

NAS BANCAS



Pesquisa mostra que proliferação de sindicatos afeta caminhoneiros

RAQUEL DO CARMO SANTOS
kel@unicamp.br

Na opinião do sociólogo Moysés Moreira Santos, os sindicatos que representam os trabalhadores em transporte rodoviário de carga no Brasil deveriam exercer um papel mais ativo nas discussões de interesse dos caminhoneiros, entre as quais segurança, locais de pernoite, jornada e condições de trabalho. Santos observa que o segmento é marcado hoje pela disputa de entidades que assumem o papel de representantes dos trabalhadores.

“O número alarmante de acidentes nas estradas com transportadores de cargas indica que a situação precisa ser revista. É necessário promover campanhas unificadas para que os resultados comecem a aparecer. O setor precisa se mobilizar nacionalmente”, defende.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, Santos identificou quatro sindicatos diferentes que dizem representar os transportadores, o que dificulta a promoção de campanhas conjuntas. Segundo o sociólogo, a história se repete em outros grandes centros urbanos. “Cada sindicato discute os problemas de sua região e não debate as questões de maior urgência para os trabalhadores. A situação da jornada de trabalho é uma delas. Muitos motoristas passam mais de 16 horas ao volante. Vencidos pelo cansaço, eles acabam provocando acidentes terríveis”, declara.

Moysés Santos apresentou dissertação de mestrado sobre o tema no Instituto de Economia (IE), sendo orientado pelo professor Paulo Eduardo de Andrade Baltar. O sociólogo analisa no trabalho as transformações

Atividades passaram por transformação na década de 90

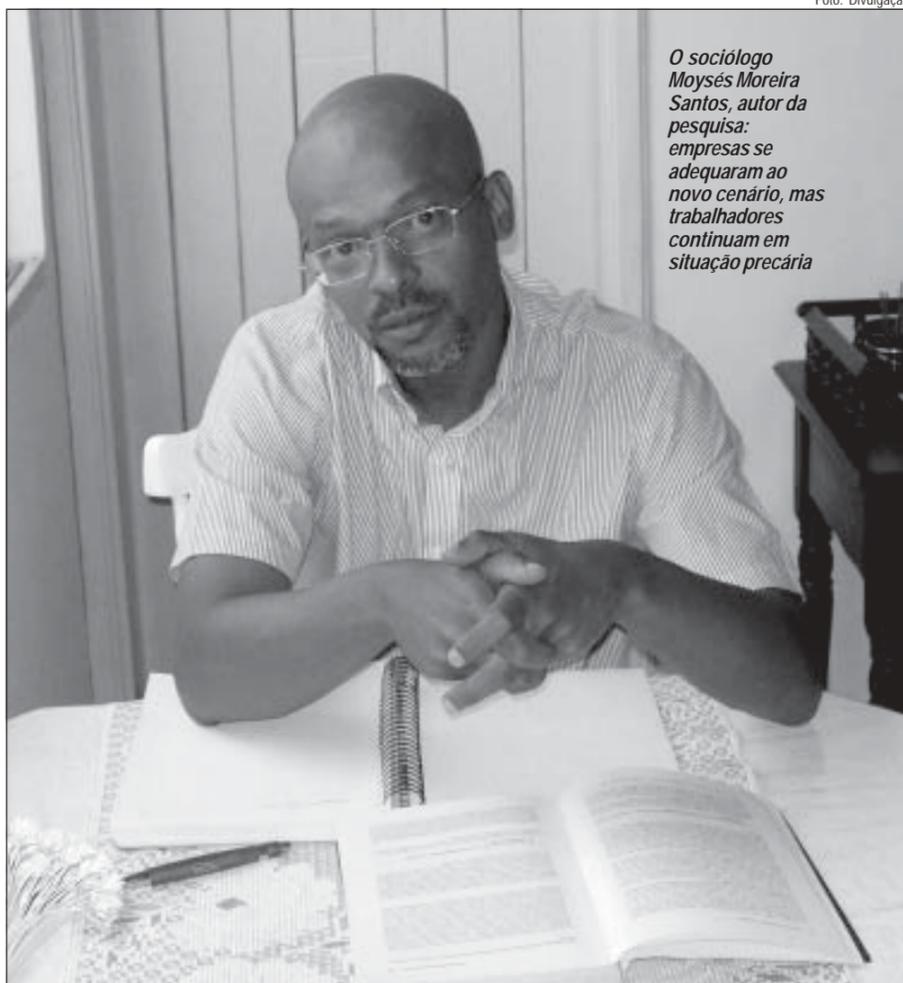


Foto: Divulgação

O sociólogo Moysés Moreira Santos, autor da pesquisa: empresas se adequaram ao novo cenário, mas trabalhadores continuam em situação precária

ocorridas no transporte de cargas rodoviário no país na década de 1990, período em que ocorreram importantes mudanças na economia brasileira. No Brasil, o transporte rodoviário é o mais importante meio para conduzir todos os tipos de produtos e materiais. Segundo cálculos feitos por Santos, 68% do transporte de cargas é feito nas rodovias.

De acordo com o sociólogo, na década de 1990 o setor passou por uma reestruturação. “O período coincide com a implantação das agências reguladoras e de um modelo institucional descentralizado. Houve uma fragmentação das atividades”, explica. O conceito de multimodalidade, ou seja, a integração entre os meios de transporte passou a integrar a pauta das grandes empresas. “Com a crise em vários setores, as novas idéias começaram a surgir”.

As grandes empresas optaram pela racionalização dos trabalhos e investiram fortemente em informática e logística para melhorar os processos em toda a cadeia, desde o carregamento até o recebimento da carga pelo destinatário. “Elas se adequaram ao novo cenário, garantindo um modelo condizente com suas necessidades”.

Por outro lado, observa o autor da pesquisa, os trabalhadores autônomos não conseguiram acompanhar essas transformações. “Ao mesmo tempo em que as empresas investiram em tecnologia, elas acabaram optando pela contratação de autônomos ao invés de manterem uma grande frota”. Com isso, Santos conclui que as empresas patronais conseguiram se adequar às transformações, enquanto os autônomos e empregados continuaram trabalhando em condições precárias. Neste ponto, o sociólogo atribui as dificuldades da categoria à proliferação de sindicatos específicos.

Estudo prega difusão maciça de softwares



Foto: Antonio Scarpinetti

Rogério da Veiga, autor da pesquisa sobre softwares: população de baixa renda deve ter acesso facilitado

Pesquisa de mestrado realizada por Rogério da Veiga e apresentada no Instituto de Geociências (IG), no Departamento de Política Científica e Tecnológica, propõe a massificação de softwares com o objetivo de facilitar o acesso de classes sociais menos favorecidas. Segundo Veiga, a dinâmica do segmento prioriza o desenvolvimento de programas diversificados voltados para as classes mais altas, ou seja, criados para um contingente de pessoas e empresas que já tem o software em sua cesta de consumo. Com isso, explica o pesquisador, os grupos de excluídos digitais mantêm-se sem acesso aos programas.

Para Veiga, formado em Ciência da Computação, o acesso deveria focar também as classes mais baixas e, assim, alargar a base de clientes para o consumo de software. “A indústria investe fortemente em produtos que substituem os

que já existem e não se preocupa em levar o acesso aos grupos de menor poder aquisitivo. Deve-se mudar a lógica de atuação para intensificar a difusão de software”, defende.

Rogério da Veiga foi orientado pelo professor Wilson Suzigan e, no estudo, traça um diagnóstico da indústria de software no Brasil. Com base em autores como Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares e outros, ele faz propostas de mudanças nas políticas existentes para que a inclusão social faça parte da lógica de atuação do setor.

Neste sentido, Veiga aposta que a inclusão digital seria apenas uma vertente da política de inclusão social. “Não basta ensinar a pessoa de baixa renda a manusear a tecnologia. É preciso que os setores econômicos que estão nele inseridos utilizem softwares e que sejam criados mecanismos para que participem do desenvolvimento de produtos e serviços digitais voltados para este público”, acredita.

A proposta de Rogério da Veiga consiste

em envolver as classes baixas na oferta e na demanda. “De um lado, na demanda, intensificar as políticas de inclusão digital e promover a difusão do software pelos setores econômicos. Por outro lado, o da oferta, criar produtos e serviços digitais que atendam necessidades específicas dos grupos beneficiados pelas políticas de inclusão digital, direcionando as atividades de desenvolvimento de software para a sua massificação. Transversalmente, formar jovens de baixa renda em tecnologias de informação para que atuem no setor”.

Veiga sugere ainda que a opção pela massificação pode gerar demanda por soluções já existentes e, neste caso, o software livre ganha relevância, seja pela existência de softwares livres de qualidade em tipos de softwares de uso mais geral ou por permitir que se aprenda a partir dele. (R.C.S.)

Dissertação investiga uso de glicerina em cosméticos

Glicerina, um subproduto resultante da produção de biodiesel, foi objeto de estudo da dissertação de mestrado da química Elvira Aparecida Sanches Bizarro. A pesquisa foi apresentada no Instituto de Química (IQ), sendo orientada pelo professor Fernando Galembeck. “A produção de glicerina tende a aumentar muito a partir de vários fatores. Como se trata de um subproduto que pode ser aproveitado, tive o interesse em investigar a sua aplicação na área cosmética, mais especificamente em cosméticos capilares”, revela Elvira.

A autora da pesquisa explica que o aumento no consumo de biodiesel pode gerar um volume grande de glicerina e, por isso, são bem-vindas as alternativas que apontem para possíveis aplicações na indústria. Outra fonte abundante de glicerina será a implantação da empresa Oleoquímica do Brasil, em Camaçari.

O trabalho teve uma primeira etapa que consistiu da obtenção da glicerina etoxilada fosfatada, já que a literatura pesquisada indicou os fosfatados como produtos que não agredem a pele e os cabelos. Na segunda etapa foi feita a caracterização do produto.

Durante esse processo, testes demonstraram que a glicerina etoxilada fosfatada é um produto completamente solúvel em água e com alto grau de etoxilação, podendo ser indicado para cremes sem enxágüe e condicionadores. Segundo a pesquisadora, a glicerina poderia ajudar na retenção da umidade nas superfícies capilares e dérmica, aumentando a hidratação.

Outros trabalhos devem ser feitos para confirmar os efeitos da glicerina etoxilada fosfatada quando utilizada como matéria-prima cosmética. Os testes incluem avaliação do produto formulado em mechas de cabelos. (R.C.S.)