaríamos, porque o querer existe, mas o processo nem sempre é rápido, mas acredito que dentro do que poderíamos ter feito nós buscamos fazer e acredito que o setor marítimo, como empresários, executivos, políticos e todas as pessoas de uma maneira geral, aprovaram esse trabalho que foi desenvolvido e ainda esta sendo.

- O que falta para o Brasil? A burocracia engessa a logística nacional, não temos nenhum navio operando em longo curso, com bandeira nacional? Países asiáticos que há 30 anos não tinham nenhum estaleiro, hoje vendem navios pro Brasil, o que acontece? O governo enxerga isso, falta vontade política, existe verbas designadas para esse tipo de investimentos?

O que aconteceu é que o setor marítimo brasileiro ficou esquecido por décadas, apenas no governo Itamar Franco é que o setor começou a reviver, a ser olhado e colocado em foco outra vez, além da economia brasileira que cresceu e se desenvolveu, esses foram fatores determinantes, enquanto o setor estava adormecido outros países se desenvolveram, porém estamos vivendo um momento histórico no setor da construção naval, todos os estaleiros no Brasil estão com trabalho a todo vapor, realmente o pré-sal fez com que houvesse esse boom, mas temos que tomar cuidado para não ser apenas um momento e deixar passar. Mas acredito que agora estamos num caminho sem volta, o desenvolvimento chegou e conseguiu estabilidade e sustentabilidade na construção naval.

- A Antaq está revisando o plano geral de outorgas (PGO) do sistema portuário. Esse trabalho já foi concluído?

Em 2009, nós entregamos o primeiro plano geral de outorgas (PGO) do sistema portuário. Esse trabalho precisava ser atualizado a cada dois anos. Nós começamos o trabalho, que é complexo, e incluímos o plano nacional hidroviário (PNH). É um trabalho longo, que vai ser finalizado ao longo de 2012 e está sendo realizado pelo corpo técnico da Antaq em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

- No setor de cabotagem, segundo os diretores das empresas do setor, o problema é que não existe profissional na área marinha para poder trabalhar, pois só existem duas escolas navais no Brasil, uma no Rio e outra em Belém. O que falta para montar mais três escolas, por exemplo?

Tudo é um processo, assim como numa empresa privada. Sabemos que está faltando mão de obra especializada e que essas escolas são excelentes ou seja, esses profissionais não são procurados apenas no meio marítimo. Dobramos o número de formandos na escola naval do Rio de Janeiro e a meta até o próximo ano é de triplicar.

Nossos Colunistas

Sergio Barreto Motta
Governo provoca tensão na Transpetro

Sergio Barreto Motta
Brasil precisa regular cruzeiros

Sergio Barreto Motta
Petrobras pressiona Transpetro a cortar custos

Sergio Barreto Motta
Estaleiros temem perder navios-sonda

Sergio Barreto Motta
Marítimos peruanos já operam no Brasil

Sergio Barreto Motta
Política da Vale no mar sofre críticas

Sergio Barreto Motta
Estrangeiros querem navios do pré-sal

Sergio Barreto Motta
Ano termina com novos negócios

Sergio Barreto Motta
Sinavai prevê salto em 2013

Sergio Barreto Motta
Governo deve R\$ 600 milhões a armadores



Nesta edição confira um panorama da cabotagem no Brasil.

- Conversando com empresários e altos diretores de empresas internacionais com comando estrangeiro, me disseram que é muito difícil de compreender o Brasil, pois aqui existe uma secretaria dos portos, existe a Antaq e o ministério dos transportes, dependendo do que o empresário precisa em um dos três acaba travando? Qual seria a sua ideia para acabar com essa confusão no setor?

Eles reclamam, mas você não vê ninguém querendo abandonar o barco, é claro que pode parecer confuso, mas cada um tem a sua função legal e específica, a Antaq tem a finalidade de desempenhar como autoridade administrativa independente a função de entidade reguladora e fiscalizadora das atividades portuárias, com autonomia financeira.

- Podemos dizer, grosso modo, que no Brasil há dois modelos de funcionamento do setor portuário: terminais públicos operados pela iniciativa privada por licitação para a prestação de serviço a terceiros e o porto privativo, voltado para a movimentação de carga própria. Há quem defenda uma abertura maior da participação do setor privado no setor. O senhor acha que o modelo brasileiro caminha neste sentido?

Hoje, no Brasil, a estrutura dos portos é pública, mas toda a operação é feita por empresas privadas. Mal comparando, é como um shopping Center. Quem é dono da estrutura são os acionistas, um fundo de investimento, que contrata uma empresa de administração para gerenciar o condomínio. Os lojistas são quem fazem a economia rodar e pagam por um arrendamento. O governo é dono do patrimônio e os arrendatários pagam pelo uso da estrutura, por metros quadrados e também um percentual do faturamento. O governo também realiza investimentos, como na dragagem e melhoria da estrutura.

Além disso, há terminais privativos que movimentam carga própria. No Brasil há hoje cerca de 126 terminais de uso privativo e pelo menos 120 deles tem foco em carga própria. Eles movimentaram cerca de 600 milhões de toneladas em 2011. Há grandes empresas brasileiras por trás destas operações, como a Vale, com minério de ferro, a Petrobras, que movimenta por meio da Transpetro, a Bunge e a Cargill, por exemplo. Há, no entanto, seis terminais que decidiram fazer investimentos do seu próprio bolso olhando para o futuro, uma demanda de mercado futura para colocá-lo em uso para terceiros. É o caso da Portonave, que também movimenta carga própria por meio do Iceport, mas tem grande parte da movimentação dedicada a terceiros.

Esse tipo de operação gerou alguns questionamentos do ponto de vista dos portos públicos. Com o Decreto 6620 decidiu-se que daqui para afrente não haverá mais ninguém com este tipo de modelo, mas que aqueles que já funcionam assim, poderão continuar com as suas operações. Uma discussão que está sendo feita é abrir a possibilidade de a iniciativa privada realizar também os investimentos na infraestrutura de novos portos. O modelo adotado pelo setor aeroportuário poderá servir fortemente de referência para o setor de portos, salvo algumas adaptações que terão de ser feitas pela especificidade do setor. Essa é uma decisão que deve ser tomada ainda em 2012.

- Como o senhor avalia o governo Lula para o Governo Dilma, estamos no caminho? Perdemos a direção, ou estamos avançando mais rápido?

Acredito que estamos no caminho certo, pois estamos vindo de um crescimento contínuo, jamais visto antes no Brasil e temos que aproveitar. A Presidente Dilma é muito dedicada aos assuntos da Nação e por isso vem desenvolvendo e realizando um bom trabalho.

- O que o senhor pretende fazer depois da Antaq? Ouvi falar que existe uma possibilidade de se lançar candidato a prefeitura de São Luis, Maranhão, confere?

Olha, não é meu objetivo principal, fico muito honrado de ter o meu nome lembrado, o partido (PMDB) está estudando quem serão os nomes que podem representar o partido na próxima eleição, e como eu disse, fico honrado. Mas eu pretendo pegar uma quarentena de trabalho e aí sim pensar no que eu quero fazer e o que devo fazer, por enquanto até o dia 17 de fevereiro quero me concentrar nessa conclusão de trabalho junto com a Antaq, esse é o meu objetivo agora.

- Quanto aos transatlânticos, por que não são de responsabilidade da Antaq?

Acima de tudo atendemos o que determina a lei, acho que essa decisão foi tomada em cima da ideia de que já estava na mão do governo federal a mais tempo do que a própria Antaq, e por isso veio para o Ministério do Turismo, mas a Antaq está ajudando e assessorando o Ministério do Turismo, com toda a parte técnica e cabível que podemos atender, principalmente das futuras instalações de terminais de passageiros.

- Como o senhor vê a participação de Fernando Fialho frente à Antaq depois desses anos? Qual foi a grande contribuição? Aonde foi a maior derrota e a maior vitória?

Acredito que a maior contribuição foi a de escolher pessoas competentes para estar trabalhando lado a lado dentro da Antaq, foram muitos desafios e muito estudo nesse tempo a frente da Antaq, hoje acredito que a Antaq tenha um ótimo relacionamento com o governo federal, senado, assembleia e com os órgãos dentro do setor de transportes, assim como o meio privado do setor. Isso com certeza é uma conquista.

- Quem o senhor acha que lhe substituirá?

Com a minha sensibilidade política acredito ser melhor não responder essa pergunta, afinal só a presidente Dilma Rouseff poderá responder, mas tenho certeza que ela fará uma excelente escolha.

A entrevista foi realizada por Leandro Almeida e Julia Pithan

[Voltar](#)

Comentar

<http://twiite.me/C0C1A>

[Twitter](#)

[Facebook](#)

Soluções e Software
para Comércio Exterior



MERCOSUL Line