



Opinião Econômica

Rodrigo Zeidan

Professor da New York University Shanghai (China) e da Fundação Dom Cabral. É doutor em economia pela UFRJ



O fim dos professores universitários?

Poucos abnegados carregam o piano, em muitos departamentos

A greve dos professores universitários federais é prova de falência institucional (não entro no mérito do pedido de aumento em si). Não há custos; ninguém vai ter o salário cortado e reposição de aulas, se houver, será sempre em calendário escolhido a dedo para minimizar impacto nos instrutores.

Mas há questões mais sérias que salário. Vivenciamos uma revolução silenciosa no mundo: a carreira de professor universitário está se aproximando das de outros instrutores, com separação entre ensino e pesquisa (professores horistas de universidades privadas que o digam). Na fronteira estão universidades britânicas, algumas delas de ranking baixo, mas outras prestigiadas, como a univer-

sidade de Essex, que propôs criar mais um termo de aulas.

A carga aumentaria para 20 horas semanais em sala de aula e acabariam as férias de verão. Os sindicatos estão lutando contra, mas a tendência de aumento de aulas é inexorável, com bons pesquisadores “pagando”, via fundos de pesquisa, para ensinar menos.

A questão é que lá, como aqui, professores são contratados para fazer pesquisa, mas muitos não publicam e outros não fazem ciência de qualidade. Poucos abnegados carregam o piano em muitos departamentos. Até aí, são as regras do jogo. Mas elas estão mudando. No passado, pesquisa informava ensino. Mas, com a massificação do ensino superior, a demanda por

ensino aumentou mais que a demanda por pesquisa.

Para a sociedade como um todo, a democratização do ensino é obviamente excelente, pois a qualidade do capital humano aumenta. Contudo, como qualquer expansão rápida de sistema dinâmico, a velocidade traz diminuição da qualidade em primeiro momento. Quando universidades eram somente para elite, seja de professores, seja de alunos, não era preciso controle de qualidade. Quando é necessária estrutura para milhões de estudantes, a coisa muda de figura. O que não falta é docente que reclama: “No passado, ninguém ficava olhando o que a gente fazia; tínhamos total autonomia”.

Tal autonomia fazia sentido quando meia dúzia de professores publicava artigos científicos. Hoje, a competição é tão grande que muitos só querem bater meta e ainda lidamos com fábricas de artigos, plágios descarados e “ciência salame”.

Outro dia recebi um “convite”. Parafrazeando: “vimos que um aluno que você ajudou a orientar não transformou seu trabalho em artigo. Contratamos um consultor para ser coautor e tentar publicar a dissertação, porque conta pontos para o programa. Você quer participar?”. A resposta para esse absurdo foi um sonoro não.

A regulação é tosca, mas o oposto também. Há quem queira autonomia total, mas foge de fa-

zer qualquer coisa (algo que infelizmente encontrei muito no Brasil e no mundo). Esses reclamam de qualquer regra que os faça ter que trabalhar.

No passado, qualquer pessoa com diploma universitário tinha emprego garantido. Mas o número de diplomas explodiu (em 1910, os EUA geravam 400 doutores por ano; hoje esse número é de 200 mil).

Hoje, graduação não é garantia de nada. Isso é ótimo para a sociedade, mas é mais difícil para um indivíduo se destacar. Na China ou na Dinamarca, onde ensino há mais de uma década, empresas já esperam contratar alunos com mestrado completo. Isso cria uma corrida por diplomas, mesmo sem real interesse de alunos (e muitas vezes, professores) por esses papéis.

A adaptação vai ser difícil, mas greve não é solução. Os alunos que o digam.

PROGRAMA
banrisul
reconstruir RS

NÓS VAMOS
RECONSTRUIR JUNTOS.

O Banrisul acredita na tua força e no futuro de todos os gaúchos.

banrisul
Um banco único.
Porque te entende.



Anac analisa recursos para recuperação do Salgado Filho

/ RETOMADA

Patrícia Comunello

patriciacomunello@jornaldocomercio.com.br

Enquanto se projeta um retorno parcial da operação com passageiros no complexo do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, outra frente que já foi deflagrada é a da análise de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato da concessão do ativo aeroviário pós-evento climático extremo. O assunto tramita na Agência Na-

cional de Aviação Civil (Anac).

A concessionária Fraport Brasil encaminhou a solicitação para a revisão, considerando o impacto, por exemplo, do fechamento no fluxo de receitas, além de custos para colocar o complexo de volta à operação. A gestora ainda tem a receber cerca de R\$ 292 milhões de perdas decorrentes do efeito da pandemia de Covid-19 no fluxo do complexo.

A inundação histórica que atingiu a Capital cobriu boa parte da pista de pousos e decolagens, além de outras áreas e também o

primeiro piso do terminal. Hoje voos ocorrem na Base Aérea de Canoas (Baco). Em nota, a Anac ressalta o esforço para reativar os voos o mais rápido possível e que “preza pela segurança jurídica e pelo estrito cumprimento dos contratos, o que se aplica à concessão do referido aeroporto”.

Para abrir o processo de análise financeira, a agência reconheceu o motivo de “força maior”, “condicionante para ressarcimento de recursos pelo poder concedente à concessionária”.

A Anac diz que avalia “a questão securitária relacionada ao sinistro observado, os prejuízos causados pelas enchentes, os custos de reconstrução do aeroporto e outros impactos da enchente na concessão do Aeroporto Salgado Filho”.

A Fraport acionou a seguradora, mas a apólice cobre despesa de até R\$ 150 milhões. A expectativa, e é o que estaria previsto no contrato, é que a União complemente o valor até a despesa total, ainda não calculada. Até julho, a concessionária deve apresentar o diagnóstico e orçamento para a recuperação.

Embarques e desembarques retornam ao aeroporto da Capital

Os embarques e desembarques de passageiros vão voltar ao Salgado Filho em meados de julho. Mas os voos continuarão na Base Aérea de Canoas (Baco). Além de significar um recomeço, mesmo que parcial da operação “em casa”, a medida dá conta de maior fluxo de usuários devido ao aumento de voos que se intensifica do fim de junho para julho. Até a medida ser efetivada, os passageiros continuarão indo até o ParkShopping Canoas para fazer o embarque. Os usuários também vão até o terminal temporário, após desembarcar na base aérea. Vale a dica de que tem de chegar três horas antes ao shopping.

A data em que começarão os embarques no complexo na Capital ainda não está definida. A concessionária vai organizar a logística, pois precisa ter desde as instalações para atendimento (companhias) a serviços de alimentação e transporte.

Operações de varejo hoje fechadas devem ser em parte ativas. São cerca de 80 estabele-

cimentos no terminal. A coluna Minuto Varejo já noticiou que uma rede demitiu funcionários devido ao fechamento.

O setor de check-in dos voos internacionais vai ser usado para essa reativação parcial. A área fica no mesmo nível dos balcões para check-in doméstico (quando eram feitos ali), mas mais na chegada ao terminal.

Essa novidade do embarques é a segunda movimentação para gradativamente retomar a atividade no aeroporto. O terminal internacional de cargas, para recebimento e retirada de mercadorias por transporte rodoviário, foi a primeira área a voltar a operar, mesmo parcialmente, pois falta a operação aérea.

A volta dos pousos e das decolagens no Salgado Filho ainda depende da avaliação dos danos causados pelas cheias, que deve ser apresentada pela concessionária Fraport Brasil até meados de julho, e depois da recuperação da pavimentação e troca de equipamentos que podem ter sido danificados.



FRAPORT BRASIL/DIVULGAÇÃO/JC

Fraport pediu reequilíbrio financeiro do contrato devido às inundações