JORNAL DO
Engenheiro

Impresso Especial
9912181248/2007/DR/RJ
SENGE/RJ
CORREIOS

DEVOLUÇÃO GARANTIDA
CORREIOS

Nº 126 – ano XIII – novembro de 2008 | SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – SENGE-RJ | UM SINDICATO DE CATEGORIA – Filiado à CUT e à fisenge

Fotos: Leonardo Santos

O transporte sobre trilhos no Rio de Janeiro

Especialistas falam ao Jornal do Engenheiro sobre a situação dos trens urbanos/ metropolitanos e do metrô. Págs. 4, 5 e 6

Fernando Mac Dowell, engenheiro

Raul De Bonis, diretor da CBTU

Edgard Coelho, Secretário do Simerj

Júlio Lopes, Secretário Estadual de Transportes

A Crise Financeira Mundial e o Brasil

Os economistas Rodrigo De Ávila e Paulo Jager explicam a origem da crise e o que pode acontecer ao país. Pág. 8

Eleitos novos diretores para a MÚTUA/CAIXA-RJ

Sônia da Costa Rodrigues é eleita diretora-administrativa da MÚTUA/CAIXA-RJ e Edinaldo Souza, diretor-financeiro. Em entrevista ao JE, eles garantem que terão comprometimento e farão uma gestão transparente. Pág. 3

Editorial

O que se espera da prefeitura do Rio nos próximos anos

Conforme previámos no editorial passado, a disputa do segundo turno para a prefeitura do Rio foi muito acirrada. Para um universo de quatro milhões e meio de eleitores a diferença entre Eduardo Paes e Gabeira ficou em torno de 50 mil votos, aproximadamente. Deve ser ressaltado o nível altíssimo de abstenções, em torno de 20%, superando a maioria dos outros colégios eleitorais. Este fato pode, em parte, ser explicado pela decretação do feriado na segunda-feira, dia 27, fazendo com que muitos se ausentassem do Rio no fim-de-semana, transformando-o em feriado prolongado. Mas não é tudo, refletindo um alto grau de desinteresse pela política num dos estados mais politizados do país.

O acontecimento mais importante dessa eleição foi a decretação do fim da era César Maia, na prefeitura do Rio, o que já estava anunciado pelos dois candidatos postulantes ao cargo de prefeito. Isto significa que a herança maldita do atual prefeito vai aos poucos sendo superada e substituída. É o caso da aprovação automática nas escolas municipais, uma aberração que ambos os candidatos insistiram em reprovar. Logo em seu primeiro discurso, quando sua eleição ficou definida, Eduardo Paes enfatizou que seu primeiro ato na prefeitura seria acabar com a aprovação automática.

Alguns fatos de natureza política e seus desdobramentos merecem destaque. Em primeiro lugar, o uso desmesurado da máquina do governo do estado em favor de seu candidato, o que talvez tenha sido o diferencial maior em favor do prefeito eleito. Ele também explicitou esta vantagem e, em sua primeira fala depois de eleito, atribui sua eleição ao atual governador Sérgio Cabral. Suas implicações negativas se traduzem na concentração excessiva de poder nas mãos do governador, incluindo aí a prefeitura do Rio. Sabemos que tanto Cabral como o futuro prefeito são políticos egressos do PSDB, tendo ambos deixado aquele partido em busca de legenda para suas candidaturas. No fundo, são dois políticos comprometidos com políticas neoliberais. Vide a extinção das empresas do governo do estado implementada pelo governador.

Opinião

Em defesa dos aposentados e pensionistas

▪ **Senador Paulo Paim**

Tal como a água que de tanto bater na rocha a perfura, estamos novamente cobrando os direitos de nossos aposentados e pensionistas. A Câmara dos Deputados está analisando duas matérias de nossa autoria: a emenda ao PLC 42/07 que estende para todas as aposentadorias e pensões o mesmo percentual de reajuste dado ao salário mínimo e o PLS 296/03 que extingue o fator previdenciário.

É hora de cobrarmos de nossos representantes no Congresso Nacional suas posições. Temos de pressionar nossos deputados a votar em favor dessas matérias. A aprovação do fim do fator previdenciário vai beneficiar 30 milhões de trabalhadores que, com a incidência do fator previdenciário no momento de suas aposentadorias, terão prejuízos altíssimos.

No caso das mulheres os registros de perdas alcançam os 40%, já para os homens o número é de 35%. E isso acontece em razão da forma como o fator é calculado. Ele leva em consideração a idade, a alíquota e o tempo de contribuição do trabalhador no momento da aposentadoria, e a expectativa de sobrevida (calculada conforme tabela do IBGE). Ou seja, quanto maior a expectativa de vida, menor será o valor do benefício a ser recebido.

É preciso que todos tenham claro que o fator atinge apenas aqueles que ganham salários de até R$ 3.038,20. Ou seja, os trabalhadores do Regime Geral da Previdência Social. Aqueles que ganham, por exemplo, R$ 25 mil no serviço público também não sofrerão a incidência do fator. Uma injustiça.

Lutamos para que todos os trabalhadores brasileiros tenham direitos iguais. Por isso apresentamos como alternativa ao fim do fator a PEC 10/08 que estipula uma idade mínima para os trabalhadores da área privada, nos mesmos princípios daqueles que temos para os servidores públicos. A idéia da PEC 10 é seguir uma série de normas de transição a fim de evitar injustiças.

O objetivo é, inicialmente, fixar os limites de 51 anos de idade para os homens e de 46 para as mulheres, como regra de transição, com o pedágio de um ano a cada três anos. A idade de 55 anos e 60 seriam para aqueles que entrassem no sistema depois da aprovação da PEC 10/08. É importante destacar que ninguém se aposentará com menos de 35 anos de contribuição, no caso dos homens, e de 30, no caso das mulheres. A única exceção são as aposentadorias especiais.

Ao fim do período de transição tanto os servidores públicos quanto os do RGPS estarão se aposentando com 55 e 60 anos, mulheres e homens, respectivamente.

A proposta garante os princípios de justiça, igualdade e solidariedade para todos trabalhadores. Com o fim do fator e a adoção da idade mínima, a forma de cálculo das aposentadorias será feita com base nas 80 maiores contribuições. Isso a contar de 1994 até os dias de hoje, garantindo assim o princípio da integralidade. Ou seja, todos receberão o benefício em sua totalidade, sem reduções.

Queremos que os aposentados e pensionistas tenham direito à integralidade, à paridade e a não voltar a pagar a Previdência depois de terem se aposentado. Sabemos que nossos ideais são justos, que os brasileiros esperam que a Lei garanta a eles um benefício decente.

Por isso, continuaremos vigilantes e firmes na defesa dos direitos dos aposentados e pensionistas, das áreas pública e privada. Sempre teremos como foco a conquista de uma sociedade mais harmônica, inclusiva e justa. É preciso que fique claro que nossos idosos estão voltados para a questão. Seus passos podem ser lentos, mas são sempre para frente, rumo à conquista de seus direitos. Um político que se preza jamais deixará de olhar para suas crianças e seus idosos.

SENGE RJ SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PRESIDENTE
Luiz Antonio Cosenza

DIRETORIA
Agamenon Rodrigues Oliveira, Antonio José Martins, Carlos Alberto da Cruz, Clayton Guimarães do Vabo, Clovis Nascimento, Fernando Turino, Flavio Ribeiro Ramos, Francisco Parentes, Gilberto da Silva Nunes, Gunter Angelkorte, Günther Benedict Craesmeyer, Jorge Antonio da Silva, Jorge Saraiva da Rocha, José Amaro Barcelos Lima, José Stelberto Porto Soares, Julio Cezar Arruda de Carvalho, Luiz Antonio Cosenza, Marco Antonio Barbosa, Maria Virginia Brandão, Olimpio Alves dos Santos, Paulino Cabral da Silva, Paulo César Granja, Sergio Gomes dos Santos, Sonia da Costa Rodrigues

CONSELHO EDITORIAL
Agamenon Rodrigues Oliveira, Antonio José Martins, Clovis Francisco Nascimento Filho, Flavio Ribeiro Ramos, Günther Benedict Crasmeyer, José Stelberto Porto Soares e Luiz Antonio Cosenza.

CONSELHO FISCAL
Titulares: Aloisio Souza da Silva; Paulo Cesar Quintanilha; Sergio Barbosa de Almeida; **Suplentes:** Antonio Carlos Soares Pereira; Catarina Luiza de Araujo; Rubem Corveto de Azeredo.

JORNAL DO Engenheiro

Edição: Júlia Gaspar (MTE 28.318/RJ)
Estagiária: Julia Affonso
Editoração e Produção Gráfica: Leonardo Santos
E-mail: imprensa@sengerj.org.br
Tiragem: 5.500 exemplares
Periodicidade: Mensal
Impressão: Monitor Mercantil

SENGE-RJ – Av. Rio Branco, 277, 17º andar Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20040-900
Tel: (0 XX 21) 3505-0707 Fax: (0 XX 21) 3505-0733 Endereço: **www.sengerj.org.br** Correiro eletrônico: **sengerj@sengerj.org.br**

MÚTUA tem novos representantes

O ano de 2009 será de mudanças para os funcionários do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA-RJ) e também para os associados da MÚTUA no Estado do Rio de Janeiro. Depois da posse do presidente eleito para o CREA-RJ, Agostinho Guerreiro, em janeiro, ele assinará um convênio com a MÚTUA, criando novamente a Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA-RJ, pois a antiga foi extinta pelo atual presidente da entidade. Feito isso, os novos diretores da MÚTUA/CAIXA-RJ, Eduardo Konig, Sônia da Costa Rodrigues e Edinaldo Souza, assumirão seus cargos. Eduardo Konig será o diretor geral, Sônia Rodrigues será diretora-administrativa e Edinaldo Souza diretor-financeiro. Sônia e Edinaldo contam, nesta entrevista, como vão atuar. E garantem uma gestão de comprometimento e transparência.

SÔNIA RODRIGUES: diretora-administrativa

– Qual seu principal objetivo na MÚTUA/CAIXA-RJ?
– Proporcionar aos associados todos os benefícios que a Caixa possa oferecer, com a finalidade de obterem todo o conforto necessário a sua saúde física, financeira e profissional.

– Você já fez algum contato com as entidades e instituições de ensino do Sistema CONFEA/CREA?
– Até o momento não, pois ainda não tomamos posse. E, antes de formalizar propostas junto às entidades e instituições de ensino, será necessária uma discussão prévia e a aprovação por parte de todos os diretores eleitos, daí iniciaremos o processo.

– Como você pretende fazer da sua gestão um trabalho de comprometimento e transparência?
– O comprometimento e a transparência são características pessoais. Eu acredito que todos perceberão essas qualidades, durante a minha gestão.

– Algumas palavras aos associados da MÚTUA/CAIXA-RJ?
– Caros colegas, quero agradecer do fundo do coração a confiança em mim depositada para representá-los, enquanto diretora-administrativa da Caixa de Assistência dos Profissionais do CREA-RJ. E farei tudo o que estiver ao meu alcance para honrar todo o programa por mim divulgado, espero contar com a participação de todos para tornar a nossa Caixa a cada dia mais forte e participativa. Estou aberta a ouvir críticas e sugestões, pois só assim cresceremos. Acessem o meu site **www.soniarodrigues.com.br**, lá vocês encontrarão o meu programa e, através do Fale Conosco, poderão enviar-me e-mails.

EDINALDO SOUZA: diretor-financeiro

– O que os associados da MÚTUA podem esperar de seu trabalho?
– Transparência, determinação e correção.

– Quais convênios você pretende criar para os membros da MÚTUA?
– Vários. No campo profissional, saúde, lazer, etc. Dando preferência às entidades de classe do Sistema CONFEA/CREA. Por exemplo, a AEEFLA (Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro da Leopoldina) tem uma pousada em Cachoeira de Macacu. Temos que procurá-la, para o convênio.

– Qual a importância do apoio às entidades da classe?
– Quanto mais forte as entidades de classe, mais forte será a MÚTUA e vice-versa. A MÚTUA tem um bom orçamento. As entidades de classe, muitas vezes, têm dificuldades para fazer informativos, cursos, palestras. Lembrar aos profissionais que basta ser sócio de uma entidade de classe para ser sócio institucional da Mútua, sem pagar mais nada. Muitos se associariam aos dois órgãos.

Em sua proposta, quando você fala em abrir a caixa preta da MÚTUA, o que isso quer dizer?

Edinaldo Souza - Basta perguntar quantos profissionais conhecem a MÚTUA. Aos poucos que conhecem, basta perguntar o que sabem sobre a MÚTUA. A resposta será muito pouco. Ela está fechada em si mesma. Houve, anos atrás, um roubo de barras de ouro da Instituição. Alguém sabe o desfecho do caso?

Transport trilhos em

No Rio de Janeiro, a situação de m especialistas. O secretário de transp

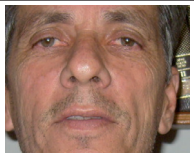
Júlia G

Especialistas do setor de transportes sobre trilhos estão apreensivos com a situação dos trens urbanos/metropolitanos e do metrô no Rio de Janeiro. Lotação, demora, desconforto e alto preço das tarifas são queixas comuns entre muitos usuários. Mas o secretário de transportes, Júlio Lopes, acredita que o setor está bem e apresenta melhoras consideráveis ao longo dos anos.

O metrô carioca teve a sua concessão prorrogada por mais 20 anos para a Opportrans Concessão Metroviária S/A (concessionária privada que opera o metrô do Rio de Janeiro desde 1998). Apesar do longo tempo de prorrogação, não foi aberta uma nova licitação. O secretário geral do Sindicato dos Metroviários, Edgard Coelho, explica que existia um contrato em vigência e faltavam ainda 10 anos para o término, somando tudo, a concessionária tem 30 anos para administrar o metrô carioca.

– Entendemos que o fato de prorrogar um contrato de concessão de serviço público na metade de sua vigência é ilegal e burla a lei 8.666. Esta denúncia foi feita ao Ministério Publico Estadual, afirma Edgard.

A Federação Nacional dos Metroviários (Fenametro) e o Sindicato dos Trabalhadores em empresas de transportes metroviários do Rio de Janeiro (Simerj) fizeram denúncia ao Ministério Público contra a prorrogação do contrato de concessão de transporte metroviário por mais 20 anos além do estabelecido. Edgard Coelho considera que o Metrô Rio é o único que está tendo vantagem com esta prorrogação.



Edgard Coelho, Secretário do Simerj

Segundo o secretário de transportes, Júlio Lopes, o que aconteceu foi uma parceria entre o governo do estado e a concessionária Opportrans.

– Prorrogamos a concessão por mais 20 anos. Em contrapartida, a concessionária assumiu, além da operação e manutenção das Linhas 1 e 2, os investimentos necessários para a expansão destas Linhas na cidade. Através desta parceria público-privada, a Opportrans se comprometeu a investir R$ 1,2 bilhões no sistema, o que incluiu a construção de estações, a aquisição de 114 novos carros do metrô e melhoria da sinalização da Linha 2, que permitirá menor intervalo entre os trens e mais segurança na circulação, diz o secretário.

Para Júlio Lopes, a prioridade é a compra de novos carros e a implementação da Linha 1A.

– O principal projeto é o que visa desafogar o transbordo entre a Linha 2 e a Linha 1, que hoje é feito na Estação Estácio. Para isso, a concessionária pretende construir uma ligação (a Linha 1A) entre a estação de São Cristóvão, na Linha 2, passando pela Estação Cidade Nova, que será erguida em frente ao prédio da prefeitura, chegando até a Estação Central, onde a Linha 2 se juntará a Linha 1, que segue até a Estação Botafogo, explica.

Projeto original do Metrô

Desde que começou a ser pensado, em 1968, e a ser construído, em 1977, houve mudanças no projeto original do metrô (finalização do trecho Estácio – Carioca, via Cruz Vermelha, até a Praça XV) e fizeram um projeto provisório (ligação entre as estações São Cristóvão, na Linha 2, e Central, na Linha 1, através de desvio feito pelo Centro de Manutenção).

Para o engenheiro e responsável pelo planejamento e projetos de engenharia da atual Rede Metroviária do Rio de Janeiro, Fernando Mac Dowell, o motivo foi um jogo financeiro de interesse da concessionária. Ele explica que foram feitas duas estações de correspondência para descentralizar, uma é a Carioca e a outra é a Estácio, que está em operação, funcionando, provisoriamente, como uma estação da Linha 2. "Isso era só por um período, porque depois teria que fazer o trecho Estácio – Carioca – Praça XV", diz o especialista. E ele completa:

– Mas a concessionária não quis saber disso, nem quis conversar muito com quem tinha o contrato. Ela quis fazer uma coisa independente, porque quis congelar o metrô, ou seja, segurar os trens nas extremidades, com isso há menos carros rodando as estações, o que justifica não ter que comprar outros carros. Então, temos este intervalo entre trens de quatro minutos pro resto da vida, que poderia ser diminuído, a final o metrô foi feito para ter entre 90 e 100 segundos de intervalo entre os trens, explica.

O diretor da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Raul De Bonis, considera que há grave equívoco e prejuízo para os transportes de passageiros da Região Metropolitana do Rio de Janeiro com a decisão de execução do projeto provisório.

Fernando Mac Dowell, engenheiro

– Realmente, é preciso resolver o problema do gargalo existente na interseção das duas linhas, no Estácio. E isso seria alcançado, adequadamente, com a conclusão das obras do trecho Estácio – Carioca, via Cruz Vermelha, ampliando significativamente a demanda atendida pelo sistema. A decisão tomada pelo Governo do Estado pautou-se em outros critérios de análise que não a busca da melhor solução técnica para o problema, afirma.

O secretário de transportes Júlio Lopes enfatiza que a Linha 1A não inviabiliza a construção do trecho original Estácio – Carioca – Praça XV e concorda que o ideal seria a construção deste trecho do projeto original, mas afirma que não há recursos pra este fim. "Essa é uma obra que envolveria quase R$ 1 bilhão", diz.

Júlio Lopes defende a alternativa de construção da Linha 1A: "Vai melhorar muito a circulação da Linha 2. A nova linha vai reduzir em 13 minutos o tempo de viagem de quem embarca no metrô na Pavuna rumo ao Centro do Rio. Além disso, com os novos carros que serão colocados para atender a demanda de passageiros, o intervalo dos trens no trecho entre as estações Central e Botafogo, que hoje é de quatro minutos, diminuirá para dois minutos. Por isso, esse não é um projeto provisório e sim alternativo, explica o secretário.

E Júlio Lopes considera que o planejamento da Rede Metroviária precisou ser modificado. "A cidade do Rio de Janeiro mudou, o metrô planejado há 10, 20 anos atrás não pode mais ser considerado. Hoje, o Rio de Janeiro possui outra configuração, então é absolutamente necessário implementar essa ligação Carioca-Estácio. Essa baldeação feita, hoje, na Estácio se transformou num enorme gargalo que precisa ser desafogado. E a Linha 1 A é uma alternativa dentro de um novo momento que a cidade se encontra, diz.

No projeto original da malha metroviária do Rio de Janeiro, que ainda não foi concluído, constam as seguintes linhas: Linha 1 (Saens Peña x General Osório); Linha 2 (Carioca x Pavuna); Linha 3 (Carioca x Alcântara); Linha 4 (Carioca x Alvorada - já licitada); Linha 5 (Santos Dumont x Ilha do Governador) e a Linha 6 (Alvorada x Duque de Caxias). O engenheiro Mac Dowell considera que este projeto, apesar de ser muito bom para a população, não interessa financeiramente para a concessionária e por isso não é efetivado.

O diretor da CBTU, Raul De Bonis, afirma que os moradores do Rio de Janeiro estão a mercê de um sistema perverso, que prejudica toda a população e a economia do Estado.

– A Região Metropolitana do Rio de Janeiro situa-se entre aquelas que, no Brasil, apresentam condições fortemente inadequadas no tocante às características predominantes e ao comportamento do setor de transportes: baixo nível de integração, tempos excessivos

tes sobre m debate

metrôs e trens urbanos preocupa portes, Júlio Lopes, rebate as críticas

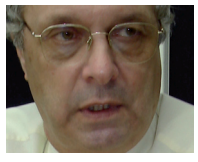
Gaspar

de viagem, veículos inadequados, baixos níveis de conforto e segurança, argumenta.

O secretário geral do Sindicato dos Metroviários, Edgard Coelho, considera que as opções de prioridade foram equivocadas.

– Expandiram o metrô em direção a zona sul, construindo uma nova estação a cada 4 anos a um custo de R$ 600 milhões o quilômetro, que agregaram somente 10 mil usuários por estação. O lamentável disso tudo é que, com menos de R$ 1 bilhão, é possível concluir a Linha 2 até a Carioca, via Cruz Vermelha, e com um pouco mais chegar à Praça XV, integrando com as barcas, argumenta.

Mas o secretário de transportes, Júlio Lopes, garante que o projeto original não foi construído por falta de recursos e de continuidade administrativa.



Raul De Bonis, diretor da CBTU

– Se cada governo tivesse investido, pelo menos um pouco, nós já teríamos um grande avanço. Porém, durante o período que abrangeu o governo Brizola, não foi considerado prioritário o investimento em transporte de massa, desta forma, se passaram oito anos até a retomada dos investimentos nesta área, diz.

Trens urbanos (metropolitanos)

Os trens urbanos/metropolitanos também precisam de melhorias. O engenheiro Mac Dowell considera que é preciso transformá-los em trens de operação tipo metroviária e, aos poucos, substituí-los por trens de metrô, que têm qualidade superior; além de melhorar a legislação do uso do solo.

– A Supervia poderia ser levantada, levantar as estações, ou seja, os trens passarem por cima da cidade, para os bairros respirarem. E, em baixo, construir mais shoppings para gerar mais empregos locais e desconcentrar a demanda de pessoas nos trens metropolitanos e nos metrôs em certos horários de pico, explica.

O diretor da CBTU, Raul de Bonis, diz que os sistemas de trens urbanos e de metrô da Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresentam alguns problemas ainda muito graves.

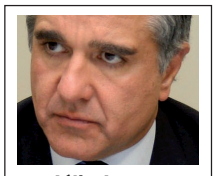
– Creio ser necessário, pelo menos, ampliar e aprimorar as condições de integração desses sistemas com os demais sistemas e serviços de transporte de nossa região; aumentar as condições de capacidade de transporte atualmente observadas (mais veículos, superação de gargalos, tais como o do Estácio); prosseguir no esforço de ampliação desses sistemas e serviços (Linha 3, Linha 4, recuperação do ramal de Guapimirim); atingir Itaguaí (eventualmente através da utilização de veículos leves sobre trilhos), explica.

O secretário de transportes, Júlio Lopes, afirma que é necessário investir em projetos que ampliem o raio de ação dos sistemas de alta capacidade, que são os transportes sobre trilhos (trem e metrô).

– É desta forma que evitaremos os congestionamentos e o tráfego lento que são resultados, justamente, da falta de planejamento de transportes de massa. Ou seja, precisamos de um novo modelo que privilegie o uso do transporte coletivo e incentive o uso dos meios não poluentes em detrimento do transporte individual e poluente, explica.

O secretário de transportes garante que foram negociados investimentos com a Supervia, a concessionária da rede de trens urbanos/metropolitanos.

– A Secretaria Estadual da Fazenda, por determinação do governador, disponibilizou os recursos necessários para a realização da licitação internacional para a compra de 30 novos trens ainda este ano. Esta licitação, certamente, vai dar uma contribuição fundamental para a mobilidade da população do Rio de Janeiro. Com estes 30 trens novos, somados aos 20 trens, cuja entrega realizou-se no final de 2007, o Governo do Estado renova em quase 50% a frota da Supervia, afirma.



Júlio Lopes, Secretário Estadual de Transportes

Júlio Lopes explica que também realizou uma parceria com a Secretaria de Obras para a melhoria e recuperação da via do ramal ferroviário Guapimirim–Saracuruna, iniciada em setembro. Segundo o secretário, estão previstas a troca de oito mil dormentes e de 300 dormentes especiais; a recuperação de uma ponte metálica, localizada próxima à Parada Modelo; a limpeza e desobstrução das valas laterais à ferrovia; além de toda a recuperação da infra-estrutura da via e capina do trecho.

– Foram anos sem investimentos ali. Agora que conseguimos fechar o contrato para liberação dos recursos, vamos nos empenhar para entregar a obra no prazo firmado e oferecer aos passageiros conforto e segurança na viagem, garante o secretário.

Trem-bala do Rio até São Paulo

O projeto do trem-bala pretende ligar o Rio de Janeiro a São Paulo até 2015. Mas o engenheiro Mac Dowell considera que os cariocas não estão preparados para receber este veículo.

– Aqui, os sinais de trânsito são roubados na frente de todo o mundo, fios de energia também são roubados no túnel Zuzu Angel, assim como os trens têm fios roubados, você acha que nós estamos com cultura suficiente para fazer um sistema de transporte que anda a 350 Km e não pode ter um "ai", senão mata logo 600 pessoas, pelo menos. Não estamos preparados e não estamos fazendo nada culturalmente para isso, afirma.

Raul de Bonis afirma que ainda não está totalmente convencido de que o trem-bala estará concluído no prazo estipulado. "Trata-se de um montante de investimentos muito elevado, cerca de R$ 25 bilhões, segundo o que tenho ouvido atualmente", diz.

Edgard Coelho afirma que é a favor do trem-bala e de todos os projetos que resgatem o transporte sobre trilhos, não só de longa distância, como também nos grandes centros urbanos.

– Só assim teremos uma melhora significativa na infra-estrutura do Brasil, dando mais modernidade para a disputa comercial em uma economia globalizada. Este modal (o trem-bala) é fator de desenvolvimento econômico, social e ecológico, argumenta.

O secretário de transportes, Júlio Lopes, considera que o trem-bala vai mudar a realidade do Rio e de São Paulo.

– Queremos trazer para o Brasil o que há de mais inovador no mundo, uma vez que o TAV (Trem de Alta Velocidade) possui uma das tecnologias mais desenvolvidas em termos de transporte, com raros casos de acidentes nos países que o adotaram, diz.

O secretário de transportes acredita que a ligação Rio-São Paulo criará uma megalópole, proporcionando o aumento da freqüência das pessoas entre as duas cidades, agregando demanda e trazendo mais desenvolvimento para as duas metrópoles, que concentram grande parte da economia do país.

– O estudo ainda preliminar já contempla mais de dez traçados que estão sendo analisados por especialistas em transportes e autoridades públicas. Inclusive, em setembro, o BNDES, junto com a Halcrow, realizou duas rodadas de apresentação do estudo de viabilidade a prefeitos de duas dezenas de municípios da Baixada Fluminense e do Centro-Sul do estado, explica.

Júlio Lopes diz que, após a entrega do estudo de viabilidade técnica, terá acesso às informações primordiais como prazos, etapas e traçado. Ele garante que o Governo Federal está desenvolvendo uma licitação internacional, prevista para março do ano que vem. "Pretendemos que o Trem de Alta Velocidade já esteja em operação na Copa do Mundo de 2014", afirma o secretário. ►

CONTINUAÇÃO

Privatizações do setor de transportes sobre trilhos

O engenheiro Fernando Mac Dowell considera que foi necessário privatizar o setor de transportes sobre trilhos, mas, segundo ele, o governo precisa vigiar e exigir as melhores condições para os passageiros.

– A gente tem governos e governos. Tem governo que entra e tenta fazer todo o possível para o metrô ir para a frente. E tem governo que não quer nem ouvir falar do metrô. Um sistema de transportes não pode ficar em função de interesses políticos, e quando você concede o direito político maior é por querer que funcione corretamente. Mas não dá o direito da concessionária fazer o que bem entende com o metrô, o governo tem que cobrar a boa administração, afirma.

O diretor da CBTU, Raul De Bonis, não acredita que tenha sido necessária a privatização.

– Os serviços de transporte de passageiros constituem uma necessidade básica da população e da economia local, regional e mesmo nacional, se considerarmos o conjunto das cidades. Desse modo, considerarmos somente a fonte tarifária como elemento de sustentação para garantir o equilíbrio econômico-financeiro de contratos conduz, invariavelmente, à precarização desses serviços, com múltiplos prejuízos para todos. De outra parte, adotar outras opções para o financiamento dos serviços de transporte de passageiros somente produzirá os resultados desejados através de plenas condições de acompanhamento e fiscalização por parte do poder público, assim como de total transparência, explica.

O secretário geral do Sindicato dos Metroviários, Edgard Coelho, também considera a privatização do setor de transportes sobre trilhos lastimável.

– O principal discurso dos neoliberais que fizeram as privatizações era que o sistema dava prejuízo e o estado não tinha recursos para bancar e nem para os investimentos necessários. Entretanto, o governo, para privatizar, fez uma série de investimentos que há muito não fazia. Elevou a tarifa em mais de 300% antes de entregar, amarrou nos contratos a obrigação do estado de fazer todos os investimentos de grande porte, como a expansão das linhas de metrô, construção de novas estações, compra de trens e, no caso da Supervia, a compra de trens, sistemas e reforma de estações. ■

• As declarações contidas nesta matéria são de responsabilidade dos entrevistados.

Engenharia Cultural

ARTE, POESIA E LITERATURA

Erro ou arte?

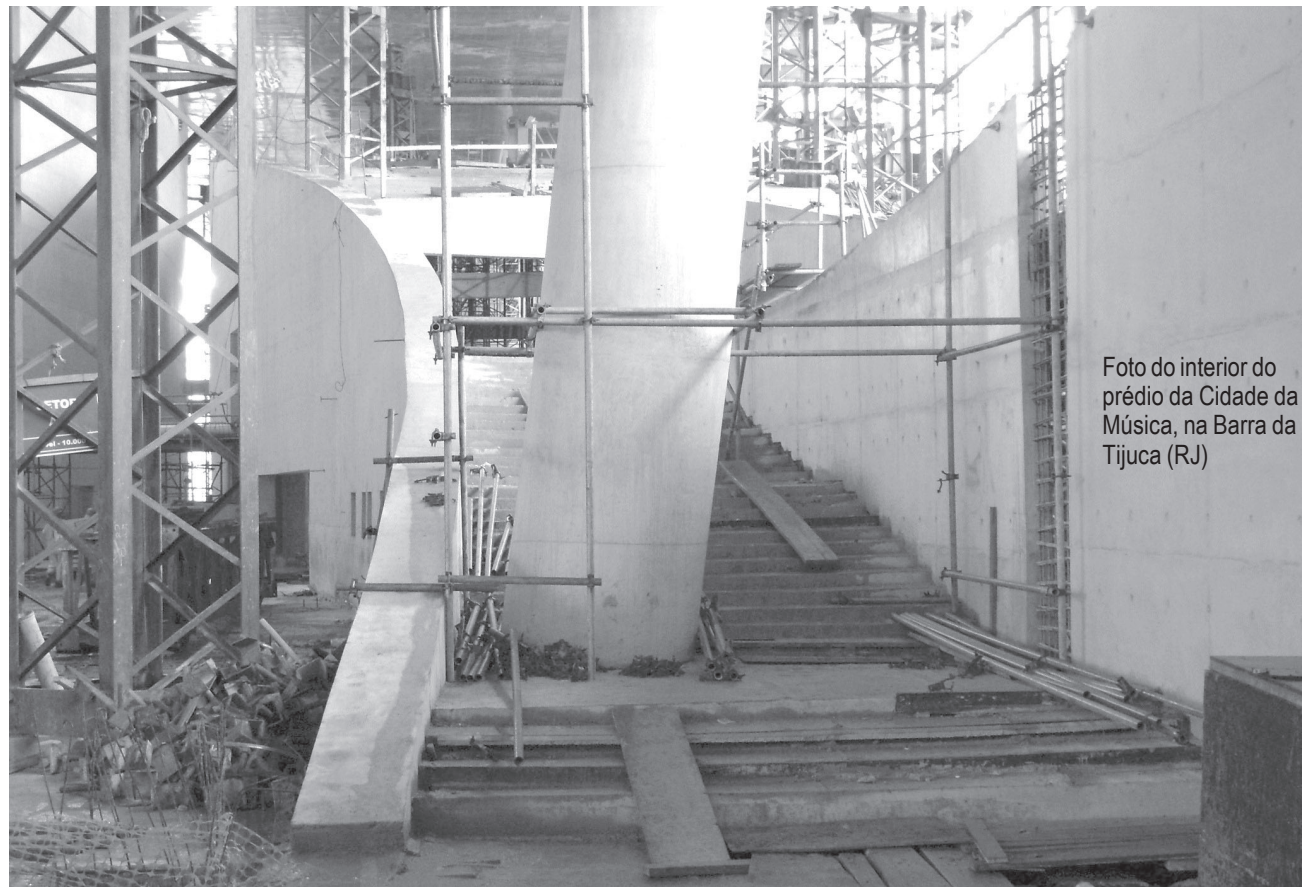


Foto do interior do prédio da Cidade da Música, na Barra da Tijuca (RJ)

• A coluna "Engenharia Cultural" é destinada a engenheiros que queiram publicar poesias, contos, crônicas, histórias de vida, ou mesmo fotos em alta resolução (300dpi) sobre a cidade ou de denúncia social. Para participar, envie sua colaboração para: **imprensa@sengerj.org.br**

CEDAE

Data-base de funcionários em pendência

Com Data-Base em maio de 2008, a CEDAE e seus empregados chegam à novembro ainda sem entrarem em acordo. Um impasse na Cláusula 47, que, há 20 anos, prevê garantia de emprego para 100% dos funcionários, está atrasando as negociações. Os Sindicatos dos Engenheiros (SENGE-RJ), dos Administradores, dos Trabalhadores na Indústria de Purificação e Distribuição de Água (STAECNON-RJ) e dos Trabalhadores na Indústria de Produção e Purificação de Águas de Niterói (STIPDAENIT) aceitaram a proposta da empresa para quebrar a cláusula e tirar os 100% de estabilidade dos empregados, dando garantia para 98% deles. Apesar dos trabalhadores terem aceitado a nova cláusula, a CEDAE não quer ter critérios para dispensar os 2% que ficarão sem o direito, ou seja, demití-los sem justa causa em casos de negligência, desleixo ou excesso de faltas e atrasos. Diante desta condição, os empregados não fecharam acordo e a Data-Base continua em aberto. O Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Saneamento Básico e Meio Ambiente do Rio de Janeiro e Região (SINTSAMA) não concordou com a diminuição da garantia de 100% para 98% dos trabalhadores e está em litígio.

ONS

Empresa e trabalhadores ainda em impasse

Após nova rodada de negociações, no último dia 22 de outubro, a Intersindical recusou a última proposta de acordo coletivo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). A empresa manteve as mesmas condições que havia apresentado anteriormente, que apenas os funcionários de Recife e Florianópolis (menos de 20% do quadro total de funcionários da ONS) haviam aceitado. A Intersindical pretende, no momento, intensificar os contatos institucionais para encontrar uma solução para o impasse.

Coluna do DIEESE

Alguns indicadores sobre a economia brasileira e a crise financeira internacional

O mês de outubro de 2008 talvez tenha sido, nas últimas décadas, o período de maior turbulência no mercado financeiro internacional. Trata-se de uma crise que se origina e se espalha a partir do centro financeiro e econômico mundial e deve, provavelmente, repercutir negativamente em muitos países. Até o momento, não é possível fazer previsões quanto à intensidade e à extensão da crise, sob pena de as mesmas serem imediatamente desautorizadas pelos fatos. A marca destas últimas semanas é o crescimento impressionante da incerteza e, com isso, do risco de contração da atividade econômica mundial.

Embora não seja possível fazer afirmações sobre os desdobramentos da crise, pode-se, contudo, afirmar que os impactos sobre os países dependerão também, da postura e da situação em que os mesmos se encontram. Isto é, na impossibilidade de afirmações sobre o ponto de chegada, vale nos situarmos sobre o ponto de partida. Nem todos estão na mesma situação, como é o caso do Brasil.

Após décadas de estagnação, a economia brasileira vinha mantendo uma expansão consistente. O comportamento do PIB brasileiro, desde 2004, apesar de apresentar taxas de crescimento aquém das necessidades do país, segue sistematicamente mais favorável que nas décadas anteriores. Caso as previsões para o ano de 2008 se confirmem, o crescimento médio anual dos últimos 5 anos alcançará uma taxa da ordem de 4,5%. Nos últimos meses, o bom desempenho vem se confirmando, sustentado pelo mercado doméstico, após um período de dinamismo puxado pelas exportações. No segundo trimestre de 2008, as variações do consumo das famílias e dos investimentos atingiram 6,7% e 16,2%, respectivamente, frente a uma variação de 6,1% do PIB, em relação ao mesmo período de 2007. Deve-se ressaltar que os investimentos, além de sua importância como fator gerador de renda, é um indicador importante do nível de expectativas positivas dos agentes econômicos, quanto à situação futura da economia brasileira.

Na mesma direção, as informações da Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED (SEADE/DIEESE), para o mês de setembro, apontam para o crescimento da ocupação na ordem de 5,6%, proporção igual à da queda da taxa de desemprego. No que se refere ao Emprego com Carteira Assinada, a pesquisa captou uma ampliação de 9,9%, frente a setembro de 2007. E, entre agosto de 2007 e de 2008, o rendimento médio real dos ocupados cresceu 4,8%, nas seis regiões metropolitanas em que a pesquisa é realizada.

Vários fatores contribuíram para estes resultados, dentre os quais cabe destacar: a) o aumento do consumo das famílias, em decorrência do crescimento do emprego, da valorização do salário mínimo e dos programas de transferência de renda; b) a expansão do crédito para o investimento e o consumo, que acompanhou a redução das taxas de juros e de outras medidas de incentivo, como o crédito consignado; e c) um cenário externo favorável, mantido até há pouco tempo.

Estes são alguns dos indicadores que, até então, retratam a situação econômica do país. É apoiada nesta base que a sociedade brasileira buscará enfrentar a crise financeira que vem se abatendo sobre algumas das principais economias do mundo. É também na perspectiva de assegurar e avançar na consolidação destas conquistas que deveriam se pautar os condutores da política econômica, de forma a evitar retrocessos e novos sacrifícios do povo brasileiro. O país não deve e não pode se posicionar de forma passiva frente aos acontecimentos recentes, pois foram exatamente as políticas baseadas na crença na auto-regulação dos mercados que levou ao quadro de crise atual.

Filie-se ao DIEESE! ▶

Para saber mais sobre o DIEESE, consulte o site **www.dieese.org.br** ou envie uma mensagem para **novosocio@dieese.org.br**

Leia na página eletrônica do Dieese outras análises e estudos sobre o mundo do trabalho (www.dieese.org.br)

Seminário ImPACto Rio

Dias 11, 12 e 13 de novembro, de 14 às 18h, no Clube de Engenharia – 25º andar

Inscrições gratuitas

IMPACTO RIO

UM CHOQUE DE OBRAS E AVANÇO SOCIAL NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Mais informações: **www.clubedeengenharia.org.br**

ART GARANTIA PARA O ENGENHEIRO E A SOCIEDADE

Engenheiro, ao preencher a sua Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) no campo referente ao Código de Entidade de Classe, anote o número 27. Desta forma você estará repassando 10% de sua ART para o Sindicato dos Engenheiros e estará contribuindo para que o Senge fortaleça a luta em defesa dos engenheiros e da engenharia nacional. Acesse a página eletrônica do sindicato (**www. sengerj.org.br**) e conheça um pouco mais a sua entidade representativa.

Neoliberais no lucro, societários no prejuízo

Perdas no mercado financeiro levam Congresso Americano a intervir na economia socorrendo bancos

Julia Affonso

Entre os princípios que orientam o neoliberalismo, existe um que minimiza a participação do Estado nos rumos da economia de um país, deixando que ela se regule sozinha. No mês de setembro, diante de uma crise que levou a economia dos Estados Unidos a beira de um colapso, depois das perdas no mercado imobiliário do país, o Congresso Americano anunciou um pacote de U$ 700 bilhões para tentar alavancar o mercado financeiro e evitar que os prejuízos disparassem e alcançassem níveis semelhantes à Crise de 1929.

Aceito apenas em segunda instância, o pacote surgiu com o intuito de frear as baixas das bolsas e acalmar o mercado financeiro. De acordo com o economista Rodrigo De Ávila, da Rede Jubileu Sul, um sistema de movimentos sociais e organizações políticas, a primeira versão do projeto foi rejeitada, quando deputados conservadores, da Ala Republicana do Congresso Americano, consideraram que ele iria acabar com a liberdade de mercado. Para De Ávila, essa atitude desmascarou o pensamento neoliberal.

– O Congresso Americano somente aprovou a segunda versão do projeto, que veio com algumas concessões ao público em geral, na tentativa de dizer que não foram somente os grandes bancos que seriam "salvos". A ajuda aos bancos já está sendo feita por diversos governos (nos EUA e na Europa), e já soma quase um trilhão de dólares, mesmo sem considerar o "pacote" de US$ 700 bilhões. Isto demonstra de forma cabal que o "livre mercado" não leva ao melhor dos mundos, e que os argumentos próprivatização das estatais nunca passaram de falácia, explica De Ávila.

A maior crise mundial desde a Grande Depressão começou no mercado imobiliário, quando o Federal Reserve (o FED, Banco Central Americano) elevou os juros entre maio de 2004 e junho de 2006. Após anos de crescimento econômico, baixa inflação e taxa de juros, o sistema de créditos do país expandiu o número de empréstimos "sub-prime", ou seja, créditos dados a pessoas com rendimentos mais baixos e uma situação econômica mais instável, que tinham, como única garantia, o imóvel. As prestações desses empréstimos subiram e milhares de compradores deixaram de pagar suas parcelas. Por causa dessas perdas, que dispararam com a inadimplência, as Bolsas americanas registraram suas piores quedas desde 11 de setembro de 2001. Segundo o economista Paulo Jager, supervisor técnico do escritório regional do Rio de Janeiro do DIEESE, a combinação desses fatores com o aumento das taxas de juros e a desaceleração da economia norte-americana, que gerou desemprego, culminou com a inadimplência da população.

Multidão se aglomera em frente à Bolsa de Nova Iorque, durante a crise de 29 (esquerda). Investidor chinês em desespero com as baixas do mercado financeiro (direita)

– Quando as pessoas deixaram de pagar, os bancos também ficaram sem dinheiro. Como um banco está ligado ao outro por meio de empréstimos e compra de títulos, um começou a dever ao outro, provocando uma bola de neve. Mesmo que a garantia de pagamentos fosse o imóvel, uma coisa é uma pessoa não pagar e devolver sua casa, outra é milhões não pagarem, diz o economista.

As primeiras consequências começaram depois que o quarto maior banco de investimentos americano, o Lehman Brothers, pediu concordata e a maior seguradora do mundo, a AIG, viu suas ações caírem 60% em um dia. Neste cenário, as bolsas internacionais entraram em um movimento de montanha russa, no qual foram alternados períodos de depressão e euforia que aumentaram preços de commodities e assustaram investidores. Segundo De Ávila, ao menos, por enquanto, parece que o pacote não surtiu efeito. "A questão é: este pacote é suficiente para acabar com a crise? Estamos vendo que não. Talvez seja uma boa hora para o neoliberalismo voltar à gaveta, assim como nos anos 30", diz.

O BRASIL E A CRISE FINANCEIRA

O risco do Brasil ser atingido, a médio e longo prazo, ainda não pode ser exatamente calculado, pois também não se sabe, ao certo, o tamanho dessa crise. O presidente Lula, no entanto, tem minimizado o risco do país entrar em recessão. O Banco Central brasileiro estabeleceu uma política de altas taxas de juros para criar um "colchão" de mais de R$ 200 bilhões, ou seja, um fundo de reservas cambiais como garantia em uma possível fuga de capitais, de forma que o Brasil consiga se proteger das consequências dessa crise. O economista Rodrigo De Ávila alerta para este tipo de solução.

– Qual o custo da formação destas reservas? Como o BC comprou os US$ 200 bilhões que possui de reservas? Emitindo títulos da dívida interna, que pagam os juros mais altos do mundo. Ou seja: estamos pagando caro por esta montanha de reservas. Mas o pior é que, apesar do Banco Central ter vendido bilhões de dólares ao mercado nas últimas semanas, não conseguiu conter a alta da moeda americana, pois a fuga de capitais é muito forte com essa crise. Na realidade, este movimento de compra e venda de dólares pelo BC privilegia fortemente os especuladores, pois quando estes quiseram entrar com seus dólares no país para ganhar os juros mais altos do mundo, o Banco comprou a moeda americana, que foi caindo, gerando altíssimos prejuízos a ele. Agora, que o dólar sobe, o BC começa a vender dólares, atendendo ao desejo do investidor e causando mais prejuízo ao Tesouro, que é quem banca os prejuízos do BC. Isto mostra mais uma vez que, para evitar as crises financeiras, a verdadeira saída é o controle dos fluxos de capital e a auditoria da dívida.

Embora o quadro seja de dúvidas tanto para o presente quanto para o futuro, uma vez que as bolsas mundiais variam em um movimento de montanha russa diariamente, Paulo Jager conseguiu ver uma boa oportunidade para o Brasil em tudo isso. "Com o dólar alto, as exportações podem e devem cair. Seria uma ótima hora de valorizar aqueles setores que estavam esquecidos, e a indústria voltar a fazer produtos de maior valor agregado", prevê o economista.

As maiores crises da história

A maior crise econômica da história recente, a Crise 1929 ou Grande Depressão, foi gerada pela especulação em um mercado sem regulamentação. No dia 24 de outubro de 1929, a bolsa de Nova Iorque quebrou, marcando a data como a quinta-feira negra. O presidente Franklin Roosevelt implementou o New Deal, um programa que aumentou os gastos públicos, para conter a crise. Resultou em um Estado mais intervencionista, mais presente na economia.

Na década de 70, de 73 até 79, o mundo viveu o Choque do Petróleo. Os preços dispararam atingindo as economias de quase todos os países. A partir deste acontecimento, os países começaram a buscar energias alternativas.

Decifrando o economês

Commodities: Produtos de base em estado bruto ou com pouco grau de industrialização como água, energia, carvão, dólar. São importantes, pois possuem cotação e 'negociabilidade' global.

Concordata: Acordo entre falido e credor obrigando o que faliu a pagar os débitos em determinado prazo e com redução na quantia devida.