

Apoio



## Editorial

## Resolução polêmica

Entrou em evidência recentemente a Resolução nº 1024 - 2009 do CONFEA que trata da "Obrigatoriedade da adoção do Livro de Ordem de obras e serviços". Essa Resolução, diferentemente das demais, não é auto-aplicável, mas pretende que cada CREA, através de ATO do Plenário a ser homologado no CONFEA, estabeleça esta obrigação de forma padronizada.

Em princípio não temos nada contra o que seria mera semelhança do velho conhecido Diário de Obras. Ocorre que a referida Resolução não tratou apenas da existência do Livro, mas criou determinadas obrigações que a nosso ver são inadequadas. Além do mais, inexistente lei que obrigue a existência de tal livro e o que não está previsto em lei não pode ser obrigatório.

Cabe por obrigações legais ao Sistema, e é o que todos nós desejamos, fiscalizar o exercício da profissão das modalidades com registro obrigatório. Mas, da mesma forma que não tem atribuição de analisar projetos, também o Sistema não tem atribuição de obrigar ou analisar conteúdo de livros ou diários de obras.

Entre os pontos que consideramos não pertinentes, citamos:

**Art. 2º, Item IV,** determina o registro de todas as atividades com objetivo de: "avaliar motivos de eventuais falhas técnicas, gastos imprevistos e acidentes de trabalho". (não cabe ao CONFEA estabelecer o conteúdo do Diário de Obras)

**Art.4º,** obriga o registro de: "... II - as datas de início e de previsão da conclusão da obra ou



Continua na página 2. ▶

Enéas Cardoso  
de Almeida Filho  
Presidente

## Artigo

**Salvador: mobilidade em baixa**

POR JONAS DANTAS

As origens dos problemas de mobilidade urbana enfrentados pela capital baiana remontam a sua fundação, em 1549. Inicialmente, os motivos eram de origem geológica. Separado por uma escarpa de 70 metros de altura, o local era dividido em dois planos: Cidade Alta e Cidade Baixa. Soma-se a esse fator o relevo acidentado e a falta, àquela época, de conhecimento das características morfológicas do solo.

Hoje, passados mais de 400 anos,

chegamos ao limite do suportável. Mais de 3 milhões de habitantes habitam a antiga Cidade do São Salvador da Baía de Todos-os-Santos. Problemas como crescimento desordenado, ausência de políticas públicas nas áreas de habitação, planejamento urbano, transportes e trânsito, favelização, poluição urbana, inacessibilidade e a crescente degradação do patrimônio histórico e ambiental da cidade acentuam o caos urbano.

Continua na página 5. ▶



3

Artigo explica o que é BDI - Benefícios e Despesas Indiretas.

Um dos grandes nomes da Engenharia Civil, Vasco Neto deixa saudades.



4



ASSOCIAÇÃO  
BRASILEIRA  
DE NORMAS  
TÉCNICAS

6

Engenheiros conquistam acesso gratuito às normas da ABNT.

**Expediente****Informativo****ABENC-BA****Associação Brasileira  
de Engenheiros Civis**

Avenida ACM, 771  
Edf. Empresarial Torre do Parque,  
sala 1.208 Itaigara - Salvador - Bahia  
CEP 41.800-700  
Tels.: 71 3354 4776  
www.abenc-ba.org.br  
abenc@abenc-ba.com.br

**Conselho Diretor**

Enéas Cardoso de Almeida Filho  
*Presidente*

Raimundo Pereira Borges  
*1º Vice-Presidente*

Valter Souza Moraes Sarmento  
*2º Vice-Presidente*

Dalcy Rodrigues da Costa Sobrinho  
*1º Secretário*

Adaltrô Torres de Azevedo  
*2º Secretário*

Manuel Segura Martinez  
*1º Tesoureiro*

Edson Eli Almeida Lima  
*2º Tesoureiro*

**Conselho Fiscal**

Gerinaldo Costa Alves - *Presidente*

Ayrton Sá de Faria - *Titular*

Paulo La Macchia - *Titular*

Rita de Cácia Leal Sales - *Suplente*

Rosa Palmira Aires - *Suplente*

Carlos Marden do Valle Passos - *Suplente*

**Informativo ABENC-BA**

*Jornalista Responsável*  
José Pacheco Maia Filho - MTb 1521

*Projeto Gráfico e Editoração*  
Luca Pedreira

Tiragem 10.000 exemplares

**Continuação do Editorial****Resolução Polêmica**

serviço; ... **IV** - a posição física do empreendimento no dia de cada visita técnica; ... **VI** - nomes de empreiteiras ou subempreiteiras, caracterizando as atividades e seus encargos, com as datas de início e conclusão, e números das ARTs respectivas; **VII** - acidentes e danos materiais ocorridos durante os trabalhos; **VIII** - os períodos de interrupção dos trabalhos e seus motivos, quer de caráter financeiro ou meteorológico, quer por falhas em serviços de terceiros não sujeitas à ingerência do responsável técnico;". Um profissional pode perfeitamente iniciar uma obra e não ter a previsão de conclusão, não pode ser obrigado a cada dia que visite a obra registrar a posição física do empreendimento, nem obrigado a registrar em livro todos os dados de empreiteiras ou subempreiteiras, nem acidentes de trabalho e, pior ainda, ser obrigado a registrar danos materiais, quer de caráter financeiro, meteorológico ou de terceiros.

Como absurdo temos o § 3º deste Art. 4º, que visa obrigar até os leigos, não sujeitos a fiscalização do sistema, pois estabelece: "O destinatário da orientação de execução transmitida pelo responsável técnico deverá apor sua assinatura ao Livro de Ordem, dando assim a sua ciência." Em outras palavras, o mestre, carpinteiro, pedreiro, etc., todos que receberem orientação, deverão assinar o Livro.

Outro ponto que considero ilegal é a pretensão de vir a obrigar órgãos públicos, empresas ou autônomos a trocarem seus diários pelo modelo do CONFEA e ainda condicionar que os Termos de Abertura sejam verificados pelos CREAs, como estabelece o Art. 9º: "Os modelos porventura já existentes, tais como Boletim Diário, Livro de Ocorrências Diárias, Diário de Obras, Cadernetas de Obras, etc., ainda em uso pelas empresas privadas, órgãos públicos ou autônomos, poderão ser admitidos como Livro de Ordem, desde que atendam às exigências desta resolução e tenham seus Termos de Abertura visados pelo CREA."

Como forma de se revestir como de cumprimento obrigatório, a Resolução Nº 1024 estabelece punições pelo seu não atendimento: "Art. 10. A falta do Livro de Ordem no local da obra ou serviço, bem como dos respectivos registros e providências estabelecidas nesta resolução, ense-

jará apuração de infração à alínea "c" do art. 6º da Lei nº 5.194, de 24 de dezembro de 1966, e ao art. 9º do código de ética do profissional da Engenharia, Arquitetura, Agronomia, Geologia, Geografia e Meteorologia, com a aplicação das penalidades previstas nos arts. 72 e 73 da Lei nº 5.194, de 1966." Ocorre que, do mesmo modo como as exigências são inadequadas, as penalidades também são, senão vejamos: a alínea "c" do Art. 6º da Lei 5.194 não trata de nenhum livro ou diário, apenas se refere a profissional que emprestar seu nome a um empreendimento, sem real participação e nunca poderemos afirmar que, quem não faça diário ou preencha livro, esteja realmente acobertando. Da mesma forma, o art. 9º do código de ética em nenhum ponto trata de qualquer espécie de livro. Já as penalidades impostas não guardam correlação com a obrigatoriedade do livro, pois o Art. 72 trata das advertências pelo não cumprimento do Código de Ética, e o Art. 73 versa sobre os valores das penalidades.

Afirmo que as penalidades não foram devidamente capituladas porque não existe na Lei 5.194 nenhuma obrigatoriedade para o que se tenta instituir.

Outro ponto a ser considerado diz respeito ao risco e responsabilidade que se quer impor também, de forma indireta, aos CREAs. Vamos supor a seguinte situação: uma empresa privada, contratada pelo poder público, cujo contrato esteja com o cronograma de execução atrasado, lança no Livro de Ordem que todos os dias foram de chuva e que a causa do atraso está também na dificuldade financeira decorrente da defasagem dos preços e o representante do Departamento de Fiscalização do Conselho Regional visa as folhas do Livro. A partir daí, o CREA, tendo visado sem analisar o conteúdo, tal como não analisa projetos (razão porque não visa os mesmos), envolve-se com o que não deveria e corre o risco de ser co-responsabilizado pelas conseqüências dos fatos lançados no livro.

No entendimento de que esta RESOLUÇÃO Nº 1024 - 2009, do CONFEA, é totalmente inadequada tanto para os profissionais como para o CREA, apresentaremos este ponto de vista no Plenário do CREA-BA, visando a sua não aplicação.

*Enéas Cardoso  
de Almeida Filho*  
Presidente

## Artigo Técnico - Parte I

# BDI - Benefícios e Despesas Indiretas

### CONCEITO

Os leigos ou profissionais de outras áreas muitas vezes confundem BDI com lucro, mas também existem engenheiros e arquitetos que, embora saibam o que é BDI, não sabem corretamente dimensioná-lo ou não sabem o que devem ou não incluir na sua composição.

O BDI é a parcela do preço total de venda, da obra ou serviço, formado por tudo que não está incluído na composição dos custos diretos de cada item do orçamento, sendo composto, entre outros valores possíveis, pelo lucro pretendido, despesas financeiras, impostos e taxas sobre o faturamento, administração direta e o rateio do custo da administração centralizada. Excluem-se do BDI os encargos sociais da mão de obra diretamente aplicada, que devem fazer parte dos custos dos respectivos itens do orçamento, sobre os quais incide o percentual do BDI.

Diversos fatores influem na composição do BDI. Entre os mais notáveis destacamos o prazo de execução, o porte do empreendimento, as dificuldades com o local de execução, as peculiaridades dos órgãos ou terceiros contratantes, a necessidade e características de subcontratados ou terceirizados, a disponibilidade local de mão de obra específica ou a necessidade de transferência ou transporte diário de mão de obra, o clima local e a estação do ano, além de características específicas como necessidade de segurança especial, que é o caso de obras em refinarias, por exemplo.

Muitas vezes os orçamentistas se descuidam deste item tão importante e, em vez de corretamente dimensioná-lo,

estimam um percentual que tem por praxe utilizar, o que pode levar a desastres econômicos, tanto podendo implicar perda de contrato com a sua supervalorização, como, por outro lado, em prejuízos devido ao uso de um percentual subavaliado.

De uma forma geral, a elaboração dos orçamentos de um empreendimento inclui as seguintes etapas:

- a) Pesquisa e estudo de viabilidade econômica (pode não haver no caso de ser contratado, subcontratado ou participar de licitação). Estudo detalhado do edital, projetos, especificações técnicas, forma de medição dos serviços, localização, disponibilidades, necessidades especiais, etc.
- b) Planejamento logístico, incluindo prazos obrigatórios, identificação e quantificação dos serviços, interdependência das etapas, interferências, necessidades especiais e cronograma final.
- c) Levantamento dos materiais, mão de obra e equipamentos.
- d) Composição do custo direto total, baseado em planilha dos preços unitários dos serviços, incluindo insumos, equipamentos e administração direta.
- e) Identificação e dimensionamento dos custos indiretos.
- f) Determinação do BDI em forma de fator percentual.
- g) Composição do preço global, aplicando-se o BDI sobre o custo direto total.

Importantes para apropriação correta do custo direto são as composições dos preços unitários e uma forma de engano bastante comum é o uso simplório de composições genéricas, sem uma aferição de sua adequação. Isto ocorre porque os condicionantes de uma obra podem ser bastante diferentes de outra, variando conforme a qualidade da mão de obra empregada ou, ainda, pelo tipo de equipamento ou condições de trabalho.

Um orçamento mal detalhado equivale a uma estimativa de custos disfarçada. Serve apenas para dar uma idéia aproximada da ordem de grandeza de um empreendimento, mas não serve como balizador de contratação, sob pena de gerar enormes prejuízos, da mesma forma que tentar reduzir custos de orçamentos, imaginando redução de qualidade, ou sem previsão de eventualidades, e com expectativas irreais de mercado.

A importância dos orçamentos é tão grande que, pelas Normas Técnicas, todos os orçamentos devem possuir a identificação de quem os elaborou.

A lei que rege as licitações é a Lei nº 8.666/93, que deve sempre ser consultada devido às atualizações a que é constantemente submetida, a qual estabelece as seguintes etapas a serem nelas seguidas: a) Projeto Básico; b) Projeto Executivo; e c) Execução da Obras ou Serviços.

Nesta legislação notamos uma incongruência, pois se por um lado determina que um empreendimento possa ser licitado com apenas o Projeto Básico, no mesmo artigo estabelece que deva existir orçamento detalhado em planilhas, com a composição de

Construção  
Saúde  
Segurança  
Manutenção  
Montagem  
Logística  
Meio Ambiente  
e muito mais...

Revista do  
**Fornecedor**<sup>®</sup>

[www.revistadofornecedor.com.br](http://www.revistadofornecedor.com.br)

*Um forte elo entre o fornecedor e o comprador!*



**ANUNCIE SUA EMPRESA, ASSOCIADOS DA ABENC TEM UM PREÇO ESPECIAL.**

Av. Brig. Mário Epinghaus, nº 33, Centro, CEP: 42.700-000, Lauro de Freitas - BA  
Fone: 71 3288-0227 | 71 3484-3565 | [comercial@revistadofornecedor.com.br](mailto:comercial@revistadofornecedor.com.br)

todos os preços unitários!

Ainda segundo a mesma lei, o Projeto Executivo pode vir a ser executado concomitantemente com a execução das obras. Entendo que esta lei foi feita para atender a nossa conjuntura política de normalmente aceitar a ausência de planejamentos e projetos completos. Assim, não havendo projetos executivos, licita-se apenas com projetos básicos, e, certamente com orçamentos inconsistentes ou irrealis.

Vejamos o texto da Lei nº 8.666/93, a que nos referimos:

**"Seção**

**Das Obras e Serviços**

**Art. 7º** As licitações para a execução de obras e para a prestação de serviços obedecerão ao disposto neste artigo e, em particular, à seguinte seqüência:

*I - projeto básico;*

*II - projeto executivo;*

*III - execução das obras e serviços.*

**§ 1º** A execução de cada etapa será obrigatoriamente precedida da conclusão e aprovação, pela autoridade competente, dos trabalhos relativos às etapas anteriores, à exceção do projeto executivo, o qual poderá ser desenvolvido concomitantemente com a execução das obras e serviços, desde que também autorizado pela Administração.

**§ 2º** As obras e os serviços somente poderão ser licitados quando:

*I - houver projeto básico aprovado pela autoridade competente e disponível para exame dos interessados em participar do processo licitatório;*

*II - existir orçamento detalhado em planilhas que expressem a composição de todos os seus custos unitários;*

...

**§ 8º** Qualquer cidadão poderá requerer à Administração Pública os quantitativos das obras e preços unitários de determinada obra executada." (Grifo nosso)

O orçamento feito com fundamento no Projeto Básico carece de precisão, o que incorpora ao mesmo um erro de magnitude desconhecida, sendo então necessário incluir no BDI mais um componente: a taxa de risco! Esta taxa visa proteger o construtor de eventualidades decorrentes de divergências entre o Básico e o Executivo e também da falta de um adequado planejamento da execução do empreendimento proveniente da inexistência do projeto.

Certamente a sociedade e o meio técnico/comercial seriam extremamente beneficiados se esta prática mudasse, mudando-se a Lei de Licitações para obrigar o poder público a adequadamente projetar seus empreendimentos e só licitar com o Projeto Executivo devidamente concluído. ▼

**Confraternização de Natal**

A Associação Brasileira de Engenheiros Civis – Departamento da Bahia (ABENC-BA) realiza a sua reunião de conagração anual no próximo dia 4 de dezembro, às 12h, na Churrascaria Tchê Picanhas, Rua Dom Eugênio Sales, 9, Boca do Rio. Será oferecido aos associados almoço com buffet e rodízio de carnes com exceção de bebidas e sobremesas.

No ensejo, serão prestadas as homenagens anuais promovidas pela entidade a engenheiros civis da Bahia que, por seu histórico pessoal e profissional, dignificam e enobrecem a profissão, sendo neste ano indicados os nomes de Luís Valente, Luiz Gonzaga Marques e Eduardo Meirelles Valente.

A ABENC-BA, em suas confraternizações natalinas, tradicionalmente homenageia colegas que têm contribuído para o engrandecimento da Engenharia Civil na Bahia. Em 2009 foram homenageados Luiz Edmundo Prado de Campos, Vicente Mário Visco Mattos e César Augusto Rabello Borges. Em 2008 foram homenageados Guilherme Radel e Antonio Costa e, em 2007, Antonio Carlos Reis Laranjeiras, Moacyr Schwab e Vasco Neto. ▼

**Engenharia Civil perde Vasco Neto**



Desde o dia 30 de setembro de 2010 que o engenheiro civil Vasco de Azevedo Neto não está mais entre nós. Professor emérito da UFBA, Vasco Neto foi responsável pelo Departamento de Transportes da Escola Politécnica. Sua grande envergadura técnica permitiu-lhe que, como engenheiro, também fosse um visionário, um projetista do futuro.

Grande defensor do fortalecimento do sistema ferroviário como impulsionador do desenvolvimento econômico do Brasil projetou, em 1970, o traçado para a Ferrovia

Transulamericana, com 6 mil quilômetros de extensão, ligando o complexo portuário da Baía de Todos-os-Santos (Bahia) até o porto peruano de Bayovar. Esse projeto originou a obra Transportes na América do Sul - Desenvolvimento e Integração Continental. Ligação Ferrovia Atlântico Pacífico.

Quando a ABENC-BA, em 2007, passou a homenagear personalidades da Engenharia Civil na Bahia, seu nome foi dos primeiros a serem lembrados. Deixou exemplos e saudades. ▼

Continuação do Artigo da Capa

# Salvador: mobilidade em baixa

Em diferentes momentos, por meio da promoção de discussões sobre aspectos específicos da mobilidade, o Crea tem alertado a sociedade, e mais precisamente os gestores públicos, para o aprofundamento de questões imprescindíveis ao desenvolvimento urbano, como o uso e a ocupação do solo. O que se tem buscado é a redução de ocorrências que se tornaram rotina, a exemplo dos alagamentos, desmoronamentos e da de-



sordem generalizada instalada no sistema viário. Não temos mais como adiar a implantação de um plano de ação que contemple não apenas Salvador, mas também os municípios que compõem a Região Metropolitana.

Historiadores como Consuelo Novais reforçam que, de 1850 a 1900, a cidade passou por pouquíssimas transformações. No livro 50 anos de Urbanização de Salvador, ela escreveu: "Salvador surge como uma cidade extensa e complexa, com cerca de 200 mil habitantes e os mais modernos meios de transporte coletivo, como bondes elétricos, ônibus e automóveis". Essa expansão só seria pensada de forma ampliada a partir de 1943, com a criação do Escritório de Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (Epucs), onde o planejamento visava melhorar as condições de vida da população, com intenso investimento no sistema de avenidas de vale. Mais tarde, em 1978, o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (Plandurb) pretendia superar o subdesenvolvimento via industrialização, com a implantação do Centro Industrial de Aratu e Complexo Petroquímico de Camaçari. O objetivo era detalhar o zoneamento da cidade, com alternativas concretas de planejamento do espaço, além de conter a verticalização dos edifícios.

Já a professora e arquiteta Ângela Gordilho, em Limites do Habitar, coloca que, a partir da década de 70, ocorre o marco do crescimento urbano de Salvador. Além da implantação de grandes parques industriais e de moderno sistema viário, abrem-se as

avenidas Luiz Viana Filho (Paralela), Antônio Carlos Magalhães, Anísio Teixeira (Suburbana), Juracy Magalhães, Magalhães Neto e Mário Leal Ferreira (Vale do Bonocô). Na periferia, são implantadas as estradas CIA-Aeroporto, Via Parafuso e Acesso Norte, duplicação da BR-324 e sistema ferryboat para Itaparica. Mais tarde, são construídos equipamentos públicos como o Centro Administrativo da Bahia- CAB.

A partir daí, a cidade perdeu o controle de um projeto urbano pautado na melhoria da população. O que se viu desde então foi a supervalorização dos interesses imobiliários em detrimento dos interesses coletivos. Vimos alterações constantes nos padrões urbanísticos que passaram atender a demandas e interesses específicos sem o menor critério.

Colegiados como o Fórum A Cidade Também é Nossa, composto por mais de 20 entidades da sociedade civil, vêm denunciando arbitrariedades contidas em documentos como a Lei 7.400/2008 - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), e o descumprimento ao Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001). Além da falta de participação popular nas proposições da lei, não instalação do Conselho Municipal da Cidade, a ausência de estudos de Impacto de Vizinhança nas áreas de mata atlântica da cidade, além da verticalização da Orla, que contribui para o adensamento de áreas já em processo de colapso, sobretudo no que se refere a trânsito e transportes.

Em diferentes momentos, o Crea-BA alertou para a falta de políticas

públicas para o setor, mediante a ação do poder público na melhoria da cidade. Está evidente a ausência de mecanismos de controle social no PDDU em pontos como a Avenida Luiz Viana Filho (Paralela). Já foram liberadas mais de 900 licenças ambientais para a construção imobiliária, o que representa a devastação contínua da Mata Atlântica.

Outro ponto a considerar é o fluxo da ordem de mais de 600 mil veículos, circulando

em diversos pontos da capital e o limite da capacidade viária. É evidente que o sistema de trânsito não é pensado de forma integrada.

Observamos ainda que a ênfase da atual administração na realização de eventos de grande porte como a Copa de 2014 agravam ainda mais a situação em face da ausência do planejamento para a cidade, sobretudo com projetos pensados em médio e longo prazos. Em 20 anos, a população da capital dobrou, passando de 1 milhão e 500 mil habitantes em 1980 para a atual estimativa de mais de 3 milhões. A cidade precisa rever as condições mínimas de circulação. E os transportes são um elemento ativo e agravante deste contexto. Para receber os mais de 600 mil visitantes previstos para a Copa, deve ser traçado um modelo de desenvolvimento sustentável para a cidade, principalmente voltado para atender a grande massa, integrado aos modais existentes.

Em nenhum momento vemos, por parte dos gestores públicos, a mobilidade como item prioritário. Salvador precisa atender a um projeto eficiente de mobilidade urbana. Não temos como postergar ainda mais a urgência de rever os parâmetros de se pensar a cidade. O foco deve ser, prioritariamente, os interesses público e coletivo. ▼



**Jonas Dantas**  
Engenheiro Agrônomo e  
Presidente do Crea-BA

## Acesso gratuito às normas da ABNT

Em nota do Boletim Eletrônico Nº 17 da ABENC-BA, foi informado que uma das mais importantes medidas tomadas pelo CONFEA em benefício do exercício profissional foi o convênio firmado com a ABNT tendo como objeto a facilitação do acesso às normas técnicas por parte dos inscritos no Conselho.

Para melhor conhecimento do histórico do convênio, o Portal do Engenheiro Civil ([www.abenc-ba.org.br](http://www.abenc-ba.org.br)) divulgou a degravação da Ata CONFEA nº 1366/2009, trecho do convênio, onde está registrada a discussão sobre a renovação do mesmo para o ano de 2010. Mas, naquela plenária, nada se comentou quanto às razões que originaram o convênio.

Para preencher essa importante lacuna no histórico do convênio, pronunciou-se a respeito o engenheiro civil Marcos Carnaúba, de Alagoas, em comentário à referida nota, nos seguintes termos:

“Esse assunto da ABNT tem história. Tudo começou quando o amigo Lauro Modesto dos Santos - USP - professor aposentado, mago dos pilares - vide seus livros sobre concreto e os programas, excelentes, Conde e Esbelt comercializados pela ELMS - contumaz colaborador da ABNT sem nenhuma remuneração, tentou obter um exemplar da NBR 6118:2003. Praticamente, tudo sobre pilares foi elaborado por ele. Não conseguiu sem pagar, assim como tantos outros colaboradores que elaboram as normas sem remuneração, idealistas a quem rendo as merecidas homenagens. Doe-me a injustiça cometida por burocratas de lá (não há engenheiros) e desencadeei o movimento por aqui. As provas seguem atachadas com nomes dos que me deram apoio, e o encaminhamento ao Ministério Público Federal via Sindicato dos Engenheiros de Alagoas ao qual pedi o endosso para dar

força ao movimento”.

O documento a que Carnaúba se refere também está disponível no Portal do Engenheiro Civil e dele são destacados aqui alguns trechos: “Considere, também, V.S<sup>a</sup>, que todos os técnicos de projetos e obras – que somam algumas centenas de milhares – têm por obrigação conhecer o que consta da nova norma, e obedecer aos seus preceitos sob pena de, se não o fizerem, serem processados com base no Código do Consumidor. .... Examinando o anexo material colhido na Internet, V. S<sup>a</sup> poderá observar que na Espanha as normas são divulgadas, gratuitamente, por instituições públicas; enquanto que, na Inglaterra, professores e estudantes têm senhas para acessá-las, também, gratuitamente, o mesmo ocorrendo em diversos outros países. ... e propõe ao Ministério Público Federal que – por meio de Ação Civil Pública – torne obrigatória a divulgação da nova NBR-6118-2003, através dos CREAs e das universidades, ao custo de cópias comuns, em papel ou em CD”.

Por conta de mobilizações e providências outras certamente havidas, mas provocadas indiscutivelmente por essa exemplar iniciativa de um profissional dotado de visão de cidadania e cômico de suas obrigações e direitos, é que foi, então, concebido o convênio para acesso facilitado às normas da ABNT.

Com recursos provenientes do CONFEA, dos CREAs e da Mútua, que desembolsaram R\$1.000.000,00 em 2009 e mais R\$700.000,00 em 2010, para renovação do convênio, foram criadas três facilidades de acesso.

A primeira, que foi razoavelmente divulgada, consiste no desconto de 50%, ou de 60% no caso de associados da Mútua, no preço das normas quando adquiridas através do sítio da ABNT.

A segunda, pouco divulgada, é a possibilidade do CONFEA instalar até 700 pontos para consulta gratuita dos textos das normas distribuídos por todo o país.

Esses pontos foram concebidos para ser instalados em locais indicados pelo CONFEA, como por exemplo, sedes e inspetorias dos CREAs, universidades, entidades associativas com alta densidade de profissionais, etc. Mas, salvo raríssimas exceções, esses pontos de acesso foram liberados para os profissionais em apenas alguns CREAs.

Por último, o convênio permite ainda aos CREAs manterem em suas bibliotecas exemplares impressos das normas para livre consulta por parte dos profissionais.

Visto que o principal objetivo do convênio é a pessoa do profissional, e que o sistema pagou um valor significativo para tanto com recursos provenientes dos pagamentos de anuidades e de ARTs, não se entende o porquê de tão pouca divulgação do acesso gratuito. Pagou-se para isso.

Esse movimento idealizado e iniciado sob a liderança de Marcos Carnaúba, a quem se deve o justo registro do fato, é um exemplo do que se é possível conseguir em prol da profissão de engenheiro civil (no nosso caso em especial) através de ações articuladas entre pessoas e/ou instituições detentoras de representatividade e de credibilidade. E nada como um exemplo vitorioso como esse para estimular o espírito associativo entre os engenheiros civis, independentemente de suas especialidades, e demonstrar que se é possível conquistar soluções para nossas necessidades quando nos movimentamos organizadamente como classe. ▼

VALTER SARMENTO  
ENGENHEIRO CIVIL

## Boletim eletrônico da ABENC-BA

O Boletim Eletrônico do Portal do Engenheiro Civil está com nova funcionalidade.

Agora, além de você continuar sendo informado pelo boletim do que está acontecendo de interesse do engenheiro civil, através dele poderá se conectar diretamente aos principais itens do menu do portal.

No Portal do Engenheiro Civil - [www.abenc-ba.org.br](http://www.abenc-ba.org.br) - estão disponíveis para visualização imediata relevantes informações para o engenheiro civil: notícias selecionadas, artigos de colaboradores, legislação específica, informações técnicas, etc.

Se você ainda não estiver recebendo o Boletim Eletrônico, solicite-o no endereço [portal@abenc-ba.org.br](mailto:portal@abenc-ba.org.br). Coloque também este endereço na sua lista de contatos para que o boletim não seja confundido com spams. ▼



O portal do engenheiro civil  
Publicação da Associação Brasileira de Engenheiros Cíveis  
Departamento da Bahia  
Boletim Eletrônico Nº 17  
Segunda-Feira, 8 de novembro de 2010

Principal Artigos Legislação Notícias publicadas Informativos Eventos UI

**Processo de apuração de infração ética**  
O profissional inscrito pelo CREA responde administrativamente por imperícia, negligência e imprudência nas suas ações profissionais. Também responde pelos erros de conduta previstos no Código de Ética Profissional (art. 1º, inciso III). Nos casos em que se constituírem em crimes, as sanções serão aplicadas pela autoridade competente. A condução do processo ético disciplinar é regulamentado pela Resolução Nº 1004 de 2003. [Detalhes aqui.](#)

**Queda na demanda para estudo de engenharia preocupa Unesco**  
Primeiro relatório internacional sobre profissão supõe que Alemanha e Dinamarca terão déficit de 14 mil engenheiros até 2020; deficiência de profissionais é vista como ameaça para o desenvolvimento. O estudo não é muito diferente e trabalhar com a provável proliferação de cursos de tecnologia. [Veja mais.](#)

**Acesso às normas da ABNT**  
Uma das medidas pelo exercício profissional foi a facilitação do acesso às normas técnicas por parte dos inscritos no Conselho. Com recursos dos CREAs serão R\$1.000.000,00 em 2009 e mais R\$700.000,00 em 2010 para renovação do convênio. [Detalhes aqui.](#)

**Projetos de leis que sofreram movimentações**  
PL-02245/2007 - Regulamenta a profissão de Tecnólogo e dá outras providências.

**Conexão Direta**