

Trocas políticas e crise financeira ameaçam o Arquivo Nacional

Instituição centenária responsável pelo acervo histórico do País teve três mudanças na direção em 12 meses

Roberta Pennafort / RIO

Uma das instituições mais antigas do Estado brasileiro, o Arquivo Nacional (AN) completa 180 anos neste mês sem festa à vista. Vinculado ao Ministério da Justiça, o maior órgão arquivístico brasileiro, que guarda documentos públicos datados desde o século 16, sofre com a falta de recursos para seu custeio básico e tem assistido a trocas na sua direção ao sabor de acontecimentos políticos de Brasília. Só em 2017, foram três diretores-gerais. Os problemas quase levaram ao fechamento da unidade símbolo da memória do País. A atual direção da instituição assumiu em novembro. A escolhida pelo ministro da Justiça, Torquato Jardim, foi a advogada Carolina Chaves de Azevedo. Seu último cargo público foi como secretária da área de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida da prefeitura do Rio durante a gestão de Eduardo Paes (PMDB). Carolina é afilhada política da deputada federal Cristiane Brasil (PTB), filha do ex-deputado Roberto Jefferson, presidente nacional da PTB. Na sua posse, Cristiane estava ao seu lado na foto oficial. Carolina sucedeu José

Ricardo Marques, ex-secretário de Cultura do Distrito Federal, que tinha como padrinho político o deputado federal Ronaldo Fonseca (PROS-DF). Marques teve duas passagens pelo comando da instituição.

A primeira foi encerrada em abril de 2016, quando o seu padrinho político votou a favor do impeachment da presidente Dilma Rousseff. Ele voltaria depois na gestão Michel Temer (PMDB), mas foi novamente retirado quando, em abril de 2017, Fonseca, o padrinho político, disse “não” na Câmara à reforma trabalhista, tema tratado como prioridade pelo novo governo. Quem assumiu o AN, então, foi o então vice-diretor, Diego Barbosa da Silva, servidor de carreira. Histórico. Já fora da direção, Marques, que é evangélico, foi condenado em primeira instância por improbidade administrativa. Ele foi acusado de promover cultos semanais no auditório principal da instituição, utilizando-se, inclusive, do trabalho de servidores e de equipamentos de áudio e vídeo da casa. A reportagem procurou Marques para entrevistá-lo, mas ele não foi encontrado. Em novembro, a 32.^a Vara Federal do Rio condenou o ex-diretor a ressarcir o erário em R\$ 24 mil, e pagar multa de R\$ 36 mil. “É um descaso com o Arquivo, não se pode fingir que não está

acontecendo nada.

Mesmo sendo um cargo de confiança da administração direta, a escolha do diretor de uma instituição como o Arquivo Nacional não pode estar ligada à barganha política, não pode ser tratado como apenas mais um cargo. O que queremos é que se levante o debate da eleição geral, com votos de servidores, quem sabe o envio de uma lista tríplice ao ministério”, sugeriu Rodrigo Mourelle, presidente da Associação dos Servidores do Arquivo Nacional. Mourelle disse que por causa do contingenciamento de 2017, que levou a um corte de quase 40% do orçamento da instituição que no ano foi de R\$ 22 milhões, um terço dos funcionários terceirizados foi cortado. A medida gerou atrasos. Quem, por exemplo, requisita o histórico de entrada de antepassados estrangeiros no Brasil para requerer cidadania de outros países tem de esperar até 60 dias. Defesas. O Estado, por cinco dias, pediu uma entrevista a Carolina Chaves de Azevedo. A direção do Arquivo Nacional informou que ela “não teve tempo” por estar em reuniões. A unidade também não respondeu aos questionamentos do Estado sobre a indicação política de Carolina e a atual situação financeira do arquivo mandadas por e-mail. A





deputada Cristiane Brasil também não atendeu aos pedidos da reportagem.

Em nota, o Ministério da Justiça informou que o orçamento do Arquivo Nacional foi recomposto após o contingenciamento. “Houve o descontingenciamento integral do orçamento, além de uma suplementação/ ampliação de R\$ 4 milhões, que foi articulada por este ministério e fez com que o Arquivo terminasse o exercício de 2017 com valor acima do que

estava previsto inicialmente no Projeto de Lei Orçamentária Anual”, divulgou o ministério, segundo o qual o AN fecha 2017 com total de R\$ 22,6 milhões de créditos. Para 2018, há previsão de aumento, chegando-se a R\$ 23,4 milhões. Mas o procurador Renato Machado, que em outubro expediu recomendação ao ministério para rever as restrições orçamentárias ao AN, lembra que o prédio histórico do centro do Rio, onde o AN é sediado, tem necessidades

que vão além do pagamento de contas de luz e água – para o que faltou dinheiro este ano. É preciso adequar o prédio anexo, onde fica 90% do acervo, a quesitos de segurança estipulados pelo Corpo de Bombeiros já há dois anos. O Arquivo também tem instalações em Brasília. “Sem isso, o acervo corre certo risco”, alertou o procurador. “Os servidores não podem viver nesse terrorismo, tendo de fazer malabarismo para o Arquivo funcionar.”

INFRAESTRUTURA »

Apesar dos avanços, investimento é insuficiente



A estimativa de crescimento da safra de grãos no país esbarra na má qualidade das estradas e da pequena malha ferroviária no Brasil

Aportes no setor representam apenas 1,5% do PIB, o que freia o crescimento econômico e diminui a competitividade das empresas brasileiras. É preciso mais dinheiro para mudar

» Paula Pacheco

São Paulo — Uma das formas que o governo encontrou para retomar a geração de empregos foi acelerar o Programa de Parcerias e Investimentos (PPI). Cálculo dos gestores do programa apontam que, ao longo dos próximos 30 anos, as concessões já assinadas (logística, energia e petróleo) vão gerar 578 mil postos de trabalho. Segundo

balanço divulgado em novembro passado, dos 145 empreendimentos qualificados no PPI, 70 já foram leiloados — por meio de renovações, prorrogações antecipadas e privatizações. Isso equivale a 48% de execução do cronograma previsto pelo programa da União. A estimativa é que os investimentos cheguem a R\$ 142 bilhões e as outorgas somem R\$ 28 bilhões.

A relação entre infraestrutura e emprego feita pelo governo é fácil de ser compreendida. Segundo a Fundação Dom Cabral, o Brasil crescerá 1% ao ano, chegando a 10% ao final de uma década, se destravasse os investimentos em

infraestrutura. O coordenador do estudo, Paulo Vicente, lembrou na época da divulgação do trabalho que, para um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 6 trilhões, seria como se o país tivesse um ganho adicional na sua economia de cerca de R\$ 60 bilhões em um ano — ou R\$ 600 bilhões em uma década. Trata-se, de fato, de uma montanha de recursos.

Como se vê, a demanda é imensa. Dados do GI Hub, órgão criado pelo G20, o grupo de 20 países mais ricos do mundo, apontam que o Brasil investe apenas 56% do que é necessário para a infraestrutura nacional. Ou seja, a lacuna, que chega a 44%, ainda é enorme.

Para Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), faltam projetos bem estruturados, com racionalidade econômica e volume suficiente para atrair investimentos. “Os projetos licitados até agora foram um sucesso nas mais diversas áreas, como exploração de petróleo e linhas de transmissão de energia. Mas são insuficientes diante da necessidade de infraestrutura nos três níveis de governo”, diz. Sem a ação do Estado, ressalta, não é possível uma retomada mais efetiva do setor.

Apesar dos avanços, o PPI não é suficiente para deixar para trás 25 anos de mau planejamento. Falta, diz Tadini, definir prioridades. “Esse é





um dos setores que mais geram emprego. No entanto, investe-se hoje em infraestrutura 1,5% do PIB, enquanto que a média mundial é de 5%. Estamos muito longe, com defasagem de R\$ 200 bilhões por ano”, afirma.

Segundo o especialista, em 2018 a situação da infraestrutura pode ficar mais delicada do ponto de vista da participação dos entes públicos, já que a arrecadação continua a cair e os orçamentos vêm sendo refeitos para adequar os recursos às demandas. “Podemos acelerar vários projetos junto aos municípios e na esfera estadual, mas existe uma limitação pela própria natureza do setor de infraestrutura, que depende de investimento público. Por isso, é preciso ter atenção com o tipo de ajuste fiscal que se espera”, opina o presidente da Abdib. Se o ajuste for feito para cortar em infraestrutura, ressalta, corre-se o risco de o governo ter dinheiro para pagar as aposentadorias, mas “faltar luz dentro da casa das pessoas.”

Concessão

Apesar do esforço dos diferentes governos, ainda há muito a ser feito para destravar a infraestrutura. Na avaliação de Luíza Franco, professora de planejamento urbano e engenharia de tráfego do Ibmecc-Belo Horizonte, uma das falhas recorrentes é a falta de detalhamento dos projetos antes dos leilões de concessão. “Muitas vezes, eles são apresentados no escuro. Se fossem melhor elaborados, com a parte de execução mais próxima da realidade,

os erros e abandonos pelas concessionárias seriam em número bem menor”, garante a especialista. Detalhes sobre questões ambientais e de prazo, por exemplo, são tratados de forma imprecisa. Com o tempo, o investimento se torna pouco atraente ou difícil de ser executado pela vencedora do leilão.

Para um país continuar a se desenvolver, lembra a professora, é preciso manter um ritmo constante de investimentos em infraestrutura. No caso do Brasil, esse tipo de aporte poderia ajudar, por exemplo, a aumentar a competitividade do agronegócio, que depende de estradas, ferrovias e portos para escoar a sua produção. Estima-se que 5% da safra de grãos é perdida durante o transporte, um despropósito que resulta em prejuízos vultosos para o setor.

Um estudo recente da Confederação Nacional do Transporte concluiu que as más condições das rodovias deixam o transporte de soja e milho R\$ 3,8 bilhões mais caro. No caso das ferrovias, a situação não é menos grave. O Brasil tem 3,4 quilômetros de infraestrutura ferroviária para cada 1.000 quilômetros quadrados de área. Nos Estados Unidos, o índice é de 22,9 quilômetros. Na Argentina, 13,3 quilômetros. Se nada for feito, o cenário vai piorar. Estimativas do Ministério da Agricultura mostram que, em 10 anos, a safra de grãos no país deverá crescer 30%. Quanto maiores os custos logísticos para levar os

produtos aos compradores, menor é a competitividade do produto brasileiro.

Interligação

A boa notícia é que chegou a vez de o setor ferroviário ganhar espaço nos programas de infraestrutura do governo. Nos próximos cinco anos, as ferrovias devem movimentar cerca de R\$ 57,1 bilhões em projetos de construção, ampliação e modernização da malha brasileira, beneficiando especialmente o transporte de minério e de grãos. Se os planos saírem do papel, em torno de 66 mil empregos, entre diretos e indiretos, poderão ser gerados pelo setor.

Dos projetos que devem absorver os R\$ 57,1 bilhões, cinco integram o Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo federal. São eles: Malha Paulista (atual Rumo), MRS Logística, Estrada de Ferro de Carajás, Estrada de Ferro Vitória-Minas e Ferrovia Centro-Atlântica. Juntas, essas empresas podem desembolsar R\$ 25 bilhões nos próximos cinco anos para operar 12,6 mil quilômetros.

A interligação logística entre ferrovias e portos pode levar a um aumento de investimentos além dos trilhos. Ao todo, o PPI inclui 32 projetos portuários, com previsão de R\$ 5,819 bilhões de investimentos. Desses, oito estão concluídos, com o equivalente a R\$ 1,32 bilhão de recursos.

Expansão vai gerar empregos

Quem observar com atenção as tendências do mercado de trabalho nos próximos anos deve ficar atento à demanda que será gerada pelos projetos de infraestrutura. As oportunidades estão em diferentes segmentos e vão desde a renovação das concessões de ferrovias até os leilões de aeroportos.

Mesmo com o ritmo mais lento da economia, a área de engenharia já sofre com o volume insuficiente de profissionais que saem das faculdades todos os anos. Segundo estimativa do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (Confea), o déficit de engenheiros no Brasil é de cerca de 20 mil profissionais por ano.

Com o avanço das obras de infraestrutura no país, a tendência é que o descompasso seja menor e que a profissão fique ainda mais valorizada pelas empresas, o que refletirá em salários mais altos e pacotes de benefícios mais atraentes. Segundo levantamento do site Love Mondays, o salário médio de um engenheiro civil é de R\$ 7.482.

A expectativa também é de novos postos de trabalho nos aeroportos que passaram para as mãos da iniciativa privada nas recentes concessões. Com os investimentos em modernização e ampliação, a oferta de voos deve crescer e será necessário contratar profissionais de diversas áreas.

A mesma lógica vale para os portos, que contam com uma série de projetos incluídos no PPI. Esta, por sinal, é outra área com remunerações atraentes — o salário médio de um guarda portuário é de R\$ 6.170.

Em andamento

» Em dezembro, o governo leiloou 11 linhas de transmissão, em um total de 4.919 quilômetros, com capacidade de transformação de 10.416 mega-volt-ampères (MVA). Os investimentos deverão chegar a R\$ 8,75 bilhões.

» As obras do Aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, começam em janeiro. O leilão aconteceu em março de 2017 e os investimentos previstos são de

R\$ 1,9 bilhão. Devem ser gerados 1,5 mil empregos diretos e 3 mil indiretos.

» Em outubro, aconteceram a segunda e a terceira Rodadas de Partilha da Produção no Pré-sal. Foram arrematados seis blocos dos oito oferecidos nos dois leilões, o que gerou R\$ 6,1 bilhões de arrecadação

» Dos 145 empreendimentos qualificados no PPI, 70 já foram leiloados, o equivalente a 48% do previsto pelo programa da União. Os investimentos podem chegar a R\$ 142 bilhões e as outorgas a R\$ 28 bilhões.