



Jornal FNE Edição 54 – Nov/06

Um legado admirável

Comemorando o centenário do 14-Bis, Engenheiro faz nesta edição uma homenagem a Alberto Santos-Dumont, um brasileiro que legou ao mundo o fruto de seus esforços de engenharia e inovação. Ousado e criativo, ele lançou, 100 anos atrás, as bases da aviação de hoje, conforme apontam os pesquisadores.

Em pauta também a campanha nacional em defesa do salário mínimo profissional, estabelecido pela Lei 4.950-A/66, que completa 40 anos de vigência. Ainda desrespeitada em muitos locais, especialmente nas administrações públicas, a legislação está na agenda da FNE e de seus sindicatos filiados, que lutam pela garantia do direito da categoria em diversas frentes de batalha.

O diretor de documentação do Diap (Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar), Antônio Augusto de Queiroz, faz uma análise do Congresso Nacional eleito em 2006. A nova composição, alerta, exigirá mobilização dos trabalhadores a fim de assegurarem a manutenção de suas conquistas históricas.

Em entrevista, o economista Luiz Gonzaga Belluzzo aponta as mudanças necessárias ao desenvolvimento do País. Não basta vontade: para atingir os 5% de expansão do PIB (Produto Interno Bruto), prometidos pelo presidente reeleito, será preciso coragem para ousar e sabedoria para administrar a política econômica.

Em C&T, uma importante parceria entre Brasil, Índia e África do Sul, que coloca o biodiesel em destaque.

Opinião traz uma análise da crise na ferrovia e a advertência para que não se cometam novos erros. E ainda, o que acontece nos estados.

Boa leitura.

OPINIÃO

A desestatização do setor ferroviário foi, sem sombra de dúvida, o maior fracasso da política de privatização implementada pelos governos anteriores, a começar pela modelagem feita apressadamente pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e estabelecida antes da constituição e implantação da agência reguladora do setor. A RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) teve sua malha fracionada em seis macrorregiões, sendo que, posteriormente, foi agregada a Malha Paulista oriunda da Fepasa (Ferrovia Paulista S.A.), que se constituiu na sétima. O modelo adotado considerava o anteriormente utilizado para o gerenciamento interno da Rede, o qual tinha forte conotação política, e desconsiderava diversos aspectos comerciais e particularidades inerentes a cada região. Na RFFSA, o modelo operava com forte subsídio interno de uma região para outra, o que, logicamente, deixou de existir com a desestatização.

Assim sendo, o governo decidiu transferir ao setor privado a concessão para exploração do serviço ferroviário de cargas nas diversas malhas, por um período de 30 anos, renováveis por mais 30, e arrendar os bens da RFFSA necessários à operação, representados pelas linhas, material rodante, pátios e instalações, pois não existiria capital privado suficiente para adquirilos. Uma das principais premissas governamentais para a desestatização era de que a iniciativa privada é que dispunha dos recursos para investir no modal. A compartimentação em diversos trechos compromete a integração entre as malhas, que passou, praticamente, a inexistir. Com isso, a distância média de transporte ficou restrita a cerca de 400km, incapaz de tornar a ferrovia, adequada às grandes distâncias, competitiva com o modal rodoviário. Para piorar, o patrimônio operacional arrendado às concessionárias, bens públicos construídos com o trabalho do povo brasileiro, não vem sendo devidamente zelado, causando prejuízos enormes ao País.

Se não for feita uma intervenção imediata, com a respectiva correção de rumo, há risco de, em pouco mais de cinco ou seis anos, considerável parte da malha ferroviária estar deteriorada a ponto de não ser mais possível a sua recuperação. Atualmente, em algumas malhas já é crítica a situação da via permanente, das instalações fixas e do material rodante, fazendo-se necessário o aporte de alguns milhões de reais para se restabelecer a situação existente à época da desestatização. São mais de 4.000km abandonados e sem operação de trens.

É ainda preocupante o plano concebido na ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) de injetar bilhões oriundos dos cofres do BNDES nas concessionárias, muitas delas falidas ou em estado pré-falimentar. É necessário que se estabeleça, antes de tudo, um plano de investimentos pré-determinado por uma política nacional de transportes, com suas prioridades muito bem definidas. A aplicação de qualquer recurso no atual modelo dificilmente trará qualquer resultado positivo à ferrovia e ao transporte como um todo no País. Alternativamente, os profissionais do setor ferroviário propõem que o governo renegocie os contratos de concessão com as operadoras cuja situação não seja crítica, fixando programas e metas de recuperação da infra-estrutura e material rodante e de aumento de produção e redução de acidentes. Já para os casos nos quais a caducidade dos contratos há muito deveria ter sido declarada, a proposta é de que o governo, por meio da RFFSA (ou sua sucessora em

forma de empresa ou autarquia federal), assuma o gerenciamento e manutenção da infra e da superestrutura da via permanente, permitindo que diversos operadores pudessem por ela trafegar, pagando direito de passagem. Por fim, é fundamental que o governo invista de forma continuada e consistente no setor, obedecendo a política nacional de transportes a ser elaborada e implantada, estratégia essencial ao desenvolvimento econômico do Brasil e à integração do seu território.

Clarice Soraggi é diretora Regional Sudeste da FNE e vice-presidente da Faef

(Federação das Associações de Engenheiros Ferroviários)

ENGENHARIA

“Dormi três anos e no mês de julho de 1906 apresentei-me no campo de Bagatelle com meu primeiro aeroplano... Perguntaram-me por que não o construía mais cedo... É que o inventor, como a natureza de Lineu, não faz saltos: progride de manso, evolui. Comecei por fazer-me bom piloto de balão livre e só depois ataquei o problema da dirigibilidade. Fiz-me bom aeronauta no manejo dos meus dirigíveis, durante muitos anos estudei a fundo o motor a petróleo e só quando verifiquei que seu estado de perfeição era bastante para fazer voar, ataquei o problema do mais pesado que o ar.” Publicada no livro “Santos-Dumont e a invenção do vôo”, de Henrique Lins de Barros, a declaração de Alberto Santos-Dumont mostra a obstinação desse brasileiro que ajudou a escrever a história da aviação no mundo.

A partir do 14-Bis, cujo centenário foi comemorado em 23 de outubro deste ano, a certeza de que o homem poderia projetar uma máquina que se sustentasse no ar. O primeiro vôo planou por 60m a uma altura de três metros. O alçar aos céus de Paris foi presenciado por uma multidão e conferiu a Santos-Dumont o prêmio Archdeacon. Menos de um mês depois, em 12 de novembro, ele não apenas repetiria a façanha, mas faria, conforme a publicação, o primeiro vôo completo da história da aviação, ao percorrer 220m a uma altura de seis metros, no campo de Bagatelle. “Ganhou o prêmio do Aero clube da França e foram seus os primeiros recordes homologados da história da aviação”, relata o livro.

Contribuição fundamental

A partir do final do século XIX, segundo Barros, Santos-Dumont foi responsável por mais de 25 criações. “Para chegar nos balões e aviões, teve que inventar acessórios fundamentais. Mostrou que o motor a combustão interna é apropriado para a aeronáutica. Com o Demoiselle, em 1907, um monoplano cuja concepção é do ultraleve atual, fez o motor de cilindros opostos, usado até hoje em vários aviões pequenos.” Aliás, o autor da obra, que é

professor titular do CBPF (Centro Brasileiro de Pesquisas Físicas), ensina que muitas das evoluções incorporadas aos modernos aviões tiveram como fundamento o trabalho desse brasileiro, que deu a “chave para a decolagem e estabilidade”. Por exemplo, com o 14-Bis, Santos-Dumont introduziu novos materiais, no caso a seda, para reduzir o atrito do ar. “É dele a idéia de que teria que ser um tecido muito fino, um verniz apropriado. Além de soluções mecânicas, simples e sintéticas, que mostram que sua participação (nessa história) não se restringe ao vôo de 23 de outubro”, destaca.

Outra contribuição significativa é no desenvolvimento de mecanismos de controle de vôo. “Quem deu os fundamentos foi Santos-Dumont. Ele introduziu o check list , ou seja, a necessidade de conferir lista de elementos antes da decolagem.” Barros considera essencial o fato de o inventor ter divulgado a especificidade dos detalhes técnicos de todas as suas criações. “Com isso, outros não precisaram errar também.” Professor-doutor do Departamento de Física da UFMA (Universidade Federal do Maranhão), Antonio José Silva Oliveira atesta: “Ele não patenteava nada, muitos copiavam.” Antes de Santos-Dumont, de acordo com o professor do CBPF, nenhum dos avanços havia sido tornado público. Quanto aos irmãos estadunidenses Wright, em torno dos quais gira a polêmica de que seriam os inventores do avião, “o desenvolvimento só passa por eles a partir de 1908”. Entre 1903 e 1905, haviam feito algumas tentativas, mas, além de as manterem em segredo, não conseguiram garantir a decolagem. Em dez anos a partir do primeiro vôo registrado da história, Barros lembra que “os aviões já eram armas eficientes. De 1914 a 1918, foram construídos mais de 180 mil. O desenvolvimento aeronáutico foi muito acelerado. Nessa época, foram introduzidos os primeiros metálicos, mas ainda de forma tímida.” A partir da década de 20, lembra ele, ganhou impulso a produção de máquinas para transporte de cargas e passageiros. “Cem anos depois, temos aviões como os da Embraer (Empresa Brasileira de Aeronáutica), cuja asa é feita para suportar temperaturas elevadas ou de menos 50 graus, ar denso ou rarefeito. É um feito fantástico da engenharia.” Ampliou-se a potência do motor, até chegar ao jato, os aviões tornaram-se mais leves e velozes, e construíram-se os de maior porte. Ainda conforme ele, dos 96km no máximo alcançados pelo Demoiselle no início do século XX, passou-se para 800, 900km em aeronaves comerciais; os de caça alcançam mais de 3 mil quilômetros, duas vezes a velocidade do som. “Tem outros que chegam a dez vezes. O X-15, um avião-teste, é um deles.” Além disso, mudou o design e a distância foi vencida: percorrem-se horas e horas, “com autonomia para mais um tanto”.As comemorações do centenário do 14-Bis mostraram a importância de Santos-Dumont nessa trajetória.

Para homenageá-lo, a aeronave foi reproduzida pela equipe de Oliveira, com oito metros de envergadura por sete de comprimento, mas em metalon com lona. “Só não voa.” Sob a coordenação da Comissão Interministerial do Centenário do Vôo do 14-Bis, brasileiros de Caldas Novas, Goiás, também fizeram réplica do invento, porém usando materiais originais e tamanho aproximado (dez metros de comprimento por 12m de envergadura). Outra diferença é que o colocaram no ar, na Esplanada dos Ministérios, em Brasília, no dia 22 de outubro. A turnê, que teve como principal patrocinadora a Embraer, percorreu ainda outros destinos.

SINDICAL

PA - Acordo firmado com o Sinicon

No dia 19 de outubro, o Senge Pará assinou o acordo coletivo de trabalho 2006/2007 com o Sinicon (Sindicato Nacional dos Trabalhadores da Indústria da Construção Pesada). Os engenheiros terão reposição integral das perdas salariais no período e mais um ganho real de 0,5%. Garantiu-se ainda o salário mínimo profissional, conforme a Lei 4.950-A/66. Celpa garante emprego até dezembro. A greve iniciada pelos trabalhadores da Celpa (Centrais Elétricas do Pará) no dia 24 de outubro, em protesto à demissão de sete eletricitistas, foi suspensa no dia 28, graças à conquista da estabilidade para os demais empregados até 31 de dezembro. Segundo o presidente do Senge Pará, Manuel José Menezes Vieira, os sindicatos dos Urbanitários e dos Engenheiros também conseguiram que a empresa não punisse os grevistas. A solução, avalia, traz tranquilidade ao início do processo de negociação do acordo coletivo 2006/2007, cuja data-base é 1º de novembro.

SC- Sindicato faz parceria com Sicoob

No dia 3 de outubro, o Senge Santa Catarina firmou parceria com o Sicoob - Credisc (Sistema de Cooperativas de Crédito do Brasil - Cooperativa de Crédito de Santa Catarina). Com essa iniciativa, os engenheiros cadastrados no Senge e em dia com suas mensalidades poderão ser sócios da Credisc. Assim, os filiados contarão com uma série de vantagens, como taxas de juros menores que a média praticada pelo sistema financeiro. Para José Carlos Rauen, presidente do Senge, é um grande passo que o sindicato dá na gestão “Compromissos e Ações”. Maiores informações pelo telefone (48) 3224-9055.

MA - Engenharia de segurança do trabalho em pauta]

O Senge Maranhão promoveu, em 30 de agosto, o I Encontro dos Profissionais e Estudantes de Engenharia em Segurança do Trabalho. O evento contou com a participação de mais de 600 estudantes e profissionais, que lotaram o auditório do Cefet-MA (Centro Federal de Educação Tecnológica). Entraram em pauta o perfil e as responsabilidades dos profissionais dessa área. Segundo Maria Odinéa Melo Santos Ribeiro, presidente do Senge, os palestrantes Celso Atienza, Liberalino de Souza e Silvio Conceição esclareceram questões sobre atribuições profissionais. O curso foi idealizado pelo professor Fernando Tocantins, um dos pioneiros no ensino dessa especialização no Estado, e teve apoio da Universidade Estadual do Maranhão, da Faculdade Atenas Maranhense, do Instituto Florence, do Centro de Ensino Médio e Profissionalizante do Maranhão e do Cefet.

AC- Construção de casa contará com engenharia pública

Com o objetivo de garantir a construção de casas populares dentro de padrões recomendáveis de estética, conforto e segurança, o Senge Acre criou o projeto de engenharia pública, que consta do plano diretor do município de Rio Branco e aguarda ser sancionado pelo prefeito Raimundo Angelim. A proposta, informou Sebastião Fonseca, presidente do sindicato, é oferecer gratuitamente plantas residenciais às famílias de baixa renda na cidade, que tem um déficit de 10 mil moradias. Possibilitará a implementação de estágios supervisionados aos alunos dos últimos períodos dos cursos de engenharia civil e arquitetura das universidades acreanas. De acordo com Fonseca, resta ainda definir o limite para a área construída das moradias e a renda familiar dos beneficiários do programa. A previsão é que esteja disponível até o segundo semestre de 2007.

TO- Conselheiros acionarão a Justiça para garantir mandato

Empossados como conselheiros do Crea-TO no início de 2006, José Gustavo Rios Fayad e Paulo Roberto Coelho Gomes, do Seageto, Osmar Pinheiro e João Carlos Jezuino de Oliveira, da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Araguaína, e Aguida Maria Madureira Lins, do Instituto de Arquitetos do Brasil, ganharam apoio desse órgão para recorrer à Justiça contra a decisão do Confea (Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia) de reduzir seus mandatos de três para um ano. A assessoria jurídica do Crea prepara ação ordinária para garantir o cumprimento da legislação. O mesmo já aconteceu no Crea-CE e a primeira decisão foi favorável à entidade, mas os recursos ainda estão sendo analisados.

AM- Pós em geoprocessamento e planejamento

Terá início no dia 26 de janeiro o curso de pós-graduação em geoprocessamento e planejamento, organizado pelo Senge Amazonas, o Incurtos (Instituto Nacional de Cursos) e a Universidade Castelo Branco, com apoio do Crea-AM. Com duração de 18 meses, somando 360 horas, inclui 12 aulas de embasamento teórico e seis práticas, que serão realizadas em um final de semana por mês – às sextas-feiras (no período noturno), sábados (manhã e tarde) e domingos (manhã). O corpo docente é formado por professores do Inpe (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) e profissionais que atuam em São Paulo, no Nordeste e no sul do País. O preço da mensalidade é de R\$ 450,00 e R\$ 405,00 para associados em dia com o sindicato. O pagamento pode ainda ser parcelado por meio da Mútua – Caixa de Assistência dos Profissionais do Crea. Maiores informações e inscrições pelo telefone (92) 3236-4402, com Paloma e Denise.

RN- Perícia, auditoria e gestão ambiental

Esse é o novo curso que se inicia em dezembro, como resultado de parceria entre o Ipog (Instituto de Pós-graduação de Goiânia) e o Senge Rio Grande do Norte. Com carga de 360

horas, as aulas serão ministradas nos finais de semana, no auditório do sindicato. O objetivo é dotar os futuros profissionais de conhecimento para realização de perícias, auditorias ambientais e elaboração de sistemas de gestão ambiental. Informações pelo telefone (84) 3206-3105. Comemoração do Dia do Engenheiro Acontecerá em 9 de dezembro o baile do engenheiro e do arquiteto 2006, em comemoração ao dia desses profissionais — a data oficial é 11 do mesmo mês. O objetivo é propiciar a confraternização entre os profissionais e homenagear a categoria. O evento será realizado no Boulevard Recepções, às 23h, com animação da Orquestra Super Oara.

PI- Adeus a Hélio Medeiros

As diretorias da Federação Nacional dos Engenheiros e do Senge Piauí lamentam a morte súbita do engenheiro Hélio Correia Lima Fontenele de Medeiros, diretor de imprensa e comunicação do sindicato desde 2005. Faleceu no dia 8 de outubro, com 52 anos, e deixará saudades entre os familiares, amigos e companheiros de trabalho. Engenheiro eletricista e pós-graduado em Engenharia de Segurança do Trabalho, iniciou sua carreira profissional como engenheiro na Radiotep – Empresa de Radiodifusão em Teresina, em 1984. Nessa mesma cidade, ingressou na TV Rádio Clube de Teresina em 1984, na qual era diretor de Engenharia. No sindicato, foi diretor de Medicina e Segurança do Trabalho de 2002 a 2005. Deixa esposa e três filhos.

SINDICAL II

Estudo do Diap (Departamento Intersindical de Assessoria Parlamentar) aponta que a bancada sindical passará de 74 integrantes para 59 na próxima legislatura. A perda se dará em especial na Câmara dos Deputados, em que haverá redução de 69 para 54 parlamentares que representam os trabalhadores. A novidade é a eleição de Paulinho (PDT-SP), o qual “vem com grande legitimidade, porque nenhum outro candidato reuniu tal grau de identidade com o movimento”. No Senado, são cinco com esse enfoque, número que permanecerá inalterado. Além da diminuição constatada logo após as eleições gerais de 1º de outubro, agravante é que alguns dos que historicamente tiveram atuação em defesa da classe não conseguiram renovar o mandato. A análise é do jornalista Antônio Augusto de Queiroz, diretor de documentação do Diap. Entre eles, cita Jandira Feghali (PCdoB-RJ), Sérgio Miranda (PDT-MG) e Alceu Collares (PDT-RS). Na sua análise, a nova composição é resultado de “uma desmotivação”. Dado o afastamento de alguns parlamentares das bases que os projetaram na política, outros com vínculo efetivo com a organização sindical foram prejudicados, explica Queiroz. Conseqüentemente, ele vaticina: “O cenário que se avizinha não é dos mais favoráveis aos trabalhadores. É um ambiente muito preocupante e as entidades sindicais vão ter que atuar

intensamente na fiscalização do Congresso Nacional para evitar retrocessos.” Na sua opinião, o risco de que reformas nas áreas trabalhista e sindical – as quais não conseguiram até o momento sair do papel – sejam retomadas, em detrimento dos profissionais, é real. “De fato, esse tema virá à tona.” O diretor do Diap acredita que, para fazer frente a isso, as organizações sindicais devem promover “uma série de ações, táticas e estratégias muito bem montadas”.

Aponta, assim, a necessidade de iniciarem desde logo o diálogo com os presidentes de partidos e as lideranças principais, “chamando a atenção para que não incluam entre suas prioridades essas questões, que vão, em certa medida, paralisar as atividades do Congresso, já que as entidades seguramente resistirão a essa investida”. Além da possibilidade de aprovação dessas matérias, Queiroz vê perigo maior no que se refere àquelas que se situam na esfera infraconstitucional, “em que o presidente da República pode simplesmente por uma medida provisória promover determinadas alterações”. Para combater isso, é necessário haver “unidade de ação”. É preciso ainda propor alternativas, completa ele.

Perigo

A flexibilização nas relações do trabalho é um dos pontos que preocupam, segundo o diretor do Diap. “Aliás, já existe no Senado Federal um projeto aprovado na Câmara que trata do estatuto nacional da pequena e microempresa, abrangendo aquelas com faturamento entre R\$ 240 mil e R\$ 2,4 milhões, as quais ficam isentas de uma série de medidas que o Estado sempre tomou na defesa dos trabalhadores. Isso pode caracterizar um primeiro passo na flexibilização.

Nessas empresas, as negociações havidas no âmbito da comissão de conciliação têm eficácia liberatória, o que significa dizer que se sobrepõem à lei.” A reforma sindical pode fornecer o caldo necessário ao sucesso dessa receita. Isso porque pode enfraquecer entidades representativas, por exemplo com o fim da unicidade (um único sindicato por base). A PEC 369/05, que dispõe sobre o assunto, está parada na Comissão de Constituição e Justiça e deve ser desengavetada no próximo governo. Aos profissionais liberais, a consequência é que podem não ser atendidos em suas demandas específicas, como reciclagem tecnológica, no caso dos engenheiros. “Sua situação é complexa. Embora o maior número de representantes no Congresso tenha formação liberal, é uma ‘bancada’ muito difusa, que não coloca o interesse das profissões ou segmentos como prioridade. As entidades do setor têm o grande desafio de criar uma espécie de frente envolvendo esses parlamentares para que, na reforma sindical, preserve-se essa representação, que realmente ficará ameaçada caso seja aprovada uma emenda. A tendência é de dar liberdade e autonomia plenas sob o comando das centrais ou então estabelecer um padrão de sindicatos preponderantes.” Na sua concepção, lamentavelmente, na atual legislatura, perdeu-se oportunidade histórica de regulamentar o artigo 8º da Carta Magna, que trata da estrutura sindical. Se isso tivesse acontecido, o tema “estaria pelo menos dez anos fora da pauta dos próximos governos”. Para ele, será muito difícil reunir novamente as condições para aprovar a matéria. E o presidente Lula “não vai se perdoar se concluir um segundo mandato sem resolver esse problema da reforma sindical, e quer fazê-lo em nível constitucional”.

SINDICAL III

Quarenta anos após a vigência da Lei 4.950-A/66, que garante aos engenheiros e demais profissionais da área tecnológica um piso (equivalente a nove salários mínimos por oito horas), ainda há empresas que resistem à sua aplicação. Essa situação se repete em todo o Brasil, em especial na administração direta do setor público. Para fazer frente a ela e começar a transformá-la, a FNE, juntamente com a Fisenge (Federação Interestadual dos Sindicatos dos Engenheiros), FNA (Federação Nacional dos Arquitetos e Urbanistas) e o Confea (Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia), lançará em 11 de dezembro – Dia do Engenheiro – campanha nacional pela valorização profissional. O primeiro passo nessa direção foi dado com a publicação de um guia que contém informações diversas sobre o piso e visa esclarecer os engenheiros e demais profissionais da área tecnológica sobre os seus direitos. Além de divulgar a lei, considerada “uma das principais conquistas dessas categorias”, ressalta a resistência do setor público em segui-la. Esse “alega em sua defesa que a Lei 4.950-A/66 não se estende aos funcionários estatutários”, cuja norma a seguir seria o RJU (Regime Jurídico Único). “O enfrentamento dessa situação requer a mobilização permanente da categoria”, aponta a publicação. Saída à alegada camisa-de-força foi apresentada pelo Senge-AC. Mediante acordos firmados com o governo estadual e a Prefeitura Municipal de Rio Branco, os engenheiros estatutários – 70% do total de profissionais da área no Acre – serão abrangidos por lei específica. A fórmula encontrada assegurará o dobro do vencimento atual, que gira em torno de R\$ 1.200,00, mais 50% de adicional de produtividade. Além de contemplá-los com o piso, o presidente da entidade, Sebastião Fonseca, destaca que a lei permitirá a incorporação dos acréscimos aos seus benefícios previdenciários posteriormente, o que não ocorre.

Hoje, segundo sua informação, para incrementar os recebimentos mensais, as administrações municipal e estadual incluem uma série de “penduricalhos” no holerite, os quais, contudo, deixam de ser pagos quando da aposentadoria. Aos profissionais contratados pela Prefeitura de Rio Branco, a lei – que se espera seja aprovada em novembro – deve vigir retroativamente a abril último. Já aos vinculados à gestão estadual, a perspectiva é que o projeto que dispõe sobre a questão seja encaminhado em janeiro de 2007 e vigore a partir desse mês. “O Acre está na vanguarda de um movimento novo”, acredita Fonseca.

Casos pontuais

Além do desafio de conquistar o mínimo profissional junto ao poder público, em vários estados, a situação no Basa (Banco da Amazônia S/A) é emblemática. Para driblar a lei, a instituição financeira tem contratado engenheiros e os registrado como técnicos científicos, relata João Alberto Rodrigues Aragão, presidente do Seageto, que representa a categoria no Tocantins, um dos estados em que o Basa está sediado. “Estamos com ação judicial. Tivemos ganho de causa no TRT-Brasília (Tribunal Regional do Trabalho). A empresa recorreu e estamos esperando agora decisão do TST (Tribunal Superior do Trabalho)”, salienta. No Acre, esse é outro desafio, atesta Fonseca. Conforme Marcílio Vital de Paula, presidente do Senge-AM, no Estado do Amazonas existem casos pontuais, como esse ao qual já há ação judicial.

“Mas a aplicação do piso em geral é feita. Estamos trabalhando nisso há muito tempo.” Uma das ações do sindicato local, nessa direção, é junto às assessorias jurídicas das empresas, comprovando matematicamente a aplicação do mínimo profissional, informa.

No Pará, a situação não é diferente. “Aqui, de modo geral, as empresas cumprem a lei. O problema é o poder público”, confirma Manuel José Menezes Vieira, presidente do Senge. Outro estado que enfrenta problemas pontuais é o Maranhão. Segundo a presidente do Senge local, Maria Odinéa Melo Santos Ribeiro, afora o descumprimento junto ao poder público, há denúncia de empresas particulares que não pagam o piso. Para resolver o impasse, “estamos tentando construir uma articulação que agregue o maior número de profissionais”. Além disso, o sindicato busca uma estratégia conjunta com a DRT (Delegacia Regional do Trabalho), “para que a gente possa trabalhar com instrumentos de fiscalização”.

Vitória em primeira instância na Justiça foi conseguida pelo Senge-GO, que entrou com pedido de liminar visando impugnar edital de concurso público à contratação de engenheiros para a Comurg (Companhia de Urbanização de Goiânia) por valor abaixo do que manda a Lei 4.950-A/66. Embora não tenha deferido o pedido, o juiz Eduardo Siade, da 1ª Vara da Fazenda Pública Municipal, determinou que a empresa pague aos 13 engenheiros aprovados o mínimo profissional.

Em Teresina, Piauí, a Prefeitura Municipal também lançou edital para concurso público à seleção de engenheiros e arquitetos com salários de R\$ 1.342,67, portanto, bem abaixo do piso. Segundo o presidente do Senge, Antonio Florentino de Souza Filho, a entidade deve buscar entendimento com a administração local para que se procedam ajustes no edital, em conformidade com a lei. Esse será o primeiro passo. Mas “não descartamos ações, entre elas junto ao Crea-PI e à Justiça, a fim de preservar os direitos da categoria”.

ENTREVISTA

Reconduzido ao cargo no segundo turno das eleições 2006, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva repetiu, em seu primeiro pronunciamento após o pleito de 29 de outubro, a promessa constante em sua campanha: a volta do crescimento econômico. Para 2007, asseverou, a expansão prevista é de 5%. A previsão não está distante do proposto pela categoria no manifesto “Cresce Brasil + Engenharia + Desenvolvimento” (www.crescebrasil.com.br), que defende 6% de crescimento ao ano, elevando o nível de investimentos para 25% do PIB (Produto Interno Bruto). Alcançar esse patamar, contudo, exigirá mudanças significativas na política econômica, como redução na taxa de juros, que inibe o crédito e o investimento, e mudanças no câmbio, prejudicial às exportações. A avaliação é do economista Luiz Gonzaga Belluzzo, para quem o País precisa urgentemente retomar a orientação, perdida há mais de duas décadas, com a crise da dívida externa.

Em entrevista ao Engenheiro , ele falou sobre os entraves à economia nacional e quais as medidas necessárias para superá-los.

O que houve com o Brasil? Por que o crescimento pífio das últimas décadas?

O Brasil está crescendo abaixo da sua marca histórica há 25 anos, desde a crise da dívida externa, que foi desastrosa e deu início a um processo de perda de orientação da economia brasileira. Entramos por um desvio e o caminho de volta não foi encontrado nem mesmo quando se conseguiu a estabilização da moeda. Naquele momento, a partir da idéia de que tudo nos 50 anos anteriores estava errado, fez-se uma abertura comercial e financeira mal concebida, para dizer o mínimo, com câmbio valorizado e juros altos. Então, o período do Fernando Henrique foi um fracasso desse ponto de vista. Foi feito um diagnóstico imperfeito do que estava acontecendo no mundo e nós começamos a perder posição, sobretudo no que diz respeito ao avanço da indústria.

O País passou a andar em marcha à ré, então?

Nós tivemos um processo de desindustrialização relativa, perdemos posição na formação do valor agregado manufatureiro global para os asiáticos, especialmente para a China. Os fluxos de investimentos diretos foram para outras regiões porque nós praticamente os expulsávamos daqui a pontapés por conta do câmbio e dos juros. Exceto entre 1999 e 2002, quando o câmbio se desvalorizou, mantivemos uma taxa desfavorável às exportações e nada estimulante ao investimento novo, que concorre com a importação. Aqui, houve na verdade fusões e aquisições, ou seja, as privatizações. Foram muito poucos os investimentos novos na área industrial. E tivemos ainda problemas como o apagão, que faz parte do mesmo pacote de falta de planejamento a longo prazo. As privatizações foram feitas sem o cuidado necessário, como demonstra o caso das empresas elétricas. O setor de bens de capital se desestruturou porque o setor produtivo estatal deixou de funcionar como coordenador de investimentos privados. A indústria brasileira foi perdendo setores que têm ganhos de escala, maior intensidade tecnológica. Quando se fala em desindustrialização, mais que da saída de empresas do País, trata-se da perda de posição relativa.

E por que não saímos desse atoleiro?

O presidente Lula, que até fez uma descrição realista da sua política econômica, com os US\$ 76 bilhões de reserva que acumulou, poderia ter feito uma política macroeconômica que não fosse tão inibidora do crescimento. Mesmo as questões externas, que são sempre nosso obstáculo maior, estão bem resolvidas, não por causa da atual política econômica, mas porque o mundo, a despeito das nossas trapalhadas, virou a nosso favor. Mas com essa combinação de câmbio, juros e baixo investimento público, o Brasil não vai crescer 6%, não há mandinga que faça isso. E não venham com história como a do Alckmin, de cortar gastos. Isso é besteiro da pior espécie, porque o Brasil já tem um superávit de 4,5%. Se baixar a taxa de juros em três

ou quatro pontos percentuais, chega-se à situação de déficit nominal zero. O que precisa é botar a economia para crescer, e então se pensa no rearranjo do gasto público: tem que fazer com que o investimento cresça mais que as despesas correntes. Ninguém vai mexer na Previdência, é uma promessa tola, porque esse é um jogo muito empatado, o que se pode fazer é melhorar a situação com aumento do emprego formal e da renda, o resto é conversa mole de economista desocupado.

O que o presidente Lula deverá fazer se quiser cumprir a promessa de retomar o crescimento?

É preciso mexer no câmbio e nos juros, é fundamental que desarme o arranjo perverso. Não dá, neste momento, para se desvencilhar do superávit primário, mas é preciso reordenar o gasto público, puxando o investimento, em especial na infra-estrutura. Há nessa área um déficit enorme, que não tem uma avaliação propriamente monetária, mas está atrasada 15 anos, sem falar na infra-estrutura urbana. Quando se adia por muito tempo o investimento, é difícil suprir a deficiência num curto espaço de tempo e as coisas se atropelam, porque a economia cresce mais rapidamente e surgem os gargalos. Serão necessárias importações antes que a produção doméstica consiga se restabelecer. Essa coordenação é fundamental, é necessário colocar o câmbio no lugar e selecionar as importações desejáveis. É preciso ter equilíbrio na estrutura de crescimento, porque se a economia e a renda crescem 6% , o gasto eleva-se acima da renda. Vai haver pressão inflacionária, que se pode amortecer porque há superávit. O Estado deve se tornar mais ativo e ao mesmo tempo mais eficiente. A burocracia deve ser racionalizada e deixar de ser um entrave à atividade econômica. Pode-se fazer uma reestruturação tributária, reduzindo a pressão sobre as empresas, ainda que se mantenha a receita, com o aquecimento da economia.

C&T

Representantes do Fórum de Diálogo Trilateral Ibas (Índia-Brasil-África do Sul) reuniram-se, em 13 de setembro último, na Capital Federal para tratar do acordo que pretende intensificar suas relações comerciais e de troca de tecnologia. Na ocasião, foi assinado o memorando de entendimento que estabelece a implantação de uma força-tarefa na área de biocombustíveis. “As vantagens dessa cooperação entre os três países são claramente evidenciadas quando consideramos nossas forças competitivas nas energias alternativas”, afirmou o primeiro-ministro da Índia, Manmohan Singh, segundo divulgou a Agência Fapesp (Fundação de Amparo à Pesquisa no Estado de São Paulo). A análise baseia-se nas competências de cada país. O Brasil, que detém a liderança mundial no uso de etanol, poderá aproveitar o know-how sul-africano em combustíveis sintéticos e a experiência da Índia na geração de energia eólica e solar.

Além do memorando referente à energia, foram assinados documentos de cooperação relativos a agricultura, transporte marítimo e sociedade da informação, além de normas e padronizações. Para que a iniciativa tenha sucesso, será preciso que os países envolvidos encontrem formas adequadas de financiamento. Para o ministro da Ciência e Tecnologia, Sérgio Rezende, a Lei da Inovação, que permite a interação entre a academia e a indústria por meio dos fundos setoriais, é um dos instrumentos a serviço da parceria. Na avaliação do diretor de Sustentabilidade da Trevisan Consultores, Antonio Carlos Porto Araújo, é positiva a iniciativa brasileira de buscar novos mercados, tendo em vista a franca expansão em que se encontra o comércio mundial. No entanto, alerta para o risco de trocas pouco vantajosas para o desenvolvimento nacional: “Nossos navios levarão commodities e voltarão vazios? Não, eles voltarão repletos de produtos manufaturados, com mais valor agregado. E isso pode gerar desequilíbrio em alguns de nossos segmentos internos de produção, com certeza haverá impacto nas contas brasileiras.” Para ele, é preciso que a tão conhecida criatividade brasileira nos negócios entre mais uma vez em ação e garanta o fluxo de produtos brasileiros de alto valor e tecnologia, como aviação civil. Executado de forma inteligente, afirma ele, o Ibas “tende a colaborar para a geração de emprego e renda”. Expandir a produçãoSe quiser colocar efetivamente na pauta de trocas com os parceiros o biodiesel, o País terá de expandir sua capacidade atual.

De acordo com a ANP (Agência Nacional de Petróleo), hoje as plantas de biodiesel geram anualmente 85,3 milhões de litros. Ainda bem inferior à quantidade necessária para atender as metas estabelecidas pelo programa nacional de produção e uso, que prevê o consumo de 800 milhões de litros a partir de janeiro de 2008, quando deverá ser adicionado ao diesel convencional 2% de biodiesel. Em 2013, deverá haver incremento para 5%. Para alcançar essa meta, a Petrobras aprovou, em 26 de outubro, a contratação da empresa de engenharia Intecnial S.A. para implementação das plantas de produção que serão instaladas nas cidades de Candeias (BA), Montes Claros (MG) e Quixadá (CE). A companhia investirá aproximadamente R\$ 227 milhões na construção das usinas. As três unidades já receberam as LPs (Licenças Prévias) e as obras começam logo após a emissão das Lis (Licenças de Instalação), o que deve acontecer ainda em novembro. Prontas, terão capacidade para produzir cerca de 57 milhões de litros de biodiesel por ano e serão inauguradas até o fim de 2007. Os principais insumos serão o álcool, os óleos vegetais (algodão, soja, mamona e dendê) e gordura animal. Outras oleaginosas como girassol, amendoim e gergelim também estão sendo estudadas. A produção será desenvolvida no entorno de cada planta industrial e o governo federal acredita poder gerar emprego e renda para até 70 mil famílias.

A Petrobras já iniciou as negociações com as organizações nacionais e locais que representam a agricultura familiar para obter o Selo Combustível Social – certificado concedido pelo Ministério de Desenvolvimento Agrário aos produtores de biodiesel que estimulem a inclusão social da agricultura familiar. Além disso, a idéia é desenvolver, juntamente com o Ministério e governos estaduais, a cadeia produtiva de oleaginosas nas proximidades das usinas. Financiam os projetos o Banco do Brasil e o Banco do Nordeste do Brasil. A Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária) e outros órgãos de desenvolvimento, como a Ceplac (Comissão Executiva do Plano da Lavoura Cacaueira) da Bahia, estão contribuindo com a tecnologia agrícola. Em maio passado, foram inauguradas em Guimarães (RN) duas unidades experimentais de produção de biodiesel pela Petrobras. Segundo a companhia, essas têm como objetivo

consolidar as tecnologias desenvolvidas e patenteadas a partir da mamona e de outras oleaginosas típicas do Brasil. A primeira unidade produz biodiesel a partir de óleos vegetais e a segunda, diretamente da semente.