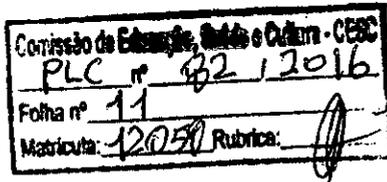




PARECER Nº 01, DE 2017 - CESC

Da COMISSÃO DE EDUCAÇÃO, SAÚDE E CULTURA sobre o Projeto de Lei Complementar nº 82, de 2016, que *acrescenta dispositivo à Lei Complementar nº 267, de 15 de dezembro de 1999, que "Dispõe sobre a criação de Programa de Apoio à Cultura - PAC".*



AUTOR: Deputado Julio Cesar

RELATOR: Deputado Prof. Reginaldo Veras

I - RELATÓRIO

Submete-se ao exame desta Comissão o Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 82, de 2016, de autoria do Deputado Julio Cesar, que acrescenta dispositivo à Lei Complementar nº 267, de 15 de dezembro de 1999, que *dispõe sobre a criação de Programa de Apoio à Cultura – PAC.*

O art. 1º do PLC propõe adicionar inciso IX ao art. 4º da Lei Complementar, incluindo a **"cultura automotiva"** como um dos **"segmentos culturais"** a receber incentivo e dotações orçamentárias do Programa de Apoio à Cultura (PAC).

Segue-se a usual cláusula de vigência no art. 2º da proposição.

Na justificação, o parlamentar traça, inicialmente, um extenso histórico sobre o automóvel, que começa por sua invenção pelo alemão Karl Benz, em 1885 e passa pela primeira produção em série, pelo norte-americano Henry Ford, antes de chegar ao Brasil, em 1893, ainda importado por famílias abastadas, pois a primeira empresa, a *Ford Motors Company*, só se instala em nosso país no ano de 1919, seguida pela *General Motors*, seis anos mais tarde.

Ainda de acordo com a retrospectiva apresentada, apesar do surgimento de montadoras no Brasil, muito poucos tinham condição de ter um carro, que à época era sinônimo de ostentação. Getúlio Vargas chegou a criar leis para fomentar a indústria e o comércio de peças de automóveis, mas só em 1957, com Juscelino Kubitschek, passamos a fabricar e montar carros em nosso território.

Na sequência, o idealizador da proposta descreve e louva, em vários parágrafos, os carros icônicos de várias gerações – jipe Aero Willys, Alfa Romeo 2000, Gordini, Karmann-Ghia, Ford Galaxie, Corcel, Opala, Gurgel - , ressaltando que muitas das empresas que produziram esses veículos, inclusive a Gurgel, genuinamente brasileira, foram "engolidas" pelos quatro grandes conglomerados transnacionais que dominam o mercado automobilístico.



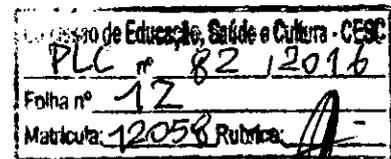
O nobre par confere destaque, também, à “customização” de veículos, mais conhecida como **Tuning** ou “tunagem”, que é uma forma de personalização do automóvel, com vistas a alterar não só o *layout*, como está dito na justificativa, mas também a suspensão, a performance e a potência do motor. Embora a moda tenha começado na França, o sucesso da prática da “tunagem” veio com a série de filmes norte-americanos conhecida no Brasil como “Velozes e Furiosos”.

Nas palavras do autor, “o dia marcante da história dos carros rebaixados e tunados no Brasil é o mesmo dia da consagração mundial que foi realmente com o lançamento dos filmes Velozes e Furiosos”, e que, desde então, esta prática está “enraizada na cultura do brasileiro, que é aficionado por carros customizados”.

O Projeto de Lei Complementar em epígrafe foi lido em 8 de novembro de 2016 e foi distribuído para esta Comissão de Educação, Saúde e Cultura (CESC), para análise de mérito, e para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), para a verificação de constitucionalidade.

Durante o prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.



II – VOTO DO RELATOR

Por determinação regimental (art. 69, I, c, do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal - RICLDF), cabe à Comissão de Educação, Saúde e Cultura (CESC) analisar e emitir parecer sobre o mérito de proposições que tratem de assuntos relacionados à cultura. Vale assinalar que os atributos básicos a serem observados no exame de mérito são a necessidade, a oportunidade e a viabilidade da medida.

Considerando esses critérios, somos, logo de início, levados a afirmar que, a despeito das boas intenções do autor, a iniciativa é inoportuna, conforme demonstraremos a seguir.

Para a sustentação do presente parecer, é necessário, de antemão, estabelecer os conceitos cultura e de patrimônio cultural. Buscou-se, como parâmetro, a Constituição Federal, que, em seu art. 216, estabelece que *constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à **identidade**, à **ação**, à **memória** dos diferentes grupos formadores da **sociedade brasileira** (os grifos são nossos).*

Com base na concepção formulada em nossa Carta Magna, entende-se por **cultura** todo o saber de um grupo social, transmitido e recriado, de geração em geração, proporcionando a socialização do indivíduo e possibilitando-lhe a construção de uma **identidade** e a **afirmação da brasilidade**. Já o patrimônio cultural é formado pelo conjunto das realizações, materiais ou imateriais, que, por seus valores intrínsecos, são consideradas de **interesse relevante para a preservação da**



identidade de um povo. É um produto coletivo alicerçado sobre o tripé memória, recriação e identidade. Não é demais dizer que o reconhecimento e a preservação da cultura são traços próprios de nações que defendem a dignidade humana, a justiça social, o desenvolvimento sustentável e a identidade de seus povos.

Destarte, mostra-se impensável qualquer tentativa de conexão entre a dita "cultura do automóvel" e a **cultura** entendida como **processo identitário de uma comunidade**, de um povo. Essa ideia nos leva, invariavelmente, a pensar no imbricamento entre o tecnologismo do mercado, aqui representado pelo automóvel, como um de seus símbolos supremos, e a "cultura" de massas, fundada no consumo, na apologia do ego e na "sociedade do espetáculo". Programas de televisão, produções cinematográficas e campanhas publicitárias nos impingem diariamente padrões de comportamento completamente desvinculados de nossas reais necessidades, induzindo os indivíduos a superestimar valores e costumes estranhos aos seus (minimizando, por conseguinte, a própria cultura), bem como a desenvolver diversos tipos de compulsões.

São incontáveis os estudos, seminários e conferências em que é condenada pelos especialistas a priorização do automóvel nas políticas públicas, sejam elas de mobilidade, desenvolvimento urbano, infraestrutura ou cultura. Há, inclusive, um data consagrada em todo o planeta, o **Dia Mundial Sem Carro** dedicado à reflexão e debates sobre o tema e à busca de alternativas ao transporte individual.

Assim, o PLC nº 82/2016 mostra-se inadequado, pois caminha na contramão de um movimento planetário voltado para a mobilidade sustentável e compartilhada, e que aponta para a obsolescência do carro. Por oportuno, não é demais ressaltar, além do problema incontornável de mérito apontado anteriormente, a temeridade de se incluir o inusitado item "cultura automotiva" no rol de segmentos culturais estabelecidos em lei, tendo em vista os baixíssimos orçamentos historicamente destinados à pasta da Cultura. Vale lembrar que as atividades relacionadas à promoção e exibição de veículos já se organizam e se desenvolvem em clubes, associações e federações, com apoio e patrocínio da iniciativa privada e da indústria automobilística.

Pelo exposto, esta relatoria manifesta seu voto pela REJEIÇÃO, no mérito, do Projeto de Lei Complementar nº 82, de 2016, no âmbito desta Comissão de Educação, Saúde e Cultura.

Sala das Comissões, em

DEPUTADO WASNY DE ROURE

Presidente

DEPUTADO PROF. REGINALDO VERAS

Relator

