



JORNAL DO Clube de Engenharia

Em defesa
dos profissionais
Editorial e página 12
www.clubedeengenharia.org.br

ANO L • Nº 539 • Rio de Janeiro • Fevereiro de 2014

Água: de direito universal à mercadoria

A campanha mundial em defesa da água, recurso mais precioso e essencial do planeta, sensibiliza a todos. No Brasil, contra a mercantilização da água, movimentos sociais vão às ruas e tentam mobilizar a população: “A água é um bem de todos os brasileiros. Sua captação, armazenagem, tratamento e distribuição devem permanecer em mãos públicas. Água e Saneamento são direitos universais, e não podem virar mais um simples objeto de exploração comercial. Essa luta também é sua”, afirma o manifesto. No Rio, os trabalhadores da Companhia Estadual de Água e Esgoto (Cedae) do Rio de Janeiro vêm denunciando o sucateamento da empresa como uma forma de jogar a

população contra a rede de saneamento e, assim, “vender” a solução da privatização. A privatização dos serviços de água e esgoto abre um debate fundamental sobre a legitimidade de se entregar para a iniciativa privada bens que representam direitos dos cidadãos. O Marco Regulatório que transferiu dos estados para os municípios a responsabilidade sobre o setor – preservando o trabalho das companhias estaduais que já estavam em atividade, como no caso do Rio – evidencia sérios problemas: nem todos os municípios têm capacidade financeira para assumir a cadeia produtiva do saneamento básico. Técnicos e conselheiros do Clube de Engenharia discutem o tema e apontam caminhos. **Páginas 6 e 7**



Caminhos apontados pelo poder público levam debates sobre a mercantilização da água.

SOS Estádio de Remo



Entidades representativas do Remo e os clubes de regatas querem que o Comitê Organizador cumpra o que prometeu ao mundo por meio do

Caderno de Candidatura das Olimpíadas de 2016 e devolva o estádio de remo à população e seus desportistas. O Estádio, na Lagoa Rodrigo de Freitas, foi destruído para a construção de arquibancadas e o “uso misto” faz com que uma empresa privada ocupe hoje cerca de 80% da área e empurre o remo cada vez mais para a marginalidade em um espaço que deveria ser 100% dedicado a ele. **Página 11**

Dos menos de 30 mil km da malha ferroviária brasileira, cerca de 10 mil foram construídos ainda durante o período do Império. Mesmo com uma rede ferroviária precária e totalmente insuficiente, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) autorizou a desativação e a devolução ao poder público de trechos ferroviários explorados pela concessionária Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Foi esse o ponto central do debate realizado no Clube de Engenharia, dia 15 de janeiro, pela divisão técnica de Transporte e Logística (DTRL) e pelo Fórum Permanente de Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **Páginas 4 e 5**



Um país sem trem

Diz a Constituição: o transporte ferroviário, por questões sociais, deve ser responsabilidade da União.

O mercado de trabalho aos engenheiros brasileiros e, por extensão, às empresas de engenharia no Brasil

1. A formação profissional e o consequente exercício produtivo de qualidade integram o espectro de cuidados que garantem, em qualquer nação, a sua soberania.
2. É equivocado pensar que tais cuidados, num mundo complexo como o atual possam alcançar bom êxito a partir de medidas exclusivamente locais, o que pressuporia capacidade de formação educacional e de desenvolvimento tecnológico dos quais o Brasil, reconhecemos, encontra-se num nível de transição.
3. Resulta dessa constatação, a oportunidade oferecida ao país pela recente crise econômica mundial que trouxe para nações de grande desenvolvimento a realidade paradoxal de altas taxas de desemprego.
4. No caso particular das engenharias, desde que respeitadas exigências legais já impostas pelo Sistema Confea-CREAs e pelas leis brasileiras, resulta oportuno que a absorção de pessoal estrangeiro em áreas reconhecidamente carentes de mão de obra especializada possa ser efetivada. Isto não significa uma abertura indiscriminada àqueles que em decorrência da crise mencionada venham a se socorrer dos postos de trabalho que o desenvolvimento nacional tende a oferecer aos seus cidadãos. Pelo contrário, representa uma oportunidade inteligente de absorção de mão de obra já formada e de conhecimento tecnológico que demandariam muitos anos para serem criados ou absorvidos através de negociações talvez pouco interessantes ao país.
5. Cumpre, pois, desde que identificadas carências, mediante rigorosa pesquisa de caráter regional e de campo de trabalho, mapear localidades e especialidades para as quais estariam toleradas contratações de origem estrangeira, a exemplo do recente programa federal “mais médicos”. É evidente o alcance social da medida no campo dos grandes projetos, pelo reconhecimento de que atividades de engenharia representam um embrião de desenvolvimento, o que atingiria positivamente e de forma direta os campos da educação, do aperfeiçoamento profissional, da infraestrutura e, numa palavra, do progresso.
6. Tal posicionamento do Clube de Engenharia não constitui novidade. A defesa do mercado de trabalho aos engenheiros brasileiros e, por extensão, às empresas de engenharia no Brasil tem sido uma das bandeiras desfraldadas com mais vigor na tribuna dessa Casa Centenária. Porém, longe de representar uma xenófoba reação que feche as portas do país à inteligência dos momentaneamente mais desenvolvidos, tal atuação prima pela adoção de uma inteligente estratégia, item irrecusável ao projeto de nação pela qual lutamos.
7. Essa manifestação é feita num momento em que segmentos estrangeiros vitimados pela crise, buscam denegrir nossa engenharia e sua capacidade produtiva, tentando se prevalecer de inverdades para exercer a apropriação de postos de trabalho e a entrada indiscriminada de empresas estrangeiras onde a nação brasileira não atravessa reais carências.
8. O Clube de Engenharia, sensível aos interesses do povo brasileiro, manifesta-se mais uma vez às autoridades governamentais, na expectativa de que seu pensamento sobre o assunto possa repercutir de forma positiva, sempre tendo à frente a busca e a manutenção do interesse nacional.
9. Além disto devemos considerar que grande parte destes engenheiros e técnicos estrangeiros que desejam vir para o Brasil não vêm sem emprego. Em geral, têm emprego garantido em empresas transnacionais de seus países de origem, que se instalaram ou estão se instalando no Brasil. Irão tomar empregos de engenheiros e técnicos brasileiros que trabalham em empresas nacionais e atendem ao mercado em suas especialidades. Não devemos esquecer, ainda, que as empresas de engenharia têm a característica de alavancar a indústria. Uma empresa estrangeira conhece os fornecedores de equipamentos de seu país de origem e não do país aonde vai se instalar, e drenará para os fornecedores de equipamentos deste país as encomendas para as obras que projetar. Se queremos fortalecer a indústria e o emprego industrial, devemos manter as empresas nacionais de serviços relacionados com a engenharia e seus profissionais.

A Diretoria



Clube de Engenharia

Fundado em 24 de dezembro de 1880

PRESIDENTE

Francis Bogossian

1º VICE-PRESIDENTE

Alexandre Henriques Leal Filho

2º VICE-PRESIDENTE

Fernando Leite Siqueira

DIRETORES DE ATIVIDADES INSTITUCIONAIS

Alexandre Henriques Leal Filho

José Stelberto Porto Soares

Fernando Leite Siqueira

Abílio Borges

DIRETORES DE ATIVIDADES TÉCNICAS

Márcio Patusco Lana Lobo

Edson Kuramoto

Abílio Borges

DIRETORES DE ATIVIDADES SOCIAIS

Jaques Sherique

Abílio Borges

DIRETORES DE ATIVIDADES CULTURAIS E CÍVICAS

Ana Lúcia Moraes e Souza Miranda

Carmen Lúcia Petraglia

DIRETORES DE ATIVIDADES FINANCEIRAS

Luiz Carneiro de Oliveira

José Schipper

DIRETORES DE ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS

Carmen Lúcia Petraglia

Ana Lúcia Moraes e Souza Miranda

DIRETORES DE ATIVIDADES PATRIMONIAIS

José Schipper

Luiz Carneiro de Oliveira

Jaques Sherique

DIRETORES DE ATIVIDADES DA SEDE CAMPESTRE

Arciley Alves Pinheiro

Luiz Carneiro de Oliveira

José Stelberto Porto Soares

CONSELHO FISCAL

Efetivos

Antonio Elisimar Belchior Aguiar

Arnaldo Dias Cardoso Pires

Jorge Nisenbaum

Suplentes

Ayrton Alvarenga Xerex

Maria Helena Diniz do Rego Monteiro Gonçalves

Oscar Boechat Filho

CONSELHO EDITORIAL

Efetivos

Edson Monteiro

Sérgio Augusto de Moraes

Paulo de Oliveira Lima Filho

José Carlos de Lacerda Freire

Sebastião José Martins Soares

Manoel Lapa e Silva

Suplentes

Carlos Antonio Rodrigues Ferreira

Maria Helena Diniz do Rego Monteiro Gonçalves

João Fernando Guimarães Tourinho

Kátia Maria Farah

SEDE SOCIAL

Edifício Edison Passos

Av. Rio Branco, 124 CEP 20148-900 Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (21) 2178-9200 / Fax: (21) 2178-9237

atendimento@clubedeengenharia.org.br

www.clubedeengenharia.org.br

SEDE CAMPESTRE

Estrada da Ilha, 241 – Ilha de Guaratiba

Telefax: 2410-7099

REDAÇÃO

Editora e jornalista responsável:

Tania Coelho – Reg. Prof. 16.903

Textos: Rodrigo Mariano – Reg. Prof. 32.394/RJ

Fotos: Fernando Alvim / Arquivo Clube de Engenharia

Colaboração: Mariana Gomes e Márcia Ony

Editoração: Andréia Bessa / Espalhafato Comunicação

Impressão: Folha Dirigida



CREA-RJ
Conselho Regional de Engenharia
e Agronomia do Rio de Janeiro

Mudar paradigmas para não seguir na lanterna do mundo

Telefonia, internet e telecomunicações vivem momento de profundas mudanças em todo o mundo. No Brasil, o setor segue estagnado e precisa avançar. Em nome da sociedade civil o Clube de Engenharia reúne esforços para dar sua contribuição no Conselho Consultivo da Anatel.

Tratar do setor das telecomunicações no Brasil é falar de uma área imersa em reclamações e fechada em uma "caixa preta" de tarifas absurdas se comparadas com o resto do mundo. A sociedade tenta dominar a amplitude do tema com a ajuda de áreas técnicas comprometidas com os interesses e com o bem estar da população, mas nem sempre esse esforço conjunto alcança êxito.

No início de 2013 o Clube de Engenharia se lançou candidato a representante da sociedade civil no Conselho Consultivo na Anatel (CCA). Embora tivesse um amplo apoio de movimentos e entidades, como o Instituto Telecom e o Fórum Nacional pela Democratização da Comunicação (FNDC), entre muitos outros, o nome escolhido pela Presidência da República para ocupar a vaga foi de um representante das empresas prestadoras de serviços, o Sindicato de Empresas de Internet do Rio Grande do Sul. As entidades de classe das prestadoras de serviço já possuem assento no conselho, com duas vagas dedicadas apenas a elas mas, ainda assim, o Planalto achou por bem colocar no conselho mais um representante das empresas, usando a vaga da sociedade civil.

O fato vai contra a própria concepção do conselho, criado para buscar a participação efetiva da sociedade nos rumos do setor. A ideia era instituir um órgão de participação institucionalizada da sociedade dentro da agência. O Conselho, que opina sobre os planos e políticas governamentais para o setor, aprecia relatórios e apresenta proposições, é composto por dois representantes de cada segmento que abriga: Poder Executivo, Senado Federal, Câmara dos Deputados, entidades representativas dos usuários, entidades de classe das prestadoras de serviços de telecomunicações e entidades representativas da sociedade.

Segundo Marcio Patusco, diretor de Atividades Técnicas e chefe da Divisão Técnica de Tecnologia da Informação, o espaço é importante e precisa ser ocupado. "Em telecomunicações atualmente existem tão poucas oportunidades de participação da sociedade nas decisões que são tomadas que qualquer espaço que se abra é significativo. Através desta participação, e com uma representatividade efetiva do segmento, a sociedade poderá expressar seus anseios e reivindicações dentro de um Conselho que tem como atribuições indicar caminhos e propor discussões para a alta direção da Anatel", explica Patusco.

O espaço reservado para que a sociedade esteja, de fato, representada no conselho já foi desrespeitado antes. Um histórico que vale a pena lembrar sempre que possível, como a forma de fortalecer um processo que pode tomar outro rumo. Em 2008, o Ministério Público da Paraíba ajuizou ação civil pública com pedido de liminar contra a União e a Anatel porque, na época, o gerente de Relações com Entidades Não Governamentais da concessionária de telefonia Brasil Telecom foi indicado para uma das vagas da sociedade civil. Antes disso, em 2002, o Ministério Público Federal acatou denúncia contra a nomeação de Cleófas Uchôa, presidente da Telebrasil e José Pauletti, presidente da Telemar. Eles foram nomeados para as vagas das entidades representativas dos usuários e entidades da sociedade civil, respectivamente. O contrário também já aconteceu. Em 2002, Ricardo Lopes Sanchez, presidente da Associação Brasileira de Pequenos Provedores de Internet assumiu uma das vagas para prestadoras de serviço. As prestadoras entenderam que ele representava os interesses dos usuários.

O Clube de Engenharia volta a pleitear vaga no conselho através da candidatura do diretor técnico Márcio Patusco. A vaga, que ficará à disposição em 26 de fevereiro, é ocupada por um parceiro e apoiador da candidatura do Clube: Marcello Miranda, vice-presidente do Instituto Telecom. "Apoiamos Patusco porque ele congrega características importantes. Além de ser competente e representar o Clube de Engenharia, conhece profundamente o setor, possui um conhecimento técnico importante para o conselho consultivo e tem percepção social aguçada. Combinar essas características é fundamental", destaca Miranda.

Caso o indicado para a vaga seja um representante dos prestadores de serviço, a sociedade civil estará oficialmente excluída do CCA. Segundo Patusco, compromissos assumidos anteriormente são determinantes na hora das indicações. "Os interesses, as influências políticas e os compromissos do Ministério das Comunicações acabam aflorando. Reaver uma vaga indevidamente ocupada por quem não representa a sociedade é um processo demorado e pode levar anos", explica. Para ele, não há como desistir agora: "As chances são as mesmas de 2013, mas não temos escolha, vamos continuar insistindo. O apoio manifestado pelas entidades vai se ratificar agora, e não temos dúvida de que nossa candidatura está fortalecida".

Lutas e bandeiras

Representar a sociedade civil no conselho é responsabilidade que exige legitimidade construída com base em trabalho de fato. É por isso que o Clube, que tem uma atuação constante na defesa dos interesses da sociedade em geral e na área das telecomunicações, tem apoios de peso. "Não existe fórmula nem segredo. O apoio surge naturalmente associado à luta conjunta que o Clube empreende junto com estas entidades nos diversos fóruns que participa. Somos membros do Conselho Deliberativo do FNDC, atuamos na Conferência de Comunicações (Confecom), participamos das Consultas Públicas da Anatel, apoiamos propostas de novas regulamentações de serviços que dêem maior dimensão à indústria, cultura e mercado de trabalho nacionais", destacou Patusco.

São coletivas e fruto de debate, também, as bandeiras que o Clube de Engenharia pretende levar ao Conselho Consultivo da Anatel. "Uma das atribuições específicas do Conselho Consultivo é a de propor a instituição ou eliminação de um serviço no regime público. Esta é exatamente a proposta que a sociedade civil apresentou ao Ministério das Comunicações no ano passado, tornando o serviço mais essencial para a população atualmente, o acesso à banda larga, um serviço público. Caso estejamos lá, vamos voltar a essa proposição", declarou Patusco, destacando que "quanto maior a penetração da banda larga em um país, maior será o incremento em seu PIB. Portanto, tanto o desenvolvimento social quanto o econômico seriam incentivados com a universalização do acesso à banda larga". Outra área que deverá ter atenção especial do Clube dentro da Anatel será a universalização dos serviços que continuam apresentando atendimentos diferentes e discrepantes nas diferentes regiões do país. Ambos os temas são fortemente defendidos por Marcello Miranda hoje no conselho consultivo.

Miranda, que se prepara para deixar o cargo, torce pelo Clube. "Tentei ocupar essa vaga da forma mais democrática possível, lembrando que ela não é minha de fato. Travar debates constantes com a sociedade civil é fundamental e o Clube tem isso como costume. É importante, ainda, criar pontes de diálogo com os demais membros do Conselho, que representam outros segmentos. É preciso ir até o limite do debate para construir políticas públicas que agradem a maioria. Sei que Márcio fará um trabalho aberto e transparente nesse sentido", finalizou.



Ferrovias: um drama nacional

Dezoito anos depois do Programa Nacional de Desestatização, as ferrovias brasileiras podem voltar para as mãos do poder público, mas não do jeito que foram entregues à iniciativa privada. No lugar da comemoração, cresce a preocupação.

A resolução 4.131/2013 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) está em vias de escrever mais um capítulo na história da malha ferroviária nacional. Esse novo momento, no entanto, é duvidoso e pode levar o transporte ferroviário a ficar pior do que está. Como se isso fosse possível! Com a resolução, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) irá devolver trechos por ela explorados, tanto os rentáveis quanto os considerados antieconômicos. Novos traçados determinados pelo Programa de Investimentos em Logística (PIL) do Governo Federal tomarão o lugar dos trechos devolvidos, que chegam a somar quase 4 mil quilômetros de linhas. O estado das linhas devolvidas e a sua substituição efetiva ainda não estão esclarecidos.

Houve a proposta da formação de um fórum permanente para acompanhar a questão. O Fórum de Mobilidade Urbana, que se reúne toda sexta-feira no Clube, faz as articulações necessárias para que a proposta se torne realidade.

É consenso que o crescimento da rede ferroviária nacional precisa ser uma prioridade para o desenvolvimento do país e sua infraestrutura. Os motivos são óbvios. A falta de uma logística adequada para tornar a economia mais competitiva faz o país perder R\$250 bilhões por ano, o equivalente a 6% do produto interno bruto. Buscando melhorar esse quadro, o governo federal vem tentando incentivar o setor ferroviário com planos e investimentos. Foi esse o ponto central do debate realizado no dia 15 de janeiro pela divisão técnica de Transporte e Logística (DTRL) e pelo Fórum Permanente de Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, no Clube de Engenharia.

Além de representantes das entidades da engenharia e das ferrovias, como Arciley Alves Pinheiro, diretor do Clube de Engenharia; Jair José da Silva, diretor do Crea-RJ; Regina de Jesus Ramos de Andrade, presidente em exercício da SEAERJ; Luiz Euler Carvalho de Melo, Presidente da Associação de Engenheiros Ferroviários AENFER e Almir Ferreira Gaspar, presidente da Associação de Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina, o evento contou com a exposição de três especialistas: Antonio Pastori, da Associação Fluminense de Preservação Ferroviária; José Cássio Ignara, do Movimento de Preservação Ferroviária e Mauro Simões de Almeida, especialista em regulação da ANTT.

Incertezas e objetivos

São vários os pontos que não estão claros na iniciativa da ANTT, a começar pelos critérios que definem os trechos que são ou não economicamente viáveis, e o que a devolução de cada um deles significa, de fato, para a União. “A resolução determina que a devolução dos chamados trechos economicamente viáveis, alguns, inclusive, por onde não passa um trem há oito anos, implica a compensação da concessionária em razão da perda da receita auferida. O documento não deixa claro se o governo vai compensar a FCA de alguma forma ou o contrário”, afirmou Antonio Pastori.

Pastori lembrou que os marcos regulatórios que culminaram na resolução da ANTT não têm sido cumpridos. “Dos 830 quilômetros entregues à FCA pelo sistema de concessão, apenas 100 quilômetros estavam sendo utilizados. Dos 28 mil quilômetros de ferrovias entregues à iniciativa privada, somente 15 mil quilômetros têm uso efetivo”, destacou. Segundo ele, a ANTT exigia a recuperação dos trechos e ramais inutilizados mas, em algum ponto, a lógica do processo foi alterada. “Não sei o que aconteceu, mas as resoluções que cobravam a recuperação de trechos perderam efeito e abriram espaço para o surgimento da resolução 4.131. Aquilo que pertence ao povo brasileiro e que foi entre-

gue para as concessionárias e elas não cuidaram, deve ser recuperado. Por que essa ideia mudou, não sabemos”, explicou o economista. A recente resolução também livrou a FCA de pagar indenização pelos trechos não utilizados, como determinado pelo contrato, mas aplicará o montante em investimentos apontados pelo poder concedente.

"Há uma questão de autoridade. A concessão não é absolutamente uma disponibilidade total para o concessionário fazer o que bem entende. A União precisa ter o domínio e determinar o que é importante para o país".

Celso Paulo, ferroviário e advogado.

A dificuldade da ANTT com as concessionárias no trabalho de regulamentação e controle do cumprimento do contrato foi abordada durante o evento. O caso da FCA, empresa que opera o maior número de rotas ferroviárias do país, é exemplo disso. “Sempre que encontramos ferrovias abandonadas, multamos as empresas que deveriam estar explorando o trecho porque o contrato é claro ao determinar a recuperação das linhas. No caso da FCA, foram tantas multas que entramos num processo de caducidade. A alternativa que sobrou foi a aplicação de um TAC, documento último negocial pelo qual é possível suspender a aplicação de todas as multas, desde que a empresa se comprometa a recuperar a linha. Isso foi firmado em 2011 e eles não recuperaram nada”, declarou Mauro Simões de Almeida, ao explicar como se chegou ao ponto de tirar os trechos da concessionária.

Outro ponto destacado pela agência foi a inexistência de trechos a serem erradicados. “Não se está determinando erradicação de trecho nenhum, até porque é preciso autorização legislativa, uma vez que o sistema ferroviário é aprovado no Congresso



Nacional. O que estamos fazendo por consenso no setor de transportes no Brasil é substituir um trecho por outro porque queremos acabar com os entraves logísticos do Brasil”, explicou o representante da ANTT. Os termos dessa substituição de trechos, no entanto, também não estão claros. A resolução determina que a concessionária poderá retirar até 270 quilômetros de trilhos para serem realocados nos trechos que explora. A retirada dos trilhos não seria problema caso fosse feita a substituição do trecho com uma nova linha melhorada, mas isso não está claramente exposto na resolução, deixando brecha para diferentes interpretações.

Privatização e interesses populares

Embora a Constituição Federal de 1988 – bem como as suas antecessoras – determine que o transporte ferroviário, por questões sociais e de segurança deva ser de responsabilidade da União, a operação segue com a iniciativa privada e o interesse público tem sido colocado em segundo plano. “Há uma questão de autoridade aqui. O Brasil está perdendo o controle disso. A concessão não é absolutamente uma disponibilidade total para o concessionário fazer o que bem entende. A União precisa ter o domínio e determinar o que é importante para o país”, defendeu Celso Paulo, ferroviário e advogado. O conselheiro Alcebíades Fonseca concor-

"Não se está determinando erradicação de trecho nenhum, até porque é preciso autorização legislativa, uma vez que o sistema ferroviário é aprovado no Congresso Nacional.

O que estamos fazendo por consenso no setor de transportes é substituir um trecho por outro porque queremos acabar com os entraves logísticos do Brasil". (ANTT)

da. Para ele, trechos economicamente rentáveis não utilizados pela concessionária deveriam ser tomados de volta, sem acordo de entregar os que serão construídos no futuro. “Não sou contra a privatização, mas a população tem sido a maior prejudicada. Escutamos muito falar em nome do interesse público, mas interesse público de quem?”, indagou Alcebíades, que destacou a ineficiência da agência. “A concessionária é multada, o termo de ajuste de conduta não é cumprido e as multas ficam esquecidas. A agência tem que baixar normas regulando o uso dos trechos e fiscalizar”, finalizou.

As declarações de Mauro Simões de Almeida durante o evento apontaram para a ênfase no transporte de cargas em detrimento do transporte de passageiros e para a continuação da privatização do transporte por meio da concessão da malha como a melhor forma de solucionar os problemas de infraestrutura do país. Respondendo a reclamações de pessoas presentes na plateia sobre o esquecimento no qual estão mergulhados os trens de passageiros e que a agência deveria trabalhar para o povo, Simões respondeu que “a Agência Reguladora visa mitigar as divergências e desequilíbrio de mercado. Qualquer questão que não seja de mercado, não é atividade da agência reguladora”, e finalizou: “Não se iluda. Nós vivemos a economia de mercado”. Em resposta, Alcebíades sugeriu que “se as ferrovias são privadas, o governo não tem que colocar um centavo do povo”.

O debate não terminou. Pastori lembrou que nenhuma reunião participativa foi realizada, por exemplo, no Rio de Janeiro, estado amplamente afetado. Simões concordou e se comprometeu a marcar com a ANTT reunião com a sociedade civil no Clube de Engenharia. Houve, ainda, proposta da formação de fórum permanente para acompanhar a questão. O Fórum de Mobilidade Urbana, que se reúne toda sexta-feira no Clube, faz as articulações necessárias para que a proposta se torne realidade.



ÁGUA

Bem comum no ba

Enquanto avançam as ideias de concessão dos serviços de água e esgoto, problema de saneamento básico do serviço de esgotamento sanitário de todas as favelas e de 21 bairros ao município de Rio de Janeiro. Enquanto isso, o governo prioriza outras áreas levantando a questão

Acidentes em adutoras e um verão com calor insuportável vêm criando situações de grande desconforto para a população do Rio e também para o poder público. Bairros inteiros ficaram sem água. Nas favelas, e em várias outras partes da cidade, a inexistência de um sistema de coleta e de tratamento de esgoto agravaram o quadro. Com um corpo técnico reconhecidamente eficiente, a Companhia Estadual de Água e Esgoto (Cedae) vem sendo sistematicamente sucateada. De acordo com Jorge Rios, conselheiro e chefe da Divisão Técnica de Recursos Hídricos e Saneamento do Clube, “é uma questão histórica”.

“O Rio de Janeiro foi a quarta cidade do mundo a ter rede de esgoto separador absoluto. Quando a capital mudou para Brasília e houve a fusão do então Distrito Federal ao Grande Rio e ao Estado, a população aumentou e os investimentos na área minguaram.” Jorge Rios.

Para Stelberto Soares, diretor do Clube de Engenharia, o ponto central de todo o debate relacionado ao tratamento do esgoto na cidade e no estado passa pelas prioridades dos governos. “O sucateamento da Cedae se deu ao longo dos anos. Essa ineficiência não é de agora”, destacou Stelberto, ressaltando que os investimentos do Governo Federal poderiam ser alocados para ajudar a solucionar os problemas da coleta e tratamento de esgoto. No Alemão esgoto continua ligado na rua Itararé e jogado no rio Faria-Timbó. O coletor tronco que levaria o esgoto até a estação de tratamento de Alegria não foi construído.

Na segunda maior cidade do país, grande quantidade de esgoto ainda tem os rios e a Baía de Guanabara como destino. A grande Tijuca (formada pelos bairros da Tijuca, Andaraí, Grajaú, Vila Isabel, Maracanã, Rio Comprido e Alto da Boa Vista),

não teve suas redes ampliadas e as que existem estão completamente saturadas. Segundo Stelberto, “o esgoto de toda aquela área, a Bacia do Mangue, vai para os rios Trapicheiros, Maracanã, Joana, Comprido e Papa Couve. Esses rios são esgoto puro, bem como toda a bacia do Canal do Mangue”. Para evitar que o esgoto atrapalhe os empreendimentos do Porto Maravilha, o consórcio – que também é responsável pelos serviços básicos em toda a área do novo porto – vai construir três UTR’s (Unidades de Tratamento de Rio) no Canal do Mangue.

A participação da mídia no processo de reforço e construção da imagem de ineficiência da empresa, e a escolha por não abordar a questão pelo ponto de vista da gestão do estado chama atenção. O conselheiro Sebastião Soares destaca a estranheza e coloca a reflexão: “Vivemos uma situação em que a grande mídia defende interesses específicos. A situação não ficou ruim agora. Há duas décadas, para receber o financiamento de um consórcio financeiro japonês para a despoluição da Baía de Guanabara, o governo do estado empurrou a contratação para a Cedae e ninguém nunca reclamou”, lembrou Sebastião. Naquela ocasião, o financiamento, de cerca de 700 milhões de dólares, foi para a empresa para que ela fizesse algo fora do seu escopo. Gastou-se o dinheiro e a despoluição da Baía não foi concluída. Sebastião apontou, ainda, os constantes vazamentos de esgoto em pleno centro da cidade do Rio de Janeiro sem grandes denúncias no passado.

Donos da água

A gravidade dos problemas no estado do Rio e os caminhos apontados pelo poder público levantam debates sobre a concessão de serviços essenciais e a crescente mercantilização da água e do esgoto no Rio, no Brasil e no mundo. O debate não é infundado: em outubro de 2012, a Cedae entrou com um pedido de abertura de capital na Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Segundo Stelberto Soares, para colocar ações na bolsa, a empresa precisava estar enxuta. “A Cedae entregou



os esgotos de todas as favelas e dos 21 bairros da Área de Planejamento 5 (AP5) ao município, que posteriormente entregou, em concessão, esta área dos 21 bairros à iniciativa privada (Foz Águas) e diminuiu o seu endividamento. A companhia também diminuiu suas perdas mas, ainda assim, tudo é incerto, uma vez que muito do que ela produz ainda se perde”, explicou Stelberto.

O caso da AP5

Mais emblemático que os planos de oferecer ações da empresa na Bovespa, o caso da Área de Planejamento 5 (AP5) foi apontado como a porta de entrada aos processos de cessão dos serviços públicos à iniciativa privada. Em maio de 2007, o governo do estado, o município do Rio e a Cedae assinaram um acordo permitindo

leção de negócios ?

s que há décadas assolam o estado do Rio seguem sem solução. A Cedae entrega o
io que, por sua vez, entrega estes 21 bairros, em concessão, à iniciativa privada.
o: é legítimo entregar a água, um bem comum, à iniciativa privada?



a transferência de responsabilidade pela coleta e tratamento de esgoto em parte do município para a Prefeitura do Rio de Janeiro. Em 2011, o plano foi colocado em prática e a coleta de esgoto de parte da zona oeste foi concedida à iniciativa privada pela prefeitura da cidade.

Os números ajudam a entender o tamanho da concessão. A Área de Planejamento 5 é formada pelos bairros de Barra de Guaratiba, Bangu, Campo Grande, Campo dos Afonsos, Padre Miguel, Cosmos, Deodoro, Gericinó, Santa Cruz, Guaratiba, Jardim Sulacap, Inhoaíba, Magalhães Bastos, Paciência, Pedra

de Guaratiba, Realengo, Santíssimo, Senador Camará, Senador Vasconcelos, Sepetiba e Vila Militar. A região reúne 1,7 milhão de pessoas, que totalizam 27% da população do município. A área representa 48% do território da cidade.

“Privatizar a água é como privatizar o ar e nos cobrar por respirarmos!”

Sebastião Soares

A concessão dos serviços à iniciativa privada é legal e, segundo Jorge Rios, pode dar resultados tanto o serviço público. “Pela Constituição, o saneamento é responsabilidade do município e ele pode ser concedido à iniciativa privada. O fato é que, se funcionar para o usuário, não interessa muito se é privatizado ou não”,

defende. Para o professor, no entanto, o problema que pode surgir é a falta de fiscalização do poder concedente, além do mesmo que a Cedae enfrenta atualmente: “Se o investimento não for aplicado onde e como deve ser, teremos problemas”, explica.

Direito cidadão e regulação

A concessão à iniciativa privada dos serviços de água e esgoto levanta a questão da legitimidade de se tratar dessa forma bens que constituem, antes de tudo, direitos dos cidadãos. A mudança regulatória que transferiu dos estados e deu para os municípios a responsabilidade sobre o setor – preservando o trabalho das companhias estaduais que já estavam em atividade, como no caso do Rio – não alcançou ainda o resultado que se esperava. Se por um lado, o prestador dos serviços fica mais próximo do usuário, por outro, alguns municípios não têm capacidade organizacional, nem financeira, de assumir a longa e diversificada cadeia produtiva do saneamento básico.

Para Sebastião Soares, dos quatro grandes blocos de processos que constituem essa cadeia produtiva, apenas um poderia ser privatizado e, ainda assim, com ressalvas. O primeiro bloco, que consiste na captação, tratamento e disponibilidade de água tratada, deveria ser gerido pelo poder público, orientado por bacias hidrográficas. “A ideia da formação de consórcios de municípios que compartilham uma mesma bacia hidrográfica é solução criativa e adequada. Nesses casos, por meio do consórcio, os municípios assumem solidariamente as responsabilidades pelos estudos, investimentos e operação do sistema. Infelizmente, essa prática está longe de ser universalizada e, em algumas regiões onde vem sendo adotada, os resultados deixam a desejar”, explica.

O segundo bloco do processo é, segundo Sebastião, o único que poderia ser privatizado. A distribuição nos domicílios poderia ser cobrada, desde que aqueles que não pudessem pagar por ela também tivessem direito ao acesso. Para exemplificar, Sebastião usa o caso das rodovias: “nos grandes troncos, por onde passam as grandes cargas e é intenso o fluxo de veículos, os usuários poderiam pagar pedágio desde que fossem módicas as tarifas. Em estradas vicinais, que ligam

pequenas cidades do interior ou servem à mobilidade de núcleos de moradores e ao escoamento da pequena produção local, no entanto, os usuários não têm como pagar e o poder público precisa assumir sua construção e conservação”.

Os terceiro e quarto blocos, respectivamente a “coleta e afastamento do esgoto” e o “tratamento do esgoto e disposição do que resulta dele” não poderiam, de forma alguma, ser privatizados. “Há aqui uma correlação direta entre o saneamento básico e o bem estar e a saúde dos cidadãos. O poder público precisa ser responsável por essas etapas”, explica Sebastião. Também destaca ser a preservação do meio-ambiente, diretamente relacionado ao tratamento de esgoto, e que esta não é uma atividade econômica, mas uma obrigação de Estado e um direito de cidadania. “O exercício da responsabilidade cidadã com o meio ambiente deve existir. Dispor adequadamente do seu próprio lixo, por exemplo, é uma obrigação pessoal. No âmbito da coletividade, no entanto, nossa obrigação é pagar impostos e é o poder público que nos deve assegurar esse direito, sob um efetivo controle social”, enfatiza Sebastião.

A mudança regulatória que transferiu dos estados e deu para os municípios a responsabilidade sobre o setor – preservando o trabalho das companhias estaduais que já estavam em atividade, como no caso do Rio – não alcançou o resultado que se esperava.

Preocupado, o conselheiro do Clube de Engenharia defende mudança na forma de organizar os investimentos e a prestação dos serviços que compõem a cadeia produtiva do saneamento básico. “A Cedae cumpre funções que não podem ser privatizadas. Privatizar não vai resolver nada nesse setor como não resolveu em outros. O agravante é que, nesse caso, afeta diretamente os direitos dos cidadãos. Privatizar a água é como privatizar o ar e nos cobrar por respirarmos.”



As comemorações do primeiro almoço de 2014

O almoço dos aniversariantes de janeiro aconteceu dia 30. Empresas, amigos, sócios, conselheiros, funcionários e convidados, mais uma vez, brindaram à saúde de todos e, também, ao ano que se inicia. O próximo almoço, a se realizar às vésperas do carnaval, dia 27 de fevereiro, promete “a festa do samba” que, como anunciou o diretor técnico Abílio Borges, “trará muitas surpresas”.



1. Aimone Camardella recebe de Francis Bogossian o título de Comendador da Academia Brasileira de Engenharia de Segurança do Trabalho. 2. Mesa da A3P, a mais antiga associação de ex-alunos da UFRJ, prestigia o professor Camardella (em pé na cabeceira da mesa), presidente do Conselho Diretor da entidade. 3. Diretor Jaques Sherique recebe moção da Câmara de Vereadores de Duque de Caxias pelos relevantes serviços prestados à engenharia de segurança do trabalho. 4. Diretoria eleita do CREA-RJ (Manoel Lapa, Marlise de Matosinhos Vasconcellos, Regina Andrade, Jair José da Silva, Glauber Pinheiro, Rockfeller Maciel Peçanha, Jorge Nisenbaum e Oduvaldo Arnaud) toma posse no tradicional almoço mensal de confraternização. Ao microfone, o presidente do CREA-RJ, Agostinho Guerreiro, apresenta os eleitos e registra a presença dos conselheiros federais no Conselho Federal de Engenharia e Agronomia (Confea) Arciley Pinheiro e Ibá dos Santos.



Aniversariantes do mês de janeiro:

Associados: Alcides Lyra Lopes, Cesar Monteiro, Miguel Fernandez, José Schipper, João Carlos de Oliveira Durão, Ivan Conceição, Sérgio de Aquino da Costa, Sergio Niskier, Marco Aurélio Moreira, Marcos Pereira Antero, Jair José da Silva, Glauber Pinheiro, Antonio Eulalio, José Chacon Assis, Alberto Abby (19/01/1918), Carlos de Carvalho Vital, José Luiz Bitencourt da Rocha, Ricardo Latge Milward de Azevedo, Edison Ribeiro, Jayme Mason (21/01/1933), Gastão Vitor Casper, José Brans de Campus, Jandir Loureiro. **Funcionário:** Marcos Maia de Azeredo. Ao centro, o diretor técnico Abílio Borges e o presidente do Clube de Engenharia Francis Bogossian.

INSTITUCIONAL

Soberania nacional: um time de peso



No dia 30 de janeiro, em um encontro bastante concorrido na presidência do Clube de Engenharia, representantes de entidades de classe, movimentos sociais e estudantil, acadêmicos e especialistas se reuniram com um objetivo comum: pensar o Brasil. Presidida pelo vice-presidente do Clube, Fernando Siqueira, a terceira reunião do subcomitê de planejamento do Comitê de Defesa do Petróleo e

da Soberania Nacional contou com a participação de representantes da Associação de Funcionários do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (AFBNDES), Associação dos Engenheiros da Petrobras (AEPET), Movimento em Defesa da Economia Nacional (MODECON), União Nacional dos Estudantes (UNE) e COPPE/UFRJ, entre outros.

Entre as propostas do grupo estão debates mensais com lideranças nacionais para discutir: a espionagem no país e na Petrobras; um plano de resgate da dívida social; uma política industrial que privilegie a empresa nacional; o contrato de partilha aplicado em Libra e os leilões de petróleo. Para isso, o comitê tem planos de gerar documentos que esclareçam a população de forma a também mobilizar e organizar os movimentos sociais. Entre as ferramentas que o grupo pretende fazer uso para que os debates e

demais ações do comitê cheguem até toda a sociedade estão as redes sociais e uma forte campanha. Entre os pontos levantados na reunião do dia 30 estavam a dívida do país e a política do governo para o petróleo. “Nenhum país é soberano com uma dívida de 3,7 trilhões de reais. Acontece que essa dívida é completamente ilegítima. Ela não existe. Eles estão de olho no nosso nióbio, urânio, ferro, nada disso é suficiente pra saciar a sede dos financistas internacionais. Soberania é algo amplo. Vai para além das riquezas minerais que hoje são as moedas de troca e de pagamento”, destacou Murilo Alves, da Auditoria Cidadã da Dívida. O conselheiro do Clube de Engenharia, Paulo Metri, lembrou que a principal dessas “moedas de troca” é cada vez menos nacional: “Nas 13 rodadas, o Brasil já entregou mil blocos em um furor entreguista que precisa ser refreado”, alertou o conselheiro.

Voto eletrônico em 2015

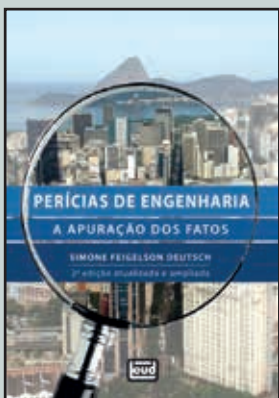
Ideia antiga do Clube de Engenharia, o voto eletrônico vai, finalmente, ser implementado no pleito de 2015. A comissão especialmente instituída no Conselho Diretor para estudar o tema apresentou na reunião do Conselho, no dia 27 de janeiro, alguns avanços que resultaram do trabalho realizado. O voto segue presencial, na sede do Clube, garantindo a impressão das cédulas e possibilitando a recontagem de votos. Para que o voto eletrônico seja implementado, o regimento interno deverá ser alterado. Segundo o diretor Stelberto Soares, membro da comissão, não será possível implementar o sistema nas eleições de 2014 por causa dos prazos e cuidados necessários. “De acordo com os estudos da comissão, o estatuto não precisa ser modificado. Para alterar o regimento interno sem correria, sem dar margem a problemas, a proposta é juntar a nossa comissão com a comissão que já trata da atualização do regimento para que o projeto aconteça da melhor forma possível”, declarou.

Desenvolvimento profissional é foco de nova parceria

Para os associados do Clube de Engenharia o início do ano de 2014 chegou com mais oportunidades para avançar na vida acadêmica e na formação para o mercado. Por meio de convênio firmado com o Instituto Brasileiro de Educação Continuada (Inbec), especializado em programas de treinamentos, qualificação, especialização profissional e aperfeiçoamento para graduados ou de formação técnica, os associados terão direito a descontos que vão de 10% a 15%, de acordo com os cursos escolhidos. Para os cursos de extensão, aprimoramento ou aperfeiçoamento profissional, o desconto é de 15%. Para os cursos de especialização e MBA, o desconto é de 25%. Para mais informações sobre os cursos e preços, entre em contato pelos números (21) 3989-5337 e (21) 3231-9058 ou pelo e-mail rio@inbec.com.br. O Inbec fica na Rua São José, 40, Sl.35, no centro do Rio.



Avançam os preparativos para o grande evento que marcará a homenagem do Clube e da cidade do Rio de Janeiro ao centenário de Abdias Nascimento. Previsto para o dia 14 de março, com palestras, debates e apresentações artísticas e culturais, o evento “Democracia Racial - Atingimos os objetivos?” também homenageará o ativista que derrubou o *apartheid* na África do Sul, Nelson Mandela, e o líder de movimentos pelos direitos civis, Martin Luther King Jr., além dos irmãos André e Antônio Rebouças e tudo que eles representaram e seguem representando como símbolos da luta pela igualdade racial. Dois grandes nomes da cultura negra e da luta pela igualdade racial no Brasil também foram convidados para a homenagem: Pelé e Gilberto Gil. “Queremos debater se de fato alcançamos a igualdade racial como alguns acreditam. Em pleno século XXI, ainda há racismo no mundo todo e isso precisa continuar sendo discutido. Buscamos com esse evento dar mais um passo na direção da verdadeira democracia racial”, destaca Francis Bogossian, presidente do Clube e membro da equipe organizadora do evento, que também conta com a diretora Ana Lúcia Moraes e Souza Miranda e o conselheiro Quintino Manoel do Carmo. Durante o evento, uma exposição trará peças da arte e cultura negra.



Livro

Perícias de engenharia

A relação entre a Engenharia e o Direito, e a importância da Engenharia na execução da justiça são os pontos centrais do livro *Perícias de Engenharia – A apuração dos fatos*. Na obra editada pela Editora Leud, a perita Simone Feigelson apresenta as linhas fundamentais para a compreensão da relevância da prova pericial para profissionais de Engenharia e de Direito. A autora também traça um panorama da engenharia legal e seu enquadramento jurídico.

**DTEs
em AÇÃO**

Tecnologia a serviço da segurança e da redução de custos

Considerada ferramenta do futuro, BIM torna-se cada vez mais imprescindível para o cotidiano dos profissionais da área de construção.

O BIM, sigla de *Building Information Modeling* (Modelagem de Informação da Construção), é um novo conceito tecnológico para *software* de projetos. Baseado em objetos parametrizados tridimensionais com características reais, trata-se de uma ferramenta que combina multidisciplinaridade e eficiência, reunindo uma série informações. O BIM foi desenvolvido para explorar digitalmente, através de um processo integrado, as principais características físicas e funcionais de um projeto desde a etapa anterior à sua execução. Estipula-se também que ele pode auxiliar na redução de custos, já que a antecipação de problemas e a solução ainda na fase inicial reduzem consideravelmente as incertezas e permitem um melhor planejamento.

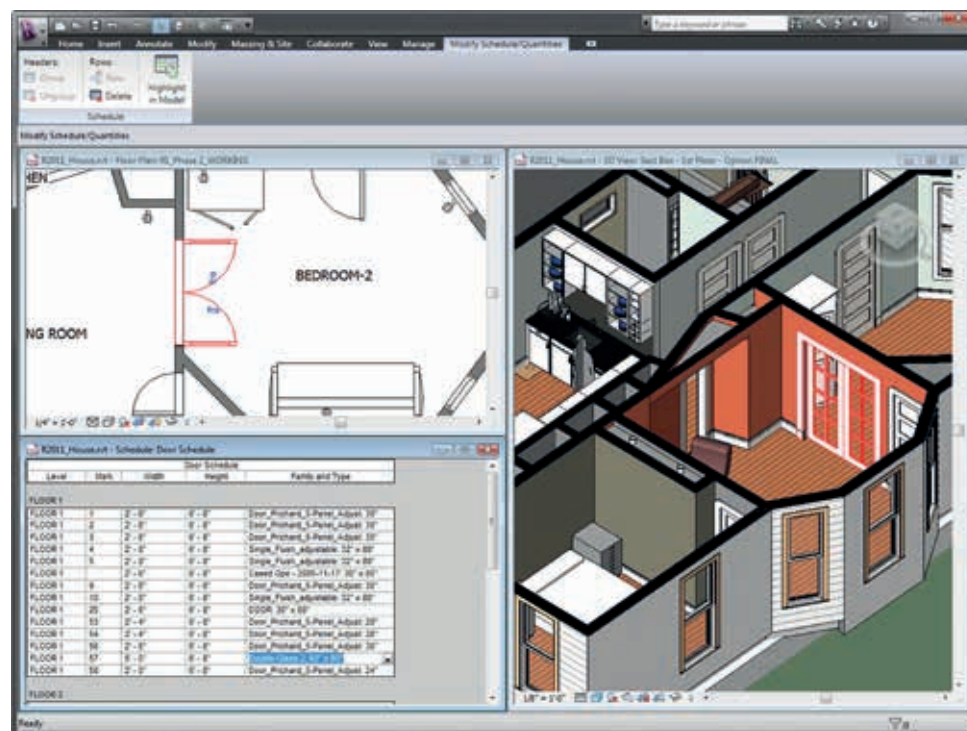
Segundo o chefe da Divisão Técnica de Construção (DCO), Ricardo Khichfy, esta tecnologia ainda está em fase inicial de aplicação em empresas da área de construção civil, mas é muito importante para os profissionais de engenharia. Khichfy explica que a tecnologia BIM, além de integrar todas as fases de um projeto, incluindo a etapa da construção propriamente dita, praticamente elimina erros. “Ele extingue omissões e a necessidade de refazer obras, o que contribui para a economia de custos. Os prazos também ganham eficiência, já que não são necessárias reuniões constantes entre todos os profissionais envolvidos na fase da construção, como projetistas, orçamentistas, responsáveis por instalações, fornecedores, proprietários etc., durante as diversas fases construtivas de um empreendimento”, explicou.

Por esse motivo, a DCO promoveu dia 28/01 palestra sobre o BIM que contou com demonstrações do funcionamento da ferramenta, além de explicações precisas sobre seu conceito. O evento reuniu profissionais da área interessados em conhecer melhor a tecnologia e contou com as palestras de Ronaldo Chaves, diretor da *Desk Graphics*, e de Fabrício Ferreira e Sérgio Lizarralde, técnicos especializados na tecnologia BIM.

Ronaldo Chaves destacou que, através da tecnologia BIM, os projetos poderão ser planejados com muito mais rapidez se comparado a outras ferramentas. “O que fizemos com a tecnologia da década de 1970, não será mais aplicável às necessidades atuais. O BIM nos ajuda a combinar fluxos de processos, gestão e design”, completou. A agilidade atribuída ao *software*, segundo Chaves, relaciona-se ao fato de a concepção e a gestão do projeto serem inteiramente baseadas no mesmo modelo de trabalho. Dessa forma, o processo é aprimorado também pelas facilidades apresentadas pela ferramenta digital. “Um cenário de oportunidades e riscos se apresenta no segmento: novos negócios, melhor percepção dos clientes na qualidade, entre outras questões. O BIM amplia consideravelmente a compreensão do empreendimento e torna mais visíveis os resultados”, reforçou.

Mercado

Alguns profissionais da área chegam a afirmar que o BIM é um passo essencial para a evolução da construção civil brasileira. “Uma verdadeira revolução. Podemos até antecipar que os profissionais que não se atualizarem com essa nova tecnologia poderão ficar para trás”, destaca o chefe da DCO, que também lembra a busca das empresas por



Associatividade bidirecional: uma alteração em qualquer vista é uma alteração em todo o projeto.

engenheiros que dominem a nova tecnologia. “As empresas passaram a buscar profissionais capazes de coordenar a introdução e operação da metodologia e a integração das equipes multidisciplinares de projeto. Essa é a função de um gerente BIM, que combina a coordenação de projeto e a coordenação do produto”, detalha.

No *software* em 3D, aparecem todos os dados dos projetos, possibilitando a visualização da construção em questão e de uma série de informações multidisciplinares sobre o empreendimento. Essas informações incluem não só o planejamento, mas a construção e a fase de utilização, os materiais utilizados, custos e prazos. “É como se voltássemos à fase de concentração de tarefas, mas permanecendo com a própria descentralização de responsabilidades por etapas”, explica Khichfy.

Descontos para sócios: FACHA (cursos de pós-graduação) • Universidade Estácio de Sá • Universidade Veiga de Almeida • Prisma Café & Bistrô • Universidade Federal Fluminense (pós-graduação) • Centro de Estudos Alexandre Vasconcelos (CEAV) • Colégio Mary Poppins • Colégio e Curso Intellectus • Curso Múltiplos Concursos • Faculdade Candido Mendes (UCAM) • Pousada Vale Verde de Teresópolis Ltda • Elza Lentes de Contato • Ótica Cristá Nissi • Ótica Maison de Vue • Ótica Anjos dos Olhos • Fonoclínica Produtos Médicos Ltda • Clínica Odontológica New Quality • Kerala Clínica de Terapias Alternativas e Reabilitação Física • Associação Brasileira Beneficente de Reabilitação (ABBR) • Universo Physio Pilates • Estética de A a Z • DC Grill Churrascaria • Restaurante Zanzariba • Crafi park S/C Ltda • Associação dos Engenheiros da Estrada de Ferro Leopoldina • FISK idiomas • CCAA • Silvestre Saúde • Instituto Brasileiro de Educação Continuada Ltda (Inbec)

www.clubeingenharia.org.br/descontos.htm **Ihilius**

Faça o mundo girar a seu favor. Faça UFRJ.

Pós-graduação lato sensu **Aulas no Centro do Rio**

MBTI - MBA em Tecnologia da Informação

- MBA em Engenharia de Software - Engsoft 24o turma
- MBA em Gestão Estratégica de Informação - GEI 18o turma
- MBA em Garantia de Qualidade de Software - MBQA 6o turma
- MBA em Inteligência de Negócios - MBNI 4o turma
- MBA em Gestão Estratégica de Projetos e Portfólio - GEPP 3o turma

Inscrições abertas

Contatos: 2562-8871 / 2562-7300
mbti-del@poli.ufrj.br

MESTRADO PROFISSIONAL, PÓS GRADUAÇÃO LATO SENSU/MBA E CURSOS DE EXTENSÃO

Legado da Lagoa para quem?

Atletas e dirigentes dos clubes de remo pedem ajuda para garantir que os compromissos assumidos para as Olimpíadas sejam levados a cabo e que o Estádio de Remo da Lagoa seja devolvido ao esporte que hoje ocupa apenas 15% do local.



Foto: Botafogo Oficial

Equipes do Flamengo e Botafogo competindo na Lagoa.

O legado deixado pelo maior evento esportivo internacional para a cidade do Rio de Janeiro é pauta permanente de debate desde o dia em que o Rio foi confirmado como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Seminários e congressos abordam o tema e buscam influir de alguma forma na construção do legado de um megaevento que não tem paralelos no que se refere ao seu potencial de transformação urbanística. Há apenas dois anos dos jogos, o momento também é de buscar consertar enganos e erros históricos e reivindicar maior participação da população nos destinos da cidade.

Para cobrar uma dívida de décadas, que promete ser saldada caso o compromisso olímpico seja levado a cabo, as entidades representativas do Remo e os clubes de regatas vêm se reunindo. Querem que o Comitê Organizador cumpra o que prometeu ao mundo por meio do Caderno de Candidatura das Olimpíadas de 2016 e devolva o estádio de remo à população e seus desportistas. Essa decisão elimina o “uso misto” que, na prática, faz com que a iniciativa privada ocupe hoje cerca de 80% da área e empurre o remo cada vez mais para a marginalidade em um espaço que deveria ser 100% dedicado a ele.

No dia 6 de fevereiro, em palestra realizada pela divisão técnica de Construção (DCO), o Clube de Engenharia abriu suas portas para fazer avançar a mobilização. “O que nós pudermos fazer para colaborar, faremos. Levarei o assunto ao Conselho Diretor e estamos prontos para agir caso encontremos uma ação que o Clube possa assumir nessa campanha”, destacou o presidente Francis Bogossian. O diretor Luiz Carneiro concordou e demonstrou espanto: “Eu fico constrangido ao ver o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com uma atuação tão incisiva no caso da Marina da Glória e em outros vários casos, mas com atuação pífia no caso do Estádio de Remo da Lagoa”, lamentou.

Sonho para a cidade

O Caderno de Candidatura prevê que o Estádio de Remo da Lagoa atenda à comunidade e aos atletas como um ícone do esporte. Ainda segundo o documento, deve se tornar uma instalação esportiva para treinamento de atletas de alto rendimento e pesquisa atlética, além de ser “um local de aprendizagem, educação, pesquisa científica aplicada e identificação de ta-

lentos”. Os rumos, no entanto, não apontam para isso e não está claro a quem apelar. “Não há espaço hoje para transformar a área em uso esportivo, mas não sabemos sequer quem é o nosso interlocutor. Quem exatamente está cuidando do legado olímpico? Não encontramos respostas para isso”, denunciou o palestrante Alessandro Zelesco, presidente do Clube de Regatas Piraguê e membro do Movimento SOS Estádio de Remo.



Alessandro Zelesco apresenta o histórico do Estádio de Remo da Lagoa: de ícone do esporte com arquitetura arrojada e uso público a espaço privado para restaurantes e cinemas

Além de Zelesco, Paulo Carvalho, presidente da Federação de Remo do Estado do Rio de Janeiro (FRERJ) e William Howard Hossel, presidente da Associação de Moradores do Leblon (Anima) destacaram a necessidade de eliminar o “uso misto” e instituir um legado concreto para a sociedade. A demanda tem amplo apoio popular. Cerca de 20 associações de moradores assinaram um manifesto de repúdio à alteração da finalidade original do estádio. “Praticamente a zona sul inteira defende essa ideia, mas isso não parece valer nada para o poder público”, lamenta Zelesco.

Entre os sonhos dos dirigentes dos clubes de regatas está a popularização do esporte que, inclusive, dá nome a alguns dos mais famosos clubes de futebol do Rio. Esperava-se que esse fosse um dos legados dos Jogos Panamericanos. O legado, no entanto, foi a demolição do estádio – mesmo com liminar de justiça ordenando a sua manutenção – para a reconstrução de arquibancadas que, segundo Zelesco, foram construídas especialmente para cinemas, de forma a atender ao empreendimento privado que hoje ocupa a área. A obra foi paga com dinheiro público. Ao longo dos anos, o espaço perdido do estádio foi usado para mais esportes além do remo. De 1978 a 1990, um programa de iniciação desportiva da Suderj que abarcava 14 esportes, recebia cerca de 2.500 partici-

pantes. “O programa no Estádio de Remo da Lagoa era um sucesso e continuou em outros locais. Na Lagoa, foi encerrado e o estádio teve a sua manutenção abandonada e, como resposta ao abandono, apresentaram a privatização”, lembrou Alessandro.

Realidade para poucos

O Estádio de Remo da Lagoa foi projetado para ser um centro náutico, com uma arquibancada para assistir regatas, desenvolver o remo e ser sede da Federação de Remo. Entre seus principais papéis estava oferecer 14 garagens para os clubes da cidade que não tiveram a oportunidade de mudar para a Lagoa Rodrigo de Freitas, quando o esporte passou a ser praticado ali e não mais na Baía de Guanabara. Para garantir o uso apropriado, foi promulgada a Lei 905 de 16 de dezembro de 1957, que determinava que a Federação de Remo administraria o estádio. “A lei ainda está em vigor, mas, por algum motivo, ninguém a respeita”, denunciou Zelesco.

A história que levou o Estádio de Remo da Lagoa de referência mundial na área de esporte a um espaço ocupado por restaurantes, casas noturnas e salas de cinemas não é nova. Vítima de uma campanha caluniosa que o pintava como um “elefante branco”, o estádio foi vítima da falta de vontade política desde o início da década de 60. “O governador Carlos Lacerda mandou aterrar a área. A obra estava inacabada e os clubes esperavam ansiosamente pelo espaço que teriam ali. Esse espaço virou um *drive in* e o projeto foi irremediavelmente mutilado”, explica Zelesco. De 1954 a 74, o projeto era para as 14 garagens, mas nenhuma foi construída. Nos últimos 40 anos, o remo ficou com oito garagens. Em 1997, o estádio foi cedido pelo estado, sem licitação, a empresas privadas. Um aditivo em 1999 permitiu a sublocação para bares, restaurantes, *shoppings* e estúdios para gravação de vídeos. Em sua composição acionária, 10% pertencem a empresa Glen Entertainment e 90% são da Pliwel Sociedad Inversora, com sede no Uruguai, informou o palestrante. Em 2002, pareceres negativos do IPHAN para os projetos não foram adiante. “Todos os empecilhos colocados pela sociedade são simplesmente removidos do caminho, para seguir com o que eles querem fazer”, denunciou Alessandro.

As arquibancadas flutuantes planejadas para as Olimpíadas também preocupam. Segundo o conselheiro Paulo Lima, dotadas de toda a infraestrutura necessária para o funcionamento, com banheiros e lanchonetes, é possível que não venham a ser demolidas ao final do evento, mas utilizadas para outros fins. “Essas instalações ao invés de virarem sucata podem virar uma ilha de entretenimento dentro da Lagoa”, alerta.

Em dois anos, o futuro do Estádio de Remo da Lagoa será definido e as forças envolvidas, que não são poucas, avançam na mobilização.



ENTREVISTA: CARLOS FERREIRA*

“Brasil é o Eldorado para os problemas de desemprego no mundo”

Há Vagas

** Membro do Conselho Diretor e do Conselho Editorial do Clube de Engenharia*

No dia 16 de janeiro, o ministro da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, Marcelo Neri, defendeu publicamente a vinda de engenheiros estrangeiros ao Brasil. Segundo Neri, o objetivo é solucionar uma suposta falta de mão de obra qualificada. No dia 21 de janeiro, o jornalista Mauro Santayana publicou no site do *Jornal do Brasil* um texto sobre as mudanças na política de imigração em nosso país. No artigo, destaca o projeto para a importação de trabalhadores qualificados em setores estratégicos feito por países como Estados Unidos, Rússia, China, Austrália e Japão, frisando a importância de uma política parecida no Brasil. Santayana relata, também, que o embaixador da Espanha no Brasil, Manuel de La Camara, declarou à Agência EFE que os engenheiros espanhóis que já estão trabalhando no Brasil “prestam um duplo serviço. Oferecem mão de obra qualificada, graças ao investimento em educação do Estado espanhol, e, além disso, formam os engenheiros brasileiros”.

Diante desta declaração, o Clube de Engenharia saiu em defesa dos profissionais brasileiros. O fato foi debatido durante a sessão do Conselho Diretor do dia 27 de janeiro e, por resolução aprovada em plenário, a entidade enviou carta ao ministro manifestando sua profunda indignação diante dos inaceitáveis argumentos em defesa da possível contratação dos engenheiros estrangeiros. Sobre o assunto, o *Jornal do Clube de Engenharia* entrevista o conselheiro Carlos Ferreira, que faz breve análise dos fatos e dos evidentes sinais de descaso ao processo de afirmação de uma indústria nacional.

Jornal Clube de Engenharia - A declaração do embaixador espanhol causou grande indignação aos engenheiros brasileiros. Qual pode ter sido a intenção do diplomata ao desmerecer os profissionais brasileiros?

Carlos Ferreira - O que está por trás desse tipo de declaração, a causa de fundo, é algo muito claro. Com a brutal desnacionalização da nossa economia, houve um avanço voraz das empresas transnacionais sobre as nossas indústrias, empresas de engenharia, áreas de serviço etc., e o Brasil passou a ser visto como o Eldorado para resolver os problemas de desemprego que se espalham pelo mundo desenvolvido, notadamente na Espanha.

JCE - Você acredita que a formação dos engenheiros espanhóis é melhor que a dos brasileiros?

CF - Se o ensino lá fosse de tanta qualidade e os engenheiros fossem tão brilhantes, certamente a taxa de desemprego por lá não estaria em 27%.

JCE - Quando o Clube de Engenharia decidiu se mobilizar em relação a esse problema?

CF - No final do mês de janeiro, o jornalista Mauro Santayana publicou no site do *Jornal do Brasil* um artigo a respeito da declaração do embaixador da Espanha no Brasil, a uma agência de notícias afrontando a engenharia brasileira e o ensino da engenharia em nosso país. Ciente do fato, o Clube começou a tomar ações, entre as quais uma carta que já foi enviada ao ministro (**editorial desta edição, página 2**). Nela o Clube deixa bem claro a sua posição em relação à atitude inadequada do senhor embaixador. No texto do Santayana, ele conclama o Clube e as entidades da engenharia a reagirem a essa declaração.

JCE - O desmantelamento da indústria nacional e essa suposta falta de mão de obra em engenharia no Brasil possuem alguma relação? Como esse processo de desnacionalização se deu?

CF - Nossas mazelas começaram lá atrás, em 1995, com a famigerada Emenda Constitucional número 6 que destruiu o artigo 171 da Constituição da República. Ali foram criados os meios para a destruição da indústria nacional que faceamos até hoje. Criou-se uma bola de neve no processo, exacerbado nos

últimos 12 anos, por incrível que pareça com o apoio de bancos e entidades de fomento estatais que fizeram com que praticamente toda a economia brasileira, incluindo a área de serviços, fosse desnacionalizada. Essa absurda desnacionalização, com um mercado interno em expansão, levou à geração de um lucro brutal para as empresas estrangeiras que aqui operam, grande parte dele remetido para o exterior e uma parte reinvestido na compra de outras empresas nacionais, repetindo esse ciclo perverso na nossa economia.

JCE - Qual o impacto disso na economia do país?

CF - Para termos uma ideia da ordem de grandeza, em 2013 as exportações brasileiras geraram 242 bilhões de dólares. As importações foram da ordem de 239 bilhões. Já a remessa de lucros para o exterior foi de 42 bilhões de dólares, verdadeira hemorragia, afetando toda a estrutura da balança de pagamentos do país, com o déficit recorde nas transações correntes com o exterior de US\$ 81,4 bilhões em 2013.

JCE - Você acredita que esse processo pode ser transformado em prol da indústria nacional?

CF - Da mídia não se pode esperar grande coisa. Agora mesmo vi a maior organização midiática do país falando sobre balanços, desequilíbrios e déficits na conta corrente e ninguém aborda a questão da gigantesca remessa de lucros. Dois presidentes tentaram controlar isso. Um se suicidou e outro foi deposto. Trata-se da sobrevivência da empresa nacional, da possibilidade soberana de se fazer uma Política Industrial para o Brasil, hoje interdita pelo nível da desnacionalização a que levaram o País.

JCE - Quais são as propostas de ação para o Clube frente a esse problema?

CF - Proponho, inicialmente, além da carta ao ministro, em tom de manifesto, e já encaminhada, um seminário onde possamos discutir a questão em seu conjunto mais amplo e avançar no debate.



Clube de Engenharia

Fundado em 24 de dezembro de 1880

Edifício Edison Passos - Av. Rio Branco, 124

CEP 20040-001 - Rio de Janeiro

Tel.: (21) 2178-9200 Fax: (21) 2178-9237

atendimento@clubedeengenharia.org.br

www.clubedeengenharia.org.br