



Jornal FNE

Edição 36 – Maio/05

O trabalho em pauta

Na edição de Engenheiro no ar a partir de 1º de maio, o Dia do Trabalhador, duas questões vitais em discussão: salário mínimo e reforma agrária. Em matéria de capa, a ainda enorme distância entre o piso legal do País e o valor necessário para que o cidadão tenha uma vida digna. Para chegar até lá, a economista Leda Paulani defende uma radical inversão de prioridades no País: baixar a taxa de juros, reduzir o superávit primário e investir nos estratos mais baixos de renda. Em entrevista, Plínio de Arruda Sampaio fala sobre o plano de reforma agrária que elaborou para o Governo Lula e que segue engavetado. Contra o projeto, a ortodoxia da política econômica e o conservadorismo que teme mudanças na correlação de forças no campo.

Entram também em pauta as pretensões privatizantes do Executivo Federal: 8 mil km de estradas, parte disso já em 2005. Insuficientemente debatido, o projeto pode trazer aumentos abusivos de pedágios e sair caro à sociedade. No campo das oportunidades, o mercado de carbono pode ser lucrativo ao Brasil, desde que os ajustes necessários sejam feitos. Energia limpa e reflorestamento são os principais motes para o País entrar e se beneficiar da novidade. Em C&T, a pesquisa desenvolvida no Rio Grande do Sul que traz uma novidade no controle do tráfego: um sistema que leva em consideração o comportamento do motorista ao escolher as rotas.

Ainda, as atividades da FNE, que realizou novo encontro regional, desta vez no Amapá, e o que acontece nos estados.

CAPA

Refletindo as negociações entre Governo, parlamentares e sindicalistas ainda em 2004, o salário mínimo no Brasil subiu a partir de 1º de maio para R\$ 300. Representa um aumento real de 8,5% mais INPC de 6,13% e, enquanto permanecer a atual tendência cambial, ultrapassa a histórica reivindicação de um piso equivalente a US\$ 100. Não chega nem perto, no entanto, do mínimo necessário calculado mensalmente pelo Dieese (Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos). Para março último, esse valor era de R\$ 1.477,49, quase cinco vezes maior que o vigente a partir deste mês.

Embora insuficiente para cumprir sua função constitucional – garantir ao trabalhador e a sua família moradia, alimentação, educação, saúde, lazer, vestuário, higiene, transporte e previdência social –, o aumento terá impacto imediato na economia. Segundo cálculos do economista Marcio Pochmann, publicados em O Globo, a renda adicional representará um consumo de R\$ 21,8 bilhões nos próximos 12 meses.

O aquecimento pode, inclusive, compensar de alguma forma a elevação dos gastos com a Previdência (cerca de R\$ 2,4 bilhões em 2005), eterna fonte de lamúrias do Governo quando o tema entra em pauta. “Os números são verdadeiros, mas é claro que há também ganhos tributários”, afirma a economista Leda Paulani, presidente da SEP (Sociedade Brasileira de Economia Política). Além disso, critica ela, “gastam-se dez vezes mais com pagamento de juros da dívida e não se vê choradeira alguma”. “Quando se aumenta 0,5% na taxa selic, isso representa R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões a mais na despesa do Governo.”

Distribuição de renda

Embora ressalte que a simples majoração do mínimo não seja condição suficiente para garantir crescimento econômico, o que exige investimento e mudança nas regras macroeconômicas, Paulani aponta a medida como importante do ponto de vista distributivo. “Uma iniciativa que visasse de fato reduzir as desigualdades teria que transformar o reajuste em política efetiva com esse fim, por exemplo reduzindo em 50% a taxa de juros e a meta do superávit primário e aplicando o saldo no aumento da renda dos mais pobres”, afirma. Segundo a economista, tal atitude precisaria apenas ser previamente sinalizada ao mercado para evitar crises de abastecimento e conseqüente inflação. Advertência, enfatiza, que nada tem a ver “com o discurso enganoso de controle da inflação para justificar os juros altos”.

Ao também já histórico pleito de uma política permanente de reajuste do mínimo, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva respondeu com a criação da Comissão de Fortalecimento do Salário Mínimo. Além disso, foi incluída na LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias) a regra de que o mínimo subirá de acordo com a inflação e a variação do PIB per capita. Agora, é ver se as anunciadas intenções concretizam-se de fato.

OPINIÃO

“Nosso objetivo é garantir para as empresas norte-americanas o controle de um território que vai do Pólo Ártico até a Antártida e liberdade de acesso, sem qualquer obstáculo ou dificuldade, a nossos produtos, serviços, tecnologia e capital em todo o Hemisfério.” Assim se expressou o general Colin Powell, quando secretário do Governo de George W. Bush, deixando claro qual é a verdadeira intenção dos Estados Unidos com a Alca (Área de Livre Comércio das Américas).

Esse é o modelo de “integração” que defendem: manter sua capacidade econômica ameaçada pela competência estrangeira, garantir o acesso direto às fontes de matérias-primas, exigir a mais ampla liberdade de ação a suas empresas, impedir a transferência de tecnologia e implementar o modelo neoliberal em todo o mundo.

Tendo em vista que tal intento segue sendo o mesmo, a campanha contra a Alca propõe-se a continuar sua luta. Vamos pressionar nosso Governo para que não assine esse acordo e nem aceite as normas da OMC (Organização Mundial do Comércio) que afetem a economia brasileira.

Nesse sentido, vale lembrar a experiência realizada em 2002, na qual 10 milhões de pessoas puderam se manifestar e majoritariamente rejeitaram a adesão brasileira à Alca. Cabe-nos agora continuar a mobilização e estar atentos à reunião ministerial que poderá ser realizada no Brasil, ainda em 2005, impedindo que se concretize tal projeto de anexação. Pois está claro que a Alca não interessa ao povo brasileiro.

Luiz Bassegio é membro da Coordenação Nacional da Campanha contra a Alca

O futuro do sindicalismo

Flávio José A. Brízida

A estrutura sindical brasileira chegou a um nível tal de dificuldades e descrédito que não somente afastou os trabalhadores das bases de apoio, como comprometeu o desempenho dos sindicatos mais credenciados e organizados que sobrevivem com dificuldades até hoje.

O modelo sindical que vige até hoje é o mesmo contemporâneo da CLT (Consolidação das Leis do Trabalho), que cumpriu a sua função de guardião das conquistas trabalhistas de sua época, além de ter vivido um novo período de fortalecimento político e de lutas com as novas conquistas das instituições sindicais, com a promulgação da Constituição Federal de 1988. A partir daí, a estrutura confederativa sindical ganhou mais fôlego, força política e independência para se organizar, dirigir, mobilizar suas massas e decidir em nome dos trabalhadores.

Mas, infelizmente, quando lidamos com mercados, nem tudo são flores. A crise econômica mundial, mesclada com uma nova ordem global de comércio e de produção de bens e serviços, pegou de surpresa todos os países desenvolvidos e em desenvolvimento que lutam até os nossos dias para reagir aos surtos recessivos. Em nações como o Brasil, a recessão foi drástica, os setores produtivos encolheram e o mercado de trabalho evaporou. Assim, o sistema sindical brasileiro ficou literalmente com as mãos atadas, impotente diante de um mercado de trabalho fragilizado.

Com a eleição de um torneiro mecânico do Partido dos Trabalhadores para presidir a República, o movimento sindical, articulado por centrais sindicais, entidades não-oficiais atreladas ao Governo, pregaram, imediatamente, a necessidade das reformas sindical e trabalhista para desenroscar os nós existentes nas relações capital-trabalho e recuperar a credibilidade perdida.

É esse momento em que nos encontramos hoje e no qual a FNE luta por espaços e apoios formais de entidades e de engenheiros para atuar fortemente nas discussões das reformas, que se apresentam como o único caminho na busca de um futuro melhor para todos os trabalhadores, inclusive a nossa categoria.

No caso específico dos engenheiros, temos insistido que a nossa grande arma para modificar algo, em favor de nossa classe, é a mobilização nacional por meio dos nossos sindicatos estaduais filiados, os quais têm plenos poderes para atuar politicamente junto aos poderes públicos e à iniciativa privada para fincar as bandeiras dos setores que representamos, como o tecnológico, da construção civil, industrial, de serviços, enfim, todos onde existem engenheiros trabalhando e produzindo o PIB nacional.

Todos os engenheiros do Brasil, sindicalizados ou não, jovens ou experientes profissionais, devem perceber que a hora é agora. Nenhum Governo nos trará, de bandeja, qualquer benefício que nos proteja hoje ou no futuro. Aquilo por que ansiamos temos que buscar e pegar “na unha”. Vamos juntos aproveitar a vã filosofia de um torneiro mecânico. Levantemos o nosso “traseiro” da cadeira e empunhemos as nossas próprias bandeiras rumo ao futuro.

Flávio José Albergaria Brízida é diretor da FNE e do Seesp

(Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo)

ENGENHARIA

“O Brasil precisa investir em logística e na infra-estrutura de transportes para continuar se desenvolvendo.” Ninguém diverge dessa afirmação. Porém, quando se observa o que ela pretendia justificar, o consenso cai por terra. Proferida pelo ministro dos Transportes, Alfredo

Nascimento, durante audiência pública realizada em 9 de dezembro último, seu objetivo era defender a intenção do Governo de conceder à iniciativa privada ainda em 2005, por um período de 25 anos, oito trechos de rodovias federais – os primeiros 3.038km de um total de 8 mil quilômetros em vias de ser licitadas, conforme consta da ata do evento, publicada no site do órgão governamental.

Para os críticos, essa não é a solução para equacionar a grave situação de abandono de boa parte das estradas brasileiras. Um dos que não vêem com bons olhos a concessão é Esmael Morais, coordenador do recém-lançado Fórum Popular contra o Pedágio. Pelo contrário, na sua concepção, ainda se cria outro problema, já que, historicamente, nas estradas privatizadas, aumentaram as praças de pedágio e os valores cobrados. “É uma espécie de bitributação dos usuários, que já arcam com a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico) e IPVA (Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores).” Para ele, além disso, não faz sentido conceder rodovias já pagas e liquidadas, pedagiando-as sem oferecer outras alternativas de tráfego. Morais não é contra a participação da iniciativa privada em novos trechos, mas opõe-se frontalmente à entrega da operação e manutenção de patrimônio “construído com dinheiro público”. Especialmente quando é, como ele chamou, o “filé mignon” que está em jogo. A referência é aos trechos que serão postos em licitação. “Para essa etapa, os elencados são aqueles de maior volume de tráfego, com destaque para os corredores (do Mercosul e Fernão Dias). Os sujeitos à concessão devem ter um volume pedagiado não inferior a 7 mil veículos por dia em média e constar do Programa Nacional de Desestatização”, atestou Fábio Duarte, diretor do Departamento de Outorgas do Ministério dos Transportes. Ele não vê como um problema o aumento no número das praças de pedágio. “É salutar, como, inclusive, já reconheceu o Tribunal de Contas da União. Quanto maior o número de pagantes, menor tende a ser a tarifa”, considera.

Abacaxi a ser descascado

Na prática, aparentemente, não funcionou assim. Nas concessões feitas há cerca de dez anos, contratos mal-formulados impediram que isso ocorresse, como demonstrou reportagem publicada na Isto É, de 8 de setembro de 2000. Para ter um momento de lazer no feriado da Independência do País, o brasileiro teve que pagar caro. “Na viagem entre a Capital paulista e a cidade de Barretos (438km), o usuário teve de parar em nove pedágios (R\$ 32,80 no total), administrados por cinco diferentes empresas”, enfatizava a matéria. E continuava: “Aberrações como essa despertam a suspeita de que houve graves falhas no modelo de privatização das rodovias brasileiras... Dos sete estados que abriram mão de suas estradas, seis resolveram pegar um retorno e refazer os contratos em busca de um pedágio menor.” Mais adiante, a sentença: “Vistas em conjunto, essas tentativas até animam o usuário. Contudo, na maioria das concessões em vigor, o abacaxi dos contratos mal-formulados vai continuar sendo descascado pelo motorista até 2020, quando a maior parte deles se encerra.”

Para Morais, ao encarecer a viagem, a concessão será mais um fator de exclusão em uma Nação já bastante desigual. “A produção fica mais cara, diminui a competitividade do País e o nível de emprego”, avisa. Coordenador do programa de mestrado em transportes da UnB (Universidade de Brasília), Joaquim Aragão tem outra visão: “As estradas concessionáveis vão

gerar lucro ao investidor privado, mas vai se dinamizar a economia. Estrada ruim tem um custo operacional muito grande, enquanto que com a melhora na qualidade esse é diminuído.” Ele admite, todavia, que a política tarifária tem que ser sustentável para o público, o que “vai depender do desenho do contrato e da estratégia de licitação”. Assim, ele recomenda ao Governo cautela na escolha do tipo de concessão e modelo. Na sua análise, se o objetivo for prover o melhor transporte ao usuário, o leilão terá por critério o menor custo da tarifa. Agora, “se for fazer caixa, a maior oferta será o critério mais indicado”. De acordo com Duarte, a expectativa do Governo é conjugar os dois fatores.

Transparência em xeque

A definição do modelo é decisiva, o que preocupa o diretor do Senge-SC, José Antônio Latrônico Filho, devido às incertezas que permanecem mesmo após a realização da audiência pública para anunciá-lo, à qual o sindicalista estava presente. “Não compareceu um parlamentar dos sete estados envolvidos na concessão, os quais reclamaram que não havia sido dada publicidade ao evento. Além disso, todos os dados deveriam estar disponíveis para a plenária e isso não aconteceu.” Ele acrescentou que o Governo está sendo questionado sobre a transparência no processo. “Vamos trabalhar para que haja audiência pública em todos os estados onde haverá cobrança de pedágios, para que haja participação da sociedade.”

Também busca esclarecimentos o presidente da Comissão de Viação e Transportes da Câmara, deputado Mário Assad Júnior. “Entendemos que o assunto deva ser tratado em audiência pública e convidamos o ministro para vir aqui discutir o tema.” Uma das preocupações dos parlamentares que integram a comissão, segundo ele, é quanto ao custo imposto ao usuário pelos pedágios. “Não vai adiantar ter estradas boas se as pessoas não tiverem condições de trafegar”, conclui. Se a solução para melhorar a qualidade das rodovias não é privatizar, então qual é? Morais dá a receita: “É preciso encarar o investimento em infra-estrutura como política de Estado e colocá-lo como prioridade.”

SINDICAL

CE

Habitação em debate

No dia 19 de abril, aconteceu o III Encontro dos Programas de Qualidade da Construção, promovido pelo Sinduscon-CE (Sindicato da Indústria da Construção Civil). À tarde, na presença do ministro das Cidades, Olívio Dutra, foi inaugurado no Mudubim um empreendimento do PAR (Programa de Arrendamento Residencial), executado pela Caixa Econômica Federal,

beneficiando 148 famílias. O objetivo desse programa é reduzir o déficit habitacional, hoje estimado em 302.432 moradias no Ceará. Segundo Francisco Regis Carneiro de Andrade, presidente do Senge, o Programa Brasileiro da Qualidade e Produtividade – Habitat é um dos instrumentos do Governo Federal para cumprir compromissos firmados pelo Brasil na Carta de Istambul, na Turquia, durante a Conferência Habitat II, em 1996. Esse se propõe a organizar o setor da construção civil, melhorar a qualidade de materiais, produtos e serviços, reduzir custos e aprimorar a formação e requalificação de mão-de-obra, normalizações técnicas e otimização de sistemas construtivos que resultem em soluções melhores e mais econômicas para atender toda a população.

AP

Eleita nova diretoria

No dia 31 de março, foi eleita a nova diretoria do Senge Amapá para o triênio 2005/2008. A entidade será comandada pelo presidente Manoel Ferreira da Conceição Neto e integrada pelos diretores Helielson Alain do Nascimento Ribeiro (vice-presidente), George Alex Cascaes e Ana Ruth do Rosário Souza (1º e 2º secretários), Vanilza de Jesus Bittencourt e Zadir de Sena Corrêa (1ª e 2ª tesoureiros). No Conselho Fiscal, José Alves de Lima Neto, Francisco Bessa e José Maria Moraes David (titulares) e Marcos Nascimento Bran, Carlos Benjamim Carmo e Dimas A. M. Maciel (suplentes). O presidente e o vice representarão os engenheiros junto à FNE.

SC

Abraham é candidato ao Crea

O atual presidente do Senge Santa Catarina, Carlos Abraham, disputará a Presidência do Crea naquele Estado, cuja eleição acontecerá em novembro. Presente à plenária do Conselho realizada em 15 de abril, em Florianópolis, o presidente da FNE, Murilo Celso de Campos Pinheiro, lembrou que “Abraham tem feito um ótimo trabalho no sindicato e na federação, como diretor, e com certeza poderá realizar muito no Crea, com a mesma seriedade e competência”.

PI

Piso profissional ignorado pelo Estado

O Governo do Piauí recorreu ao Supremo Tribunal Federal a fim de conseguir decisão liminar que lhe permita suspender pagamento do salário mínimo profissional aos engenheiros, alcançado através de ações judiciais, impetradas também pelo Senge Piauí, já transitadas e julgadas. A Lei 4.950-A, de 1966, estabelece seis salários mínimos nacionais – hoje correspondentes a R\$ 1.800,00 – como piso à categoria. No Piauí, apenas uma parte desses

profissionais, com média de 20 anos de trabalho prestado, ganham essa remuneração. A maioria não atinge um terço desse valor, pois não foi contemplada com decisões da Justiça. Antonio Florentino Filho, presidente do sindicato, informa que o Governo justifica na ADPF (Arguição de Descumprimento de Preceitos Fundamentais) que o pagamento desse provento para cerca de 100 engenheiros o inviabiliza a cumprir a Lei de Responsabilidade Fiscal. “Uma tese inaceitável, pois a implantação via judicial do mínimo profissional ocorreu em 2003 e, quando houve a previsão orçamentária de 2004 e de 2005, já estavam incluídas as despesas desse salário, não podendo se falar em fato novo.” Florentino Filho defende que o governador retire a ADPF e as ações no STF e amplie o disposto na lei a todos, a exemplo dos governantes de Alagoas e Rio Grande do Norte, quando criaram a carreira de engenheiro no serviço público, assegurando o salário mínimo profissional.

RN

Em discussão, a reforma sindical

Esse foi o tema da palestra realizada no Senge Rio Grande do Norte, no dia 1º de março, por José Pinto da Mota Filho, consultor legislativo do Senado Federal, colaborador técnico do Diap (Departamento Intersindical de Assuntos Parlamentares) e suplente do senador Paulo Paim. Ele apontou as contradições da Proposta de Emenda à Constituição 369/2005, em tramitação no Congresso, que abre caminhos às alterações na estrutura sindical brasileira. Segundo Augusto César de Freitas Barros, presidente do Senge, “esse fórum de discussão liderado pelo sindicato continuará aberto enquanto persistir a necessidade de debater a reforma, que não é do interesse dos trabalhadores, nem dos empresários, que também rechaçam a PEC”. Estavam presentes representantes de sindicatos de trabalhadores do Estado, da CUT, CGTB e Força Sindical locais. Esse evento integrou as comemorações dos 20 anos do Senge-RN.

RS

Fischmann foi reeleito no sindicato

Encabeçando a chapa “Fortalecimento sindical”, única concorrente nas eleições que se encerraram no dia 28 de abril, Joel Fischmann foi reeleito para o segundo mandato à frente do Senge Rio Grande do Sul. Entre os principais projetos da futura gestão, o empenho para abrir a negociação com setores e empresas com os quais a entidade ainda não tem acordos coletivos de trabalho. “Assim, ampliaremos nossa representatividade junto à categoria, já que a preocupação maior é a defesa dos interesses dos engenheiros, grande e principal atividade-fim do sindicato”, afirmou Fischmann. Ele propõe criar ainda novos serviços direcionados aos associados do Interior e melhorar os já disponíveis. A Diretoria Executiva conta ainda com os engenheiros Fermin Perez Camison, Jorge Luiz Gomes, Ciro Paulo da Cunha e Silva, Valery Nunes Pugatch, José Cláudio da Silva Sicco, Rodrigo Zanella (vice-presidentes), Nilo Antônio Rigotti, Flávio Abreu Calcanhotto (diretores administrativos titular e adjunto), José Luiz Azambuja e Paulo Laydner (diretores financeiros titular e adjunto).

PA

Programa de reciclagem profissional

No dia 20 de abril, mais uma turma concluiu o treinamento de utilização do CAD, qualificando engenheiros e dois estudantes de engenharia. Essa iniciativa visa ainda informar os profissionais sobre seus direitos, deveres e os recursos disponibilizados pelo Senge Pará.

Celipa demite dez engenheiros

No dia 20 de abril, a Celpa (Centrais Elétricas do Pará) demitiu mais de 100 empregados, dos quais dez engenheiros. Só em 2005, foram dispensados cerca de 200 funcionários. Para Manuel José Menezes Vieira, presidente do Senge-PA, a sociedade deve ficar atenta, pois a brutal diminuição do quadro de pessoal causará queda na qualidade dos serviços prestados à população. "Um primeiro sinal observado na empresa é a sobrecarga dos empregados remanescentes, o que será averiguado pela Delegacia Regional do Trabalho e pelo Ministério Público, após denúncias já encaminhadas", afirmou.

Federação promove encontro no Amapá

Com o intuito de revitalizar os trabalhos do Sindicato dos Engenheiros no Estado, a FNE realizou no dia 18 de abril encontro regional no Amapá, no auditório do Sesc (Serviço Social do Comércio), em Macapá. O evento teve a participação do presidente da federação, Murilo Celso de Campos Pinheiro, bem como de seus diretores Flávio José Albergaria de Oliveira Brízida (operacional), Fermin Luis Perez Camison (financeiro) e Antônio Noé Carvalho Farias (região Norte). Para a retomada das atividades, foi apresentada, no ensejo, a recém-eleita diretoria do Senge-AP. À frente da entidade, estará Manoel Ferreira da Conceição Neto. Essa terá sede própria e já conta com patrocínio para a sua construção em terreno doado.

Após a reformulação, os profissionais da área tecnológica serão atendidos por um sindicato-cidadão, que, além de tratar das questões salariais, será também prestador de serviços. Conforme Brízida, a federação vai ajudar no aspecto jurídico e na consolidação da nova filosofia da organização. Também auxiliará na reforma do estatuto dessa e na montagem de seu cadastro atualizado, bem como desenvolverá seu site, nos moldes dos que já vem fazendo para outras de suas coligadas. Além disso, estenderá aos associados à entidade amapaense convênios.

No final de maio, o Senge-AP realizará, com o apoio da FNE, seminário em que será apresentado seu planejamento estratégico e será feito, de acordo com Brízida, movimento de filiação dos profissionais da categoria a esse sindicato.

A meta da federação agora, segundo o seu diretor operacional, é reativar o Senge-AC ainda neste mês. Está ainda programada reunião na Região Sudeste, paralelamente a seminário sobre transportes, em que serão abordados temas como setor ferroviário e a privatização das rodovias federais. Além disso, para 2005, estão previstos novos encontros regionais no Piauí

(dias 19 e 20 de maio), Alagoas (22 e 23 de setembro) e Rio Grande do Norte (15 e 16 de dezembro).

ECONOMIA

Mais de 20 mil mortes na Europa no verão de 2003 devido ao calor intenso, forte estiagem no Sul e Nordeste do Brasil neste ano, aumento da temperatura no Centro-Oeste e enchentes em diversas partes do mundo como conseqüências do aumento do efeito estufa, pela emissão de gases. Com o objetivo de frear essas mudanças climáticas, alternativa foi proposta pelo Brasil em 1997 durante a Convenção de Quioto: o financiamento de projetos inseridos como MDLs (Mecanismos de Desenvolvimento Limpo) à redução e controle da poluição atmosférica através de créditos de carbono. Para tanto, foi estabelecido em fevereiro último mercado específico.

As regras para o seu funcionamento constam do Protocolo de Quioto. Pelo tratado, as nações que mais agridem o meio ambiente têm que diminuir suas emissões em pelo menos 5% num universo de cinco anos (2008 a 2012) em relação aos índices de 1990. Caso não atinjam esse percentual, poderão comprar créditos resultantes da redução de emissões em países menos poluidores e agregá-los a sua meta. “Anualmente, podem negociar 20% do total estabelecido”, explica Warwick Manfrinato, pesquisador do Cepea (Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada) da Esalq/USP (Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” da Universidade de São Paulo) e Ipef (Instituto de Pesquisas e Estudos Florestais).

Ajustes necessários

Segundo Nelson Wendel, consultor em projetos de cooperação internacional do Ministério do Meio Ambiente, o Brasil pode ser beneficiado com a medida. “Seu potencial para desenvolver projetos relacionados e conseqüente emissão de créditos é enorme. Entre os mais viáveis, destacam-se os de reflorestamento e de energias limpas.” Ele pondera que, além de recursos financeiros, esses deverão gerar investimentos, emprego e renda e outros benefícios socioambientais.

Para Wendel, o País poderia também colaborar expressivamente com a redução de emissões atmosféricas através do controle dos desmatamentos, “aspecto infelizmente ainda não contemplado pelo mercado de carbono”. Quanto ao reflorestamento, pode ser incluído no MDL desde que feito em áreas degradadas antes de 1990, ressalta Kenny Tanizaki Fonseca, pesquisador do Laboratório de Radioecologia e Mudanças Globais da Uerj (Universidade Estadual do Rio de Janeiro). Segundo ele, é a única maneira de seqüestrar carbono, ou seja, de resgatar gases já emitidos. Isso é possível através da fotossíntese, que os retira da atmosfera.

Porém, ressalta, é um processo lento e oneroso. “Um caminhão emite 22 toneladas de carbono/ano. Para neutralizar isso, seriam necessárias 120 árvores, que deveriam estar vivas até 20 anos de idade”, observa. Apesar disso, a medida é eficaz. Mas requer ajustes para sua viabilidade. “Há problemas de como certificar o carbono”, esclarece o pesquisador. Na sua análise, é necessário desenvolver novos métodos de estimativa da capacidade do seu estoque em florestas.

É preciso ainda tornar o mercado acessível ao pequeno produtor, admite Wendel. Conforme Manfrinato, um caminho a esses é se organizarem em cooperativas e associações. Para José Miguez, secretário executivo da Comissão Interministerial de Mudança Global do Clima, o uso do biodiesel à redução de poluentes e gases causadores do efeito estufa é uma importante via de inserção desses. Isso porque, divulga ele, programa lançado no final de 2004 pelos ministérios da Ciência e Tecnologia e Minas e Energia estabelece incentivos tributários e linhas especiais de financiamento para fabricantes de biodiesel que comprem oleaginosas – sua matéria-prima – de pequenos produtores rurais e familiares.

Projetos em andamento

Até o momento, segundo o secretário, dois projetos foram aprovados pela Comissão Interministerial. Juntos, “deverão reduzir em 21 anos suas emissões de gás carbônico em 30 milhões de toneladas, podendo representar um valor de US\$ 150 milhões no mercado”. Miguez apresenta os números: “Segundo o Banco Mundial, o comércio de créditos de carbono poderá movimentar, em todo o mundo, até US\$ 2 bilhões por ano. Cada tonelada vale atualmente no mercado europeu cinco dólares.” Embora haja controvérsias sobre se o montante será significativo, fato é que a nova possibilidade tem atraído o interesse de investidores nacionais e internacionais.

De olho nesse filão, a mineira Plantar vem desenvolvendo projeto financiado pelo Banco Mundial que abrange a plantação de eucalipto para, conforme justifica o gerente da iniciativa, Fábio Marques, “evitar o uso de carvão mineral para fazer ferro-gusa”. Contudo, o projeto chegou a ser eleito em 2003, durante uma reunião de ONGs em Milão, o pior do gênero no mundo. Tanto a ativista Grace Borges dos Reis, quanto Pedro Batista dos Santos Neto, diretor do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Curvelo/MG, denunciam inúmeras práticas comerciais e trabalhistas insustentáveis que a empresa teria adotado. Ambos são, ainda, contra a comercialização nesse mercado de projetos do tipo. “O benefício é só ao agronegócio”, atesta Santos. Para Marques, as organizações que se opõem à monocultura de eucalipto são extremistas. Ainda segundo ele, as afirmações contra a empresa não correspondem à realidade e uma prova é que essa obteve certificação do Conselho de Manejo Florestal.

Já o Instituto Ecológica realizou, como conta o economista e membro dessa ONG, Luís Henrique Piva, o “primeiro projeto-piloto de seqüestro de carbono no Brasil, feito na Ilha do Bananal e entorno, no Estado do Tocantins”. Ele assegura que nesse, patrocinado pela AES Tietê, “foi feito também trabalho social com as comunidades”. De acordo com Alejandro Bango, responsável pelo desenvolvimento de projetos do gênero no instituto, a Ecológica deve

submeter diversos outros à Comissão Interministerial, como de substituição energética, readequação de aterros sanitários e uso de biodiesel no transporte.

ENTREVISTA

Com fala mansa e uma história marcada pela militância junto à Igreja Católica, o advogado Plínio de Arruda Sampaio é um dos mais radicais defensores da reforma agrária no País. Aos 75 anos de idade e mais de 50 de vida pública, especializou-se no tema em seu primeiro mandato de deputado federal, ainda antes do golpe de 1964. Nessa época, tornou-se relator do projeto de reforma agrária no Congresso, durante o Governo João Goulart. Após o golpe, no exílio, assessorou o Governo chileno na execução de um amplo processo de reforma da estrutura fundiária e tornou-se consultor da FAO, órgão da ONU (Organização das Nações Unidas) voltado a questões de alimentação. Após mudar-se para Washington, realizou missões de assessoria sobre o tema em praticamente todos os países da América Latina. Voltando ao Brasil, foi fundador do PT, seu secretário agrário da Executiva Nacional e deputado constituinte em 1988. Atualmente é, pela segunda vez, presidente da Abra (Associação Brasileira pela Reforma Agrária). Nesta entrevista a Engenheiro, ele fala sobre os problemas do campo no Brasil e o que de fato impede a redistribuição de suas terras, que não necessariamente choca-se com os interesses do agronegócio, atual vedete da economia nacional.

O senhor formulou e apresentou ao Governo um plano que previa o assentamento de 1 milhão de famílias na terra em quatro anos. O que aconteceu com esse projeto?

É preciso dizer, antes de mais nada, que para assentar 1 milhão de famílias não é necessário tocar nas terras do agronegócio. Pode-se desapropriar terras improdutivas. Para isso, são necessários 35 milhões de hectares. Apenas com base nos levantamentos oficiais fundamentados em declarações dos próprios proprietários, isso já seria possível.

Por que, então, há oposição ao projeto?

Porque tanto o agronegócio, quanto a agricultura tradicional vivem de explorar a mão-de-obra. Quando se dá um lote a um trabalhador sem-terra, você valoriza a força de trabalho, pois reduz sua oferta no mercado. O poder político e econômico dominante no campo está nas mãos do fazendeiro. A reforma agrária fortalece a outra ponta, o camponês, e isso eles não querem. Um outro argumento utilizado para combater o plano é o gasto de dinheiro. O plano custa R\$ 24 bilhões em quatro anos. Isso os órgãos fazendários consideram uma ameaça ao superávit primário. Assim, o espírito geral do plano fica inviabilizado.

Vários analistas afirmam que a reforma agrária não seria mais uma necessidade no Brasil, pelo fato de nossa agricultura ser uma das mais produtivas do mundo. Como o senhor encara essa questão?

Esse é o mote dos economistas de direita e os da neoesquerda liberal. Não se trata apenas de melhorar produtividade, é necessário mudar a estrutura social no campo. Além disso, não tenho nenhuma certeza de que a agricultura brasileira seja a mais produtiva do mundo. Se isso fosse verdade, não haveria razão para que se combatesse a atualização dos índices de produtividade. Esses índices são de 1975. Não se consegue atualizá-los devido à oposição do agronegócio. E mesmo esses índices estão longe de se enquadrar em níveis altos, quando comparados com padrões internacionais.

Contudo, o agronegócio obtém escalas bastante altas de rentabilidade...

É que os salários são baixíssimos. No Estado de São Paulo, por exemplo, um trabalhador ganha em média R\$ 15 por dia. Ele leva R\$ 12 para casa, pois gasta R\$ 3 com transporte. Se esse trabalhador for chefe de uma família de quatro pessoas, a divisão resulta em R\$ 3 para cada uma delas, o que as coloca na linha de pobreza (estabelecida quando a pessoa ganha até um dólar por dia).

O agronegócio não tem pontos positivos?

Ele apresenta três grandes vantagens: traz divisas para o País, através das exportações, gera uma agricultura flexível às oscilações de demanda, apesar de não se saber muito bem o que aconteceria se o consumo interno aumentasse significativamente, e resulta em renovação tecnológica. Agora, ele apresenta também grandes desvantagens. Concentra renda no campo. É uma fábrica de miséria. Por atender às demandas internacionais, torna a agricultura brasileira vulnerável e dependente, pois necessita de inúmeros insumos estrangeiros. Por fim, ele provoca devastação ambiental.

Setores da imprensa alegam que o Governo FHC fez a maior reforma agrária do mundo sem recorrer a uma revolução. É verdade?

Não. Proporcionalmente, os governos Eduardo Frei e Salvador Allende fizeram mais no Chile dos anos 1960 e início dos anos 1970 do que aqui. O presidente Chautemotec Cárdenas, no México, também avançou muito mais. E não eram situações revolucionárias. Houve avanços, mas na parte de assistência técnica, custeio e capacitação para os assentados, o atendimento foi muito precário. Houve algum avanço no Governo Lula, mas isso não representa grande mérito, pois a base de comparação com a administração anterior é muito baixa. Não houve grande melhoria de uma gestão para outra.

O que é preciso para iniciar uma reforma agrária de verdade?

Mudar a política econômica do Governo. É ela quem determina cortes de verbas e restrições orçamentárias que impedem a materialização da reforma agrária.

Enquanto isso não acontece, a violência tem aumentado no campo?

Vivemos a mesma tensão de uma população que não tem como sobreviver. A violência é crescente pelo agravamento do desemprego, tanto no campo, quanto na cidade. E não há válvula de escape: antigamente, o trabalhador podia migrar em busca de condições melhores. Hoje, isso se tornou mais difícil.

C&T

As longas horas perdidas pela cadeia produtiva em infindáveis filas de automóveis e caminhões são tão impactantes para a economia e qualidade de vida que pesquisadores de todos os continentes buscam fórmulas que resolvam o problema. No Brasil, um convênio construído por pesquisadores da UFRGS (Universidade Federal do Rio Grande do Sul) e amparado pelo CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico) permitiu acesso à pesquisa desenvolvida na Alemanha e recebeu o nome de Siscot, sigla em inglês para Sistema Integrado de Otimização, Controle e Operação de Tráfego.

O resultado é um software livre que pode ser empregado por prefeituras de todo o País como um sistema de informação para mobilidade urbana, com capacidade de interligar subsistemas distintos como as centrais de controle de tráfego e oferecer resultados via Internet em tempo real aos usuários. A grande novidade é que o sistema introduz a variável “comportamento” dos motoristas, cujos padrões foram extraídos de experimentos com os condutores em situações de escolha: é a inteligência artificial aplicada para prever as decisões dos motoristas na hora de definir rotas de tráfego.

A engenheira Ana Lucia C. Bazzan, professora adjunta do Departamento de Informática Teórica no Instituto de Informática da UFRGS e uma das coordenadoras do trabalho, esclarece, contudo, que o funcionamento adequado do sistema exige a inserção de informações que reflitam as realidades do tráfego em cada cidade. Ou seja, de nada serve utilizar “dados históricos, pois trata-se de uma linguagem de programação de alto nível que precisa ser devidamente alimentada”. Porto Alegre é um dos municípios que vêm se adaptando para aplicar a metodologia, mas ainda não oferece a transmissão de dados em tempo real. Segundo Bazzan, a cidade gaúcha tem uma boa rede de fibra ótica, apesar da baixa capilaridade, mas

com uma estrutura de tráfego radial, diferentemente de cidades como São Paulo, por exemplo, que possui grandes artérias em todas as regiões.

De acordo com ela, o que o projeto ainda não permite é oferecer todo o suporte necessário para que o sistema funcione adequadamente em todos os municípios que venham a fazer o download do material disponível. Ainda conforme a professora, sua equipe conta apenas com duas pessoas e aos interessados cabe o ônus dos recursos humanos e financeiros para a empreitada, pois é preciso que cada Centro de Engenharia de Tráfego local faça um estudo para compreender o comportamento do motorista na região e, assim, possa nutrir o sistema.

Segundo Bazzan, o intercâmbio com a Universidade de Duisburg-Essen desde 1999 “encurtou caminhos na pesquisa”, que ganhou fôlego através dos dados simulados obtidos com as experiências do projeto Sociat (Simulation of Social Agents in Traffic), capitaneado pelo professor M. Schreckenberg.

O modelo

O Siscot é baseado em um autômato celular (um conjunto de autômatos com detectores, câmeras etc, identicamente programados que interagem entre si) que divide um trecho qualquer de uma via em partes elementares de comprimento fixo e executa simulações em frações de tempo. Nele, cada veículo possui uma determinada velocidade e uma posição em relação aos outros carros. O modelo vislumbra o controle dos semáforos, com redução do consumo de combustível e dos atrasos nas viagens em vias urbanas.

Essa tecnologia já é bem-sucedida na previsão de engarrafamentos em auto-estradas da Alemanha, nos arredores da cidade de Colônia. O sistema alemão classifica suas condições de tráfego nas categorias como fluido, congestionado e no estágio intermediário conhecido como fluxo sincronizado, cada qual representado respectivamente pelas cores verde, vermelha e amarela.

Para criar uma simulação, é necessário montar um cenário, que é a representação dos elementos topológicos estáticos, como ruas, cruzamentos, vias ou faixas e dinâmicos, como os semáforos e seus planos de funcionamento. Enfim, todas as intervenções existentes no mundo real com o máximo de suas especificidades apresentadas.

A partir disso, o sistema permite a inserção de veículos de quatro formas: probabilidades constante e variável, fluxos constante e variável, com a apreciação das possibilidades de uma tomada de mudança na direção. A plataforma do Projeto Siscot é baseada em linguagem Java, num aplicativo multiplataforma que utiliza como entrada os arquivos gerados na saída do simulador. A visualização pode ser feita pela cor correspondente à taxa de ocupação das vias ou pelos veículos que trafegam por elas.

Futuramente, o sistema pode apresentar até mesmo as áreas de desaceleração pela execução de obras em vias públicas e oferecer informações via celular.

Mais:

<http://www.inf.ufrgs.br/~mas/traffic/>

<http://www.traffic.uni-duisburg.de/>

<http://www.autobahn.nrw.de/>