

Tecnologia contra o crime

> Câmeras de reconhecimento facial começam a operar no Fundão

KELVIN MELO

kelvin@adufrrj.org.br

Já é possível às autoridades universitárias fazer o reconhecimento facial dos motoristas que entram na ilha do Fundão. Desde quarta-feira (30), foram instaladas câmeras de vigilância de alta definição nos pórticos de acesso ao campus. Os dispositivos foram colocados um ano e oito meses após o primeiro anúncio sobre a obra. Os pórticos, sem as câmeras, foram entregues em dezembro de 2016. As câmeras, conforme informado pela Prefeitura Universitária, poderão ajudar nas investigações da Polícia Civil. Especialmente nos casos de sequestro-relâmpago — foram sete, somente este ano — que têm aterrorizado a comunidade acadêmica.

Na próxima segunda (4), a reitoria irá se reunir com o delegado chefe da Polícia Civil, Rivaldo Barbosa. O objetivo é pedir reforço nas investigações de crimes ocorridos nas dependências da UFRJ. Será solicitada, ainda, a atuação da Divisão Antissequestro na Cidade Universitária.

Até o final da primeira quinzena de ju-



FOTOS: FERNANDO SOUZA

no, a reitoria promete implantar na Cidade Universitária o Programa Estadual de Integração na Segurança. Pelo Proeis, policiais militares em horário de folga podem ser contratados para reforçar o patrulhamento de uma determinada área. No Fundão, o convênio será custeado pela Petrobras, que mantém um centro de pesquisas no campus. Serão mais quatro viaturas e oito policiais durante 24 horas, todos os dias. O campus será dividido em quatro quadrantes. Cada um contará com uma viatura e dois policiais.

“O 17º BPM está participando do planejamento do Proeis. E vai continuar aqui. Esta integração é que vai trazer bons frutos”, disse o prefeito universitário Paulo Mário Ripper. Ele atribuiu a demora na contratação do Proeis, ventilado desde o fim do ano passado, ao “porte” do projeto.

Enquanto o programa não é implementado, o prefeito promete aumento do patrulhamento no Campus. “São 6 viaturas, contando motos, além de policiais à paisana”, disse Ripper. “Normalmente, temos uma viatura fixa e uma circulando”.

ADUFRJ E CÚPULA DA SEGURANÇA DEBATEM SOLUÇÕES PARA VIOLÊNCIA

ELISA MONTEIRO

elisamonteiro@adufrrj.org.br

■ Um plano integrado de segurança que delimite atribuições de cada órgão: Polícia Militar, Polícia Civil, Polícia Federal e Diseg. E que seja fruto de um Fórum Permanente de Segurança. Essa foi a proposta apresentada pelo subsecretário de Assuntos Estratégicos do Estado, Roberto Alzir, em reunião com a diretoria da Adufrj, na terça-feira (29). “É importante que a comunidade acadêmica se aproxime de todos os atores”, argumenta Alzir. “Ou continuaremos a lamentar traumas a alunos e professores”.

O diretor da Adufrj Felipe Rosa fez um balanço positivo: “Houve muita atenção às preocupações que colocamos, especialmente em relação aos casos de sequestro-relâmpagos que afligem os docentes”. Segundo ele, a informação é que “as investigações estão avançando”. “Devem trazer resultados em breve”.

O tenente-coronel Marcelo Menezes, que responde pelo Batalhão da Ilha do Governador/Fundão (17º BPM), também participou do encontro. À Adufrj, confirmou o reforço do patrulhamento - de um para seis veículos - até o início de junho, quando está prevista a implantação do Programa Estadual de Integração na



Segurança (Proeis). E elogia a iniciativa da parceria com a Petrobras, “É um bom caminho para a Universidade”, elogiou.

■ **ORIENTAÇÃO:** a Secretaria de Segurança recomenda que a comunidade da UFRJ registre todas as ocorrências na 37ª Delegacia de Polícia e notifique a prefeitura do Campus.

Falta política energética ao país

Não basta ser autossuficiente em petróleo se não há política interna coerente. O alerta é de Maurício Tolmasquim, professor Titular do Programa de Planejamento Energético da Coppe. “Sem dúvida alguma, o grande problema que tem atingido o setor de transportes não é necessariamente o aumento do preço do diesel. Os grandes problemas são a volatilidade e a imprevisibilidade”, afirma o docente, em referência ao alinhamento de preços da Petrobras aos derivados do mercado internacional.

Tolmasquim explica que o caminhoneiro acerta um contrato e inicia a viagem com o combustível custando um valor. Até chegar ao destino, o que pode demorar dias em um país com as dimensões do Brasil, o preço do insumo varia muito. “Essa volatilidade é muito ruim”.

Uma medida que poderia ser adotada, de acordo com ele, é a utilização de uma média bimestral ou trimestral para reajuste do diesel. “Se você tem uma regra que, a cada dois ou três meses, o preço médio é repassado para as distribuidoras, todos os agentes da economia passam a ter uma previsibilidade”, afirma.

Tolmasquim acrescenta que a atual crise mostrou uma economia muito dependente do transporte rodoviário. “E isso leva a uma grande dependência de derivados do petróleo”, resume.



TÂNIA RÉGO/AGÊNCIA BRASIL

CAMINHONEIROS NA ACADEMIA

Pesquisadores da Coppe e do Instituto de Economia debatem as raízes da crise dos combustíveis que paralisou o Brasil

KELVIN MELO
kelvin@adufjrj.org.br

O Boletim da Adufrj ouviu especialistas da universidade para analisar a crise causada pela paralisação dos caminhoneiros. Vários grupos de pesquisa da UFRJ, em especial na Coppe, trabalham com os temas da energia e da mobilidade. Docentes do Instituto de Economia, liderados pelo professor Adilson de Oliveira, integrante do Conselho Curador da UFRJ, lançaram um manifesto com críticas severas aos subsídios da Petrobras ao diesel importado. Todos responsabilizaram a política de alinhamento de preços da Petrobras ao mercado internacional pelo desequilíbrio causado ao conjunto da economia. “Com essa política, a empresa passou a repassar para os consumidores os riscos econômicos da volatilidade dos preços, com o objetivo de aumentar os dividendos de seus acionistas. A crise provocada pela reação dos caminhoneiros a essa política é fruto desse grave equívoco”, ressalta o manifesto.

Já o professor Romulo Orrico, coordenador do Programa de Engenharia de

Transportes da Coppe, argumenta que os transportes integram a cadeia produtiva nacional e cobra mais investimentos na ampliação da malha ferroviária do país, hoje sucateada e focada na exportação: “Não podemos ter uma política de preços para o petróleo que não leve em conta que o transporte é um pedaço da nossa cadeia produtiva. Se ela estiver distorcida, vai distorcer todo o resto da cadeia”, critica.

Maurício Tolmasquim, professor Titular do Programa de Planejamento Energético da Coppe, reforça que a política da empresa estatal causou volatilidade nos preços e imprevisibilidade para o trabalho dos caminhoneiros. A solução encontrada pelo governo de subsidiar o diesel foi “tomada contra a parede” – depois da situação caótica dos últimos dias, o governo decidiu subsidiar o combustível, medida que poderia ter sido evitada com ações que garantissem maior previsibilidade aos agentes econômicos, segundo Tolmasquim. “A tendência, com as questões climáticas, é taxar os combustíveis fósseis. Aqui está se fazendo justamente o oposto”, diz. Para o professor, existe uma confusão entre não intervir no mercado, deixar o mercado funcionar, e a ausência de política: “Precisa ter política energética, política de transporte... Precisa ter alguém dando as regras do jogo. Isso está faltando no setor energético”, critica.

Transporte público é prioridade

A paralisação dos caminhoneiros mostrou a necessidade urgente de investimento em transportes de passageiros e cargas. “É importante ter política de apoio ao transporte público”, afirma o professor Romulo Orrico, coordenador do Programa de Engenharia de Transportes da Coppe, que defende mudanças nas grandes cidades e fora delas.

“Os municípios podem implementar ações como colocar prioridades nas vias, ajustar pontos de ônibus, fazer linhas mais curtas e que não busquem o centro das cidades”, defende. “Não temos condições de manter mobilidade com base em automóvel”. Outro gargalo é a rede ferroviária: “Temos de retomar os trens de passageiros, pois com eles voltam a circular cargas de menor volume”.

A Coppe realizou um estudo que pode ser acessado no site do Ministério dos Transportes, e propõe a criação de centros de integração logística: “São lugares onde é possível passar a carga de caminhão pequeno para caminhão maior, passar de caminhão para trem, caminhão para barco”, observa. “Cabe ao governo fazer um plano de incentivo”, explica. Ele diz que transporte faz parte da cadeia produtiva: “Não posso ter uma política para o petróleo que não leve isso em conta. Se ela estiver distorcida, vai distorcer todo o resto”.

MANIFESTO DOS PROFESSORES DA ECONOMIA

SUBSÍDIOS PARA O DIESEL IMPORTADO?

Recentemente, o conselho de administração da Petrobras, negligenciando os efeitos danosos da volatilidade no preço do petróleo para a atividade econômica, decidiu manter os preços dos combustíveis alinhados com os preços dos derivados no mercado internacional, independentemente dos custos de produção da companhia. Com essa política, a empresa passou a repassar os riscos econômicos da volatilidade

dos preços para os consumidores com o objetivo de aumentar os dividendos de seus acionistas. A crise provocada pela reação dos caminhoneiros a essa política é fruto desse grave equívoco. Para superar essa crise, é indispensável rever essa política. No entanto, o governo decidiu preservá-la, propondo um subsídio para o diesel com reajustes mensais no seu preço. O governo estima que essas medidas custarão R\$ 13

bilhões aos cofres públicos até o final do ano, dos quais mais de R\$ 3 bilhões serão gastos para subsidiar o diesel importado. O ministro Guardia justificou essa medida econômica heterodoxa como necessária para preservar a competitividade do diesel importado. O Brasil importou 25,4 milhões de barris de gasolina e 82,2 milhões de barris de diesel no ano passado, porém exportou 328,2 milhões de barris de petróleo bru-

to. Na prática, esse petróleo foi refinado no exterior para atender o mercado doméstico, deixando nossas refinarias ociosas (31,9%) em março de 2018. Nesse processo, os brasileiros pagaram os custos da ociosidade das refinarias da Petrobras e aproximadamente US\$ 730 milhões anuais pelo refino de seu óleo no exterior. Não é racional que o Brasil subsidie diesel importado para absorver a capacidade ociosa de concorrentes comerciais.

A Petrobras foi criada para garantir o suprimento doméstico de combustíveis

com preços racionais. Não é razoável que o presidente da Petrobras declare que o petróleo produzido no Brasil é rentável a US\$ 35 dólares/barril e proponha oferta-lo aos brasileiros a US\$ 70/barril.

Adilson de Oliveira
Ary Barradas
Carlos Frederico Leão Rocha
David Kupfer
Denise Lobato Gentil
Eduardo Costa Pinto
Fernando Carlos

Isabela Nogueira
João Saboia
João Sicsu
José Eduardo Cassiolato
José Luís Fiori
Karla Inez Leitão Lundgren
Lena Lavinias
Lucia Kubrusly
Luiz Carlos Prado
Luiz Martins
Marcelo Gerson Pessoa de Matos
René Carvalho
Ronaldo Bicalho
Victor Prochnik

Crise dos combustíveis obriga hospitais a reduzir cirurgias

FERNANDO SOUZA

> **Maior dificuldade foi acesso de equipes e pacientes ao campus; procedimentos tiveram de ser remarcados**

GABRIEL NACIF PAES E LARISSA CAETANO (estagiários)
comunica@adufRJ.org.br

As unidades hospitalares da UFRJ também sofreram os efeitos da crise dos combustíveis. Nos últimos sete dias, cirurgias foram canceladas e consultas adiadas. O motivo: dificuldades de deslocamento de médicos, enfermeiros e pacientes.

No Hospital Universitário Clementino Fraga Filho, das 40 cirurgias agendadas para 28 e 29 de maio, só 15 foram realizadas. Das 2.286 consultas previstas, foram realizadas 789. Desde segunda-feira, 29, a coleta de sangue para exames laboratoriais ficou restrita aos pacientes internados e não foi feita no ambulatório. O hospital manteve sua rotina de serviços, com restrições. Exames suspensos foram reagendados. Não houve falta de insumos. A Reitoria disponibilizou ônibus para auxiliar o transporte dos funcionários.

No IPPMG (Instituto de Puericultura e Pediatria Martagão Gesteira), a direção flexibilizou escalas de trabalho.



HOSPITAL UNIVERSITÁRIO consultas e cirurgias foram remarçadas, mas atendimento não parou

Nas Unidades Funcionais (UTI, UPI e Emergência), no Laboratório de Análises Clínicas, no Serviço de Medicina Transfusional, na Farmácia e na Radiologia, os plantões foram estendidos. Do mesmo modo, foram disponibilizados ônibus para os funcionários.

A falta de transporte prejudicou os pacientes: na segunda-feira (28), só 25% das consultas foram realizadas.

Nenhum serviço, porém, foi interrompido. Todos os leitos de emergência, UTI pediátrica e enfermarias estavam ocupados. Estoques de medicamentos, materiais ambulatoriais e alimentos não sofreram problemas. A Maternidade de Escola teve problemas para abastecer as ambulâncias, mas não parou. As aulas pararam por uma semana, e o fim do semestre letivo será adiado.

NOTAS

REMARCADAS ELEIÇÕES PARA DECANIAS DO CT E DO CFCH

■ As eleições para escolha dos novos decanos do Centro de Tecnologia e do Centro de Filosofia e Ciências Humanas foram adiadas por causa da greve dos caminhoneiros. No CT, a eleição foi remarçada para terça-feira (5) e quarta-feira (6). Os locais e horários de funcionamento das urnas no Centro de Tecnologia estão mantidos: das 10h às 16h, no bloco B (Escola Politécnica) e no bloco H

(Coppe). Já no bloco E (Decania, Escola de Química, Instituto de Macromoléculas, Nides) as seções funcionam das 10h às 16h e das 18h às 20h. O resultado sai em 7 de junho.

O CFCH vai divulgar na próxima segunda-feira (4) as novas datas. O Centro de Ciências da Saúde também tem eleição da decania agendada para o período de 4 e 7 de junho. As urnas estarão disponíveis em todas as unidades do centro.

ELEIÇÃO DA CPPD

■ Está marcada para os dias 26, 28 e 29 de junho a renovação de parte da Comissão Permanente de Pessoal Docente, formada por representantes de cada centro, e categoria. Os eleitos terão mandato de 3 anos. É responsabilidade do grupo analisar os processos de progressão docente, além das alterações no regime de trabalho e o cumprimento do estágio probatório.