

Fernando Molica

O choro indevido no sinal

Como não gostam de sinais fechados, cariocas adaptaram para o trânsito a lógica de pedir uma dose um pouco maior da bebida que o garçom coloca no copo — inventaram assim algo que pode ser chamado de “chorinho do sinal”.

Nada a ver com o estilo musical: o chorinho, aqui, traz a ideia de um pedido, um último apelo para que o sujeito que segura a garrafa se comova com bêbado à sua frente e despeje no copo uma quantidade de bebida além daquela determinada pelo dosador. Um jeito simpático de tentar beber mais gastando menos.

Até aí, tudo bem. O choro é livre — neste caso, fruto de uma negociação entre cliente e garçom. Este que, devidamente autorizado pelo patrão, comova-se com o pedido e deixe escorrer mais alguns fiapos de bebida para o copo, ultrapasse o limite previamente estabelecido.

O problema é a adaptação da lógica deste choro para o trânsito. É quando o motorista, ao se deparar com a ordem de pare gritada pela luz vermelha, ao invés de frear, pisa mais fundo no acelerador para esticar o verde que já ficara no passado. Tem uma espécie de daltonismo voluntário e passageiro.

É como se, moralmente, ultrapassar o sinal vermelho desse jeito fosse menos grave. A tal acelerada funcionaria como um chorinho, uma esticada, um pecado menor, transforma o sinal de trânsito numa espécie de alegoria de carnaval.

A prática, antiga por aqui, ganhou mais força nos últimos anos, movida talvez pela embriaguez coletiva provocada no trânsito por motociclistas e condutores de bicicletas elétricas. Na hora em que se institui o vale tudo, isso tem que valer para todo mundo.

O descalabro no trânsito e a aplicação da lei do

mais forte sedimentaram no Rio uma prática que indica o tamanho de nossa incivilidade. Ninguém ousa começar a travessia de uma rua assim que o sinal de pedestres fica verde. A tendência coletiva é de esperar que os carros parem primeiro para só aí dar o primeiro passo — com o pé direito ou esquerdo, tanto faz — na direção do outro lado.

Esse medo dos pedestres diz muito sobre todos nós, ressalta uma outra forma de injustiça e de brutalidade. Revela um certo conformismo social com o exercício de poderes indevidos e abusivos. Chega a ser raro ver uma reclamação dirigida ao motorista ou motociclista que ignora a ordem de parar.

A selvageria no trânsito tem método; derivada da tradição hierárquica e excludente da nossa sociedade, é mais uma forma de aplicação do princípio do manda quem pode, obedece quem tem juízo. Mais do que frisar uma aversão ao cumprimento de normas, ressalta que estas servem mais para alguns e menos para os outros. A velha história do todos serem iguais, ainda que alguns sejam mais iguais que outros.

A resistência de parte da sociedade à aplicação das leis de trânsito, como a maior colocação de radares, é bem significativa. Por aqui, há políticos que se elegem com base no falso discurso de “indústria das multas”, como se estas fossem aplicadas de maneira aleatória e sem lógica.

É chato parar em sinal de trânsito, não poder estacionar em qualquer lugar, ter que prestar atenção nos limites de velocidade — tudo isso limita a liberdade do indivíduo, mas é essencial para que haja um convívio minimamente razoável. E, não tem jeito, o que funciona é a multa: se este tipo de punição for abolida no Japão ou na Noruega, em dez minutos os motoristas de lá vão virar brasileiros.

Tales Faria

Com carta de Bolsonaro, Tarcísio desiste e sobram vários na direita

A carta do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) reforçando a pré-candidatura à Presidência de seu filho mais velho, o senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), foi entendida pelo centrão como um recado de que a escolha é para valer.

“É irreversível”, disse um presidente de partido do centrão à coluna.

As principais lideranças do centrão vêm na carta um aviso ao governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos): Se for candidato a presidente, ele terá que disputar com Flávio os votos dos bolsonaristas no primeiro turno das eleições de 2026.

Cabe apenas ao governador decidir se enfrenta o desafio e irá se desincompatibilizar, ou se decidirá por concorrer à reeleição.

Ele disse, nas conversas reservadas com os chefes do centrão, que não vê mais como manter a candidatura a presidente da República. Mas vai reforçar o discurso oposicionista, pois seu adversário no estado virá com apoio total do governo federal.

No entanto, a elite empresarial e financeira do país — apelidada de “Faria Limers”, por causa da concentração de bancos e grandes escritórios empresariais na avenida Faria Lima, de São Paulo — ainda não desistiu. Avalia que Tarcísio tem até abril para bater definitivamente o martelo.

Pela lei, chefes do poder Executivo estadual e federal não precisam se desincompatibilizar para concorrer à reeleição. Mas têm que deixar o comando do governo se forem disputar outro cargo. E o prazo para a desincompatibilização é até abril.

O Centrão já começa a traçar estratégias alternativas. Os chefes dos partidos de centro ficam com a versão que ouviram do próprio Tarcísio, de que ele não se afastará do cargo de governador. Portanto, de que irá concorrer à reeleição no estado. Mas expectativa dos partidos do centrão é de que apenas Tarcísio desistirá.

Flávio Bolsonaro não é visto como um nome viável de candidato a presidente da República. PP e União Brasil só admitem a possibilidade de apoiá-lo se ele conseguir baixar significativamente suas taxas de rejeição nas pesquisas eleitorais.

De acordo com a última pesquisa Genial/Quaest divulgada no dia 15, Flávio Bolsonaro tem 62% de rejeição do eleitorado, um nível que torna impossível sua vitória nas urnas, segundo analistas. Mas, de qualquer forma, a carta de Bolsonaro revela que seu filho deverá ter a candidatura mantida.

Além de Flávio, a expectativa na direita é de ter vários candidatos: novos nomes que surjam e os governadores de Goiás, Ronaldo Caiado (União Brasil); do Paraná, Ratinho Junior (PSD); e de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo).

O centrão ficará à espreita. Se nenhum dos candidatos da direita deslanchar, seus integrantes serão liberados para apoiar quem quiser. Já a chamada “Faria Lima” tende a apostar em Ratinho Junior.

A estratégia, com a saída de Tarcísio, é manter várias candidaturas à direita e torcer para que um deles consiga chegar ao segundo turno contra Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Vinícius Lummertz*

O Brasil que não investe e não deixa investir

O Brasil se debate, há décadas, com uma velha crença disfuncional, de que o Estado seja o grande investidor. A peça orçamentária de 2026, de 6,5 trilhões, consome um terço da riqueza da nação, mas desmente isso sem nenhuma emoção. O governo federal tem pouquíssimo espaço real para investimentos e, pior, sustenta um ambiente jurídico-regulatório que transforma investimento privado em via-crúcis.

No PLOA de 2026, as dotações de investimento somam R\$ 253,2 bilhões, mas R\$ 197,9 bilhões estão concentrados no orçamento de investimento das estatais; nos orçamentos fiscal e da seguridade, a infraestrutura “civil”, sobram R\$ 55,3 bilhões. Para um país continental, isso não é plano: é rodapé. Felizmente, os bancos oficiais fazem a sua parte, mas os mercados poderiam muito mais, com juros mais baixos.

Até o “piso” é modesto e carimbado. O Orçamento Cidadão registra R\$ 85,57 bilhões para cumprir o piso de investimentos, dos quais R\$ 71,36 bilhões direcionados ao PAC. E o próprio Novo PAC aparece com R\$ 52,9 bilhões no PLOA. A vitrine cresce mais do que a escala.

Se o Estado tem pouco para investir, a saída lógica é destravar o privado, com regra clara, fiscalização e punição para quem burla. O Brasil até tem capacidade de financiar: o PPI registra 90 projetos contratados entre 2023 e 2025, com R\$ 220,4 bilhões em investimentos. Mas a regra prática continua sendo: quem quer investir perde tempo, perde dinheiro e perde a paciência. Para os investidores internacionais, fica ainda mais incompreensível.

Os exemplos simbólicos se acumulam e já somam mais do que o que o governo consegue pôr de pé. A Ferrogrão tem capex previsto de R\$ 25,2 bilhões e segue presa à insegurança jurídica. Na transmissão de energia, há obras paradas aguardando licença ambiental que totalizam R\$ 74,2 bilhões em investimentos, segundo apuração do setor. Nos portos, a ANTAQ mapeou 17 terminais privados ainda não operacionais, e o próprio diagnóstico aponta licenciamento e disputas judiciais entre os entraves.

E há o travamento “puro e simples” por judicialização: o CNJ registrou 48 grandes obras públicas paralisadas por decisões judiciais, com orçamento de cerca de R\$ 149 bilhões. Some-se só esses blocos e o país passa de R\$ 285 bilhões represados, antes mesmo de entrar em saneamento, habitação, mobilidade urbana e mineração.

Quer um símbolo ainda mais caro do desperdício? Angra 3: obra parada há anos, com custo anual de quase R\$ 1 bilhão, sem entregar serviço algum. A lição é brutal: o pior tipo de “investi-

mento” é o que fica parado, só gera gasto, sem retorno público.

E há o Brasil do impasse infinito, onde a licença vira capítulo, não desfecho. A BR-319 é o retrato: decisões judiciais voltando a suspender licenças e reabrindo disputas, num ciclo em que o país não consegue nem decidir o rito com estabilidade. Na Transnordestina, o próprio Ibama aponta pendências técnicas e documentais que impedem a conclusão de etapas do licenciamento.

No turismo, o custo do atraso é ainda mais irracional. O Brasil tem vantagem comparativa rara em natureza e litoral, e o turismo de natureza é um dos vetores globais mais dinâmicos. Mesmo assim, projetos de marinas, portos turísticos e resorts atravessam anos de idas e vindas e, não raro, viram disputa judicial interminável. Fora das travas mencionadas, há os licenciamentos estaduais e municipais que não aparecem nestas contas.

A esperança recente é a Lei Geral do Licenciamento Ambiental (Lei 15.190/2025), um marco nacional que pode trazer proporcionalidade ao risco, prazos e previsibilidade. Mas a lei já nasceu sob disputa: o Congresso derrubou 52 vetos do Executivo, evidenciando que o tema ainda é tratado como guerra política, não como engenharia institucional. Em vez de discussão ponto a ponto, o que acelera com responsabilidade e o que é inegociável, o debate vira um futebol moralista, e a técnica some.

Defender investimento privado não é defender descontrole. É exigir transparência, monitoramento, rastreabilidade, governança e punição exemplar para fraude. O que é inaceitável é o ceticismo: tratar investimento como pecado e atraso como virtude. Num país em que o orçamento prova que o Estado não tem escala para liderar um ciclo de investimento, travar o privado por ideologia, sem análise objetiva, sem prazos, sem segurança jurídica, é mais do que erro: é, no mínimo, amoral, senão imoral.

O Brasil de 2026 é este, e não vem de hoje: o governo investe pouco e o país ainda dificulta para quem quer investir. Se quisermos sair desse buraco, a missão do Estado é clara: reduzir custo de transação, dar segurança jurídica, licenciar com técnica e prazo, e parar de transformar cada obra, cada linha de transmissão e cada projeto turístico em guerra de atrito. Sem isso, continuaremos com o pior dos mundos: investimento público pequeno e investimento privado represado, e mais uma geração inteira pagando a conta.

***Vinícius Lummertz é Senior Fellow do Milken Institute, foi ministro do Turismo e secretário de Turismo e Viagens de São Paulo.**