

PROVA 2 – DISCURSIVA – 1.ª PARTE – TEXTO 1

- Para produzir a dissertação relativa ao Texto 1, que vale **trinta** pontos, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a respectiva folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Obedeça aos limites de extensão determinados. Qualquer texto com extensão aquém da mínima de **quarenta e cinco** linhas será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **sessenta** linhas será desconsiderado.
- Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 1**, é obrigatória a indicação, no campo próprio, do tema escolhido (1 ou 2).

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Para elaborar a dissertação correspondente ao **Texto 1**, escolha um dos temas a seguir.

Tema 1

No Brasil, o transporte de passageiros é amplamente dominado pelo transporte rodoviário (98%), estando o transporte público sujeito ao quadro jurídico definido pelo conceito de serviço público, que se caracteriza, via de regra, pelo gozo da exclusividade nas linhas permitidas e pela definição de tarifas por base de planilha. A despeito da previsão constitucional, a realização de licitação ainda é um evento raro no setor e, historicamente, as redes atualmente operadas resultam da prática de extensão geográfica das linhas permitidas, observando-se igualmente a prorrogação automática e incondicional dos contratos que, ainda por cima, vigem por longos períodos (15 anos).

O serviço de transporte rodoviário interestadual é operado por 176 empresas, que possuem 12.883 veículos. Entretanto, mais da metade da frota é operada por um grupo de 16 operadores. Na verdade, os números atestam uma concentração ainda mais impressionante, na medida em que 4 grandes empresas operam 30% da frota total, possuindo, cada uma, mais de 500 veículos. A concentração é também geográfica: 60% dos serviços operam na Região Sudeste. Esse processo de concentração se deu como resultado de um mercado protegido, não-sujeito à competição e licitação. Apesar do gigantismo, as empresas do setor caracterizam-se por sua natureza familiar.

O transporte informal também está presente no mercado regional e interurbano, caracterizando-se pelo uso de veículos antigos e mal mantidos. Nota-se que alguns percursos são longos, apresentando uma extensão superior a 2.500 km, sobretudo nas rotas entre as metrópoles do Nordeste e as do Sudeste. Só na região metropolitana de São Paulo foram detectados mais de 50 terminais de transporte informal. Não é à toa, portanto, que, desde 1990, os quatro principais terminais de transporte interurbano de passageiros apresentaram um decréscimo de 42% no volume de usuários.

Esse problema aponta para várias falhas do sistema vigente. De um lado, o mercado clama por serviços mais flexíveis. De outro, o desemprego e também as necessidades de alocação de poupança da classe média levam à profusão de candidatos à entrada nesse mercado, viabilizada, antes de mais nada, o surgimento de veículos de transporte de passageiros de pequeno porte.

Assiste-se, igualmente, à desestruturação dos órgãos gestores. A prática de colusão e de captura regulatória pelas empresas desmoraliza a autoridade pública, abrindo porta para a ilegalidade, apesar de se tratar, legalmente, de um serviço público. Não obstante o mandamento constitucional da realização de licitações, o que se observa é a continuidade da prática de prorrogação de permissões, que, além de tudo, beneficiam-se de um prazo longo (15 anos), sem qualquer justificativa econômica. Portanto, o setor não se beneficia de nenhum estímulo à eficiência, e sua desmoralização é que produz a fragilização adicional provocada pelo ataque do transporte informal.

A recente reforma administrativa levou ao surgimento de novas instituições, quais sejam a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT). No que tange ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, ele se subordina à ANTT, que é responsável pelo estabelecimento do plano de concessão, pela realização de licitações, pelo incentivo à competição, pela definição da tarifa, pelo controle de serviços, pela defesa dos direitos dos usuários e pela arbitragem de conflitos. Entretanto, sua institucionalização tardia coloca novas questões, tais como a natureza de sua autonomia: seriam, pois, transferidas, à ANTT, pelo menos na prática, as competências de definir a política pública, o planejamento público para o setor? Como tratar as permissões existentes e os conflitos inerentes à exploração dos serviços? Como aliar liberdade empresarial no planejamento com a proteção ao equilíbrio econômico? Não seria, em particular, o transporte rodoviário interurbano de passageiros um setor contestável, que haveria de ser desregulamentado? Quais seriam os objetivos e as diretrizes para a política regulatória desse serviço? Essas e outras questões fazem parte da pauta de uma reforma regulatória.

Considerando as idéias expostas no texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um texto dissertativo acerca do seguinte tema:

POLÍTICA REGULATÓRIA PARA OS SERVIÇOS INTERESTADUAIS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.

Em sua dissertação, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ características do mercado: sua demanda, oferta e estruturação operacional;
- ▶ falhas presentes no mercado de transporte rodoviário interestadual de passageiros;
- ▶ objetivos da política regulatória do setor;
- ▶ diretrizes e medidas regulatórias relativas a política de entrada no setor, planejamento, tarifação, avaliação de desempenho e incentivo à competitividade;
- ▶ diretrizes para a organização e a operacionalização da gestão pública e para a arbitragem de conflitos.

As taxas médias de crescimento, em termos reais, que a economia brasileira tem apresentado nos últimos anos exigiram grandes investimentos na área de infra-estrutura. E, assim como em outros países, mesmo os desenvolvidos, há um descompasso entre a necessidade de investimentos em infra-estrutura e a capacidade dos governos em fazerem frente a essa demanda com os instrumentos financeiros tradicionais.

O Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento estima, para o período 2000-2007, a necessidade de mais de US\$ 100 bilhões de investimentos públicos e privados apenas nos empreendimentos estruturantes do setor de infra-estrutura — transportes, energia, telecomunicações.

Para fazer frente a tais desafios, novas formas de abordagem têm surgido, entre elas, as parcerias público-privadas (PPPs). É principalmente a partir da Europa que está se espalhando o modelo de PPP, que identifica as modalidades de colaboração entre os setores público e privado, fundamentais para a realização de intervenções de infra-estrutura de interesse público.

O modelo de PPP nasceu na Inglaterra, onde funciona há mais de dez anos e possibilitou a realização de investimentos público-privados de mais de 30 bilhões de libras esterlinas. A experiência inglesa, além de inspirar iniciativas semelhantes no Canadá e no Japão, está se difundindo na Europa: Itália, Irlanda e Holanda já utilizam o modelo. Nos países emergentes, até agora, o modelo de PPP foi aplicado de modo mais consistente apenas na África do Sul.

O que é uma PPP?

As PPPs são acordos entre governo e entidades do setor privado com a finalidade de prover às comunidades equipamentos de infra-estrutura pública e serviços correlatos. Tais parcerias são caracterizadas pela repartição compartilhada entre os parceiros de investimentos, riscos, responsabilidades e ganhos. As condições para o estabelecimento dessas parcerias variam, mas, geralmente, envolvem financiamento, projeto, construção, operação e manutenção dos equipamentos e serviços de infra-estrutura.

As PPPs não são um modelo de privatização do serviço público. O governo não perde o controle sobre a provisão de serviços ao ingressar em uma PPP. Pelo contrário, é ele que estabelece as regras e formata as PPPs de modo a refletir seus próprios objetivos, políticas e regulamentos. Nas PPPs, o setor público compartilha os riscos e ganhos do empreendimento em uma parceria contínua com o setor privado, enquanto, no caso da privatização, o governo os transfere ao setor privado.

Também não é uma concessão. Nos contratos tradicionais de concessão, o serviço é repassado integralmente à iniciativa privada. No modelo PPP, há uma divisão de tarefas, que, assim como os riscos, são compartilhadas pelos dois setores. As responsabilidades são definidas de acordo com a *expertise* de cada um.

Com a implementação das PPPs, o governo pode obter reduções de custos tanto em projetos de construção como na operação e manutenção de serviços. Além disso, os riscos podem ser distribuídos ao parceiro privado: custos extras, inabilidade para cumprir o cronograma de entrega dos bens e serviços contratados, receitas insuficientes e dificuldade em obedecer a regulações, como, por exemplo, a ambiental.

As PPPs oferecem a oportunidade de introduzir inovações de fontes de receitas que não seriam possíveis no método tradicional de oferta de serviços.

Há também mais flexibilidade na utilização do modelo PPP, podendo ser percebida na combinação de várias atividades, tanto no projeto quanto na construção, e por meio de contratos mais elásticos, aprovação rápida de capital financeiro e um processo de decisão e de execução mais eficiente.

Como consequência, há ainda o estímulo à atividade econômica e ao setor privado, com contribuição para o aumento do nível de emprego, além da possibilidade de prestação de serviços de consultoria pelas empresas com *expertise* em PPP.

Para implementar as PPPs no Brasil está sendo criada a Unidade PPP, que definirá as estratégias e os modelos de intervenção. A Unidade PPP Brasil está sendo criada na Secretaria do Planejamento e Investimentos Estratégicos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão.

A Unidade PPP será responsável por:

- articular as atividades do Ministério do Planejamento Orçamento e Gestão, dos ministérios setoriais, das agências e de outras entidades envolvidas no processo de seleção dos projetos-piloto;
- identificar e selecionar os projetos-piloto e estruturar os esquemas possíveis de PPP;
- desenvolver ações de capacitação para o pessoal dos organismos envolvidos nos projetos-piloto;
- coordenar e contratar a realização de estudos para verificar a viabilidade dos projetos-piloto;
- assistir os organismos públicos competentes nas licitações para adjudicação dos projetos-piloto aos parceiros privados e, na sequência, participar do fechamento dos entendimentos contratuais com a iniciativa privada.

Internet: <<http://www.infraestruturabrasil.gov.br>>.

Considerando as idéias expostas no texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um texto dissertativo acerca do tema abaixo, tendo por base um exemplo prático de projeto de investimento em infra-estrutura de transportes, real ou imaginário:

PROCESSO DE CONSTRUÇÃO DE UMA PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA (PPP).

Em sua dissertação, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ características e etapas do processo de elaboração do projeto;
- ▶ etapas do processo institucional e organizacional;
- ▶ adaptações necessárias na legislação brasileira para viabilizar a implementação de PPPs em moldes internacionalmente competitivos;
- ▶ quadro referencial para a respectiva engenharia financeira.

PROVA 2 – DISCURSIVA – 1.ª PARTE – TEXTO 2

- Para produzir o discurso relativo ao Texto 2, que vale **vinte** pontos, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a respectiva folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Obedeça aos limites de extensão determinados. Qualquer texto com extensão aquém da mínima de **quarenta e cinco** linhas será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **sessenta** linhas será desconsiderado.
- Na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 2**, é obrigatória a indicação, no campo próprio, do tema escolhido (1 ou 2).

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Para elaborar o discurso parlamentar correspondente ao **Texto 2**, escolha um dos temas a seguir.

Tema 1

Na última década, a proliferação de formas de ilegalidade nos assentamentos urbanos tem sido a mais visível das consequências do processo de exclusão socioespacial que caracteriza as grandes cidades brasileiras. O mais alarmante, no entanto, é o ritmo de crescimento desses assentamentos, tanto em número de domicílios como de população. No Rio de Janeiro, por exemplo, segundo o IBGE, a taxa de crescimento dos assentamentos ilegais, no período 1991-2000, foi de 2,4%, contra 0,38% das áreas legais da cidade.

Considerando as idéias do texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um discurso parlamentar, posicionando-se acerca do seguinte tema:

ASSENTAMENTOS URBANOS ILEGAIS: NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA HABITACIONAL.

Em seu discurso, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ competências das três esferas de governo;
- ▶ participação da sociedade civil;
- ▶ integração socioespacial dos assentamentos ilegais com a cidade formal;
- ▶ instrumentos do Estatuto da Cidade;
- ▶ experiências em curso.

Tema 2

Uma das dimensões da política nacional de desenvolvimento urbano refere-se à organização territorial do País. Desde o final da década de 90 do século XX, algumas medidas do Governo Federal, como a criação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento, no âmbito do Programa Avança Brasil, apontam caminhos para a retomada da questão, a partir de uma nova proposta de planejamento e regionalização para o País.

Considerando as idéias do texto acima, que têm caráter unicamente motivador, redija um discurso parlamentar, posicionando-se acerca do tema seguinte:

POLÍTICA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO E ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO PAÍS.

Em seu discurso, devem ser contemplados, necessariamente, os seguintes aspectos:

- ▶ componentes de uma política nacional de desenvolvimento urbano;
- ▶ experiência dos anos 70 do século XX de inserção da dimensão territorial na política nacional de desenvolvimento urbano;
- ▶ objetivos e critérios de delimitação dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento;
- ▶ estratégias dos eixos para o desencadeamento de crescimento regional, geração de efeitos multiplicadores e redução de disparidades regionais.

PROVA 2 – DISCURSIVA – 2.ª PARTE – TEXTO 3

- Para produzir os votos relativos ao Texto 3, que vale **quarenta** pontos, faça o que se pede, usando as páginas correspondentes do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva os textos para as respectivas folhas de **TEXTOS DEFINITIVOS DO TEXTO 3** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Na elaboração de cada voto — cada um deles valendo **vinte** pontos —, obedeça aos limites de extensão determinados, pois qualquer texto com extensão aquém da mínima de **quarenta** linhas será apenado, e qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **sessenta** linhas será desconsiderado.
- Será anulado o texto cujo voto não for escrito na folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 3** correspondente. Desse modo, texto definitivo correspondente ao voto pela aprovação, mas escrito na folha correspondente ao voto pela rejeição, e texto definitivo correspondente ao voto pela rejeição, mas escrito na folha correspondente ao voto pela aprovação, serão anulados.

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

PROJETO DE LEI N.º XX, DE XXXX

Dispõe sobre a responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo urbano e metropolitano de passageiros e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º A responsabilidade civil do prestador de serviço de transporte coletivo público urbano e metropolitano de passageiros, relativamente à indenização por morte, invalidez permanente ou lesão corporal de passageiro ou de terceiro, é regulada pela presente lei.

§ 1.º O prestador de serviço de que trata o *caput* deste artigo compreende o concessionário, permissionário ou autorizatório de serviço de transporte coletivo público urbano e metropolitano de passageiros.

§ 2.º O direito à indenização é assegurado a:

I usuários transportados pelo prestador do serviço, inclusive os passageiros beneficiários de descontos ou gratuidades, salvo se clandestinamente embarcados;

II motorista, fiscal, cobrador ou qualquer outro empregado prestador de serviço de transporte que esteja viajando a serviço, sem prejuízo de eventual indenização por acidente de trabalho, no caso de dolo ou culpa do transportador, nos termos do art. 7.º, inciso XXVIII, da Constituição da República;

III terceiros, vitimados em acidente, ainda que não-ocupantes do veículo operado pelo prestador do serviço.

Art. 2.º Os valores da indenização são os seguintes, expressos em unidades fiscais de referência (UFIRs):

I em caso de morte, 10.000 (dez mil) UFIRs;

II em caso de invalidez permanente, 5.000 (cinco mil) UFIRs;

III em caso de lesão grave, 2.500 (duas mil e quinhentas) UFIRs;

IV em caso de dano moral de qualquer espécie, 1.000 (um mil) UFIRs.

§ 1.º O tipo e a gravidade da lesão causada à vítima serão atestados em laudo médico normativo, expedido pela autoridade pública competente.

§ 2.º Sucedendo a morte de vítima em decorrência direta da lesão já indenizada anteriormente, o prestador de serviço de transporte é obrigado a complementar o pagamento até o limite do valor indenizatório correspondente, fixado nesta lei.

Art. 3.º Além do pagamento da indenização segundo os valores fixados no artigo anterior, o prestador do serviço assume, perante a vítima ou seus sucessores, as seguintes obrigações:

I em caso de morte, o pagamento das despesas com o funeral;

II em caso de invalidez permanente ou lesão grave, o pagamento das despesas hospitalares, até a metade do valor devido a título de indenização.

Art. 4.º Para a reparação de dano sofrido, a vítima, ou seu sucessor, deverá habilitar-se perante o prestador de serviço no prazo de trinta dias, a contar da data do sinistro.

Art. 5.º Habilitado o interessado, o prestador efetuará o pagamento da indenização nos seguintes casos:

I 30 (trinta) dias, em caso de morte;

II 30 (trinta) dias, a contar da definição da gravidade da lesão pela autoridade competente, em caso de lesão corporal.

Parágrafo único – Estando o pedido de pagamento dependendo do cumprimento imputável ao interessado, o prazo para o pagamento começará a fluir da data em que esta for cumprida.

Art. 6.º O não-pagamento no prazo estabelecido acarreta multa de 5% (cinco por cento) do valor devido, por mês ou fração.
Parágrafo único – Transcorridos 120 (cento e vinte) dias sem que o prestador do serviço tenha efetuado o pagamento devido, a autoridade competente providenciará a imediata abertura de inquérito administrativo para apuração das responsabilidades, ficando o transportador sujeito à perda do benefício da limitação de responsabilidade civil estabelecida nesta lei.

Art. 7.º É facultado ao prestador de serviço de transporte público celebrar seguro tendente a cobrir, total ou parcialmente, o pagamento da indenização.

Parágrafo único – Nenhuma seguradora poderá recusar-se a celebrar o seguro previsto no *caput*, devendo o órgão competente do Poder Executivo baixar normas gerais atinentes à cobertura dos riscos previstos nesta lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar da sua publicação.

Art. 8.º O prestador de serviço de transporte público urbano ou metropolitano de passageiros estará isento de responsabilidade, inclusive do pagamento dos valores expressos no art. 2.º, caso ocorra uma das seguintes hipóteses:

- I o acidente decorrer de força maior, caso fortuito ou estado de necessidade;
- II o acidente resultar de culpa exclusiva da vítima ou de terceiros;
- III o acidente for consequência de comprovada determinação ou omissão de autoridade competente.

Art. 9.º O valor indenizatório pago por seguradora ao acidentado, ou seus herdeiros, é dedutível do montante devido nos termos desta lei, desde que o seguro tenha sido celebrado pelo prestador de serviço de transporte.

Parágrafo único – O disposto no *caput* aplica-se inclusive à indenização decorrente de seguro obrigatório.

Art. 10 Os processos judiciais em curso por ocasião do início da vigência desta lei ficam imediatamente sujeitos às disposições nela contidas, desde que não tenham sido definitivamente julgados em primeiro grau de jurisdição, e desde que a transportadora efetue o depósito, nos autos respectivos, dos valores previstos nos arts. 2.º e 3.º conforme o caso específico, observados ainda os prazos fixados no art. 5.º.

Art. 11 O Poder Executivo regulamentará a presente lei no prazo de 90 (noventa) dias, a contar de sua publicação.

Art. 12 Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13 Revogam-se as disposições em contrário.

Em relação à proposição apresentada, redija dois votos em parecer, um pela aprovação e outro pela rejeição, analisando-a segundo os princípios e as normas do(a):

- ▶ Constituição da República;
 - ▶ Direito Civil;
 - ▶ Direito Concessionário;
 - ▶ Direito do Consumidor.
-

PROVA 2 – DISCURSIVA – 2.ª PARTE – TEXTO 4

- Para produzir o resumo relativo ao Texto 4, que vale **quinze** pontos, faça o que se pede, usando a página correspondente do presente caderno para rascunho. Em seguida, transcreva o texto para a respectiva folha de **TEXTO DEFINITIVO DO TEXTO 4** da prova discursiva, nos locais apropriados, pois **não serão avaliados fragmentos de texto escritos em locais indevidos**.
- Qualquer fragmento de texto além da extensão máxima de **vinte** linhas será desconsiderado.

ATENÇÃO! Nas **folhas de textos definitivos**, identifique-se apenas no cabeçalho da primeira delas, pois **não serão avaliados** os textos que tenham qualquer assinatura ou marca identificadora fora do local apropriado.

Em meio ao terror... brilha uma luz

Em 11 de setembro de 2001, a humanidade, confusa, assistiu ao vivo, pela televisão, as cenas da ação terrorista nos Estados Unidos da América. Confusa, porque, inicialmente, o coração se recusava a acreditar no que os olhos viam. Tratava-se de realidade ou eram imagens de um filme, desses que invadem o nosso cotidiano, banalizando a violência e a destruição?

Embora a ciência e a tecnologia tenham avançado consideravelmente, ao se olhar o passado, constata-se uma triste realidade: a consciência da humanidade evoluiu muito pouco no último milênio. Os homens do poder continuam agindo da mesma maneira inconsciente. Mudaram os métodos, mas o uso do poder sobre os outros continua causando miséria e horror. A história nos lembra a brutalidade das Cruzadas dos séculos XI, XII e XIII: matava-se, depredava-se, humilhava-se, saqueava-se, dizimando e deixando muitos povos na mais terrível miséria. Isso, para não falar de muitas outras matanças ao longo dos séculos.

Tudo o que vivemos, individual e coletivamente, tem um sentido e não é fruto do acaso. A cada efeito corresponde uma causa e vice-versa. Esta é a lei do mundo material. O homem está a todo instante deparando-se com essa lei e sofrendo as consequências de seus atos, mas prefere continuar ignorando que é responsável pelo mundo que está criando. Enquanto habitar em nosso coração a separação, o ódio ou o ressentimento, continuaremos prisioneiros da lei de causa e efeito e não seremos livres, muito menos felizes.

Isso denuncia, pura e simplesmente, que a humanidade está doente. Por isso, cada um de nós está diante de uma escolha: questionar-se sinceramente acerca do que está criando por intermédio dos próprios pensamentos e ações no mundo, revendo seus valores, suas crenças, suas certezas e seus comportamentos, para evoluir; ou permanecer como antes, deixando-se consumir pelas doenças coletivas que se manifestam por meio do ódio e do medo.

E é bom não esquecer as nossas crianças e os nossos jovens. Como os estamos educando? Que valores estão eles recebendo dos adultos? E os jovens, cheios de esperança no futuro, que caminhos estamos lhes indicando como pais e professores? Estamos construindo um futuro em expansão ou um estreito caminho recheado de mágoas e ressentimentos? Estamos nós dando-lhes chance de evoluir com consciência e responsabilidade pela própria vida ou os estamos incluindo em um círculo vicioso de superficialismo, de aparências, marcado por julgamentos, medo e ódio? Por que não lhes ensinar que as nossas fantasias de poder são meras ilusões e que, como seres humanos, somos todos imperfeitos em busca da perfeição? Há muitos desafios a serem enfrentados diariamente por pais e educadores, e um deles é ensinar aos jovens e às crianças que o objetivo da vida é ser feliz. Mas o maior deles é manifestar amor, pois amar é um ato de coragem.

Apesar de tudo, é extraordinário constatar o espantoso poder que os acontecimentos dramáticos têm sobre os seres humanos. É como se brutalmente tivéssemos saído de uma letargia profunda, e, finalmente, durante algum tempo, os valores aos quais nós todos aspiramos pudessem enfim se exprimir. Vemos então, em todos os meios de comunicação, imagens e relatos de grandes momentos de fraternidade, de ajuda, de solidariedade, de compaixão, de mobilização nacional e internacional, enfim de abertura ao amor. Aí nos perguntamos: por que o ser humano espera encontrar-se em situações de extremo desespero para manifestar amor, compartilhar, aceitar e abrir-se ao outro? Quando é que o homem compreenderá que é feito de amor e não precisa sofrer para manifestar o que ele é em sua essência?

Isis Dias Vieira. In: **Educação em focus**. 2.ª ed. Brasília: 2002, p. 26-7 (com adaptações).

Redija um único parágrafo, apresentando, com clareza, coerência e correção o **resumo das idéias essenciais** desenvolvidas no texto acima. No resumo, aborde cada uma dessas idéias de forma pessoal, evitando a reprodução literal do texto.