

OU PARA OU QUEBRA

O dilema das empresas do setor de engenharia construtiva, que estão vendo seus contratos em absoluto desequilíbrio por conta dos reajustes nos preços do asfalto, dentro da nova política da Petrobras



BR-LEGAL • DNIT/PARAÍBA
Sup. Francisco Pereira de Lacerda Filho



BR-LEGAL • DNIT/PERNAMBUCO
Sup. Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante



EXCLUSIVA: RONALD VELAME
Presidente da ANEOR

A SUA FAMÍLIA COM SEGURANÇA

NAS RODOVIAS BRASILEIRAS

MAIS DE **40 ANOS**

NOSSA QUALIDADE
SUA **SEGURANÇA**

PREOCUPADA EM GARANTIR A SATISFAÇÃO DE NOSSOS CLIENTES E USUÁRIOS,
A RESPONSABILIDADE DA JARDIPLAN NÃO TERMINA NA INSTALAÇÃO E IMPLANTAÇÃO
DE PRODUTOS E SERVIÇOS, MAS SE PROLONGA NA MANUTENÇÃO DO TRABALHO EXECUTADO.





SERVIÇOS DE SINALIZAÇÃO
CONSERVAÇÃO VIÁRIA
RESTAURAÇÃO AMBIENTAL

JARDIPLAN ORGULHOSAMENTE RESPONSÁVEL
POR **4.600 QUILÔMETROS DE BR-LEGAL**
NOS ESTADOS DE RONDÔNIA,
MATO GROSSO DO SUL,
BAHIA, ALAGOAS
E PARAÍBA.

NA DÉCADA DO TRÂNSITO
A **JARDIPLAN**
ILUMINOU **CAMINHOS**
SINALIZOU ESPERANÇAS
E INVESTIU EM **SEGURANÇA VIÁRIA**

IV DÉCADAS
A SERVIÇO DO
BRASIL



GRUPO
JARDIPLAN

contato@grupojardiplan.com.br

Rua Flórida, 1.821, 2º andar • Brooklin • São Paulo/SP • CEP: 04565-001
Tel.: +55(11) 5507-2007 • Fax: +55(11) 5507-5958



FRAGMENTOS DE UM SEGMENTO EM REAJUSTE

Este veículo de comunicação dirigida flerta com duas décadas de existência, com algumas respostas e meia dúzia de apostas.

Ainda que ninguém no Brasil, ou em qualquer outra parte do mundo, pudesse prever como se daria o reinventar-se da engenharia, de alguma forma fomos vendo, antevendo e sofrendo as diabruras do destino.

Verdade que negligenciamos com algumas palavras. Palavras e expressões, tais como *compliance*, acordos de leniência, delações premiadas, entre outras.

Mas também é verdade, que tentamos reforçar o peso de outras, tais como: “empresários da construção pesada”, ante a demonizada distinção “empreiteiro”. Por certo, salvaguardando que um dia, ela já foi sinônimo de “orgulhoso construtor”.

Reintroduzimos jargões.

Recuperamos histórias, e resgatamos sonhos de empreendedores, engenheiros e outros “sonháticos”.

Mas agora é hora da previsão do tempo. Um tempo em que, estes em que vivemos, deixarão suas indelévels marcas.

Mas seguirão para os escaninhos da memória coletiva.

O que surgirá nos próximos anos na economia e na política de investimentos para o setor de infraestrutura, será algo muito próximo aos mantras que esta revista recita já há muito.

As empresas de engenharia se alinharão à novas e melhores práticas. A competição, base maior do capitalismo, será ferrenha, mas honesta, impulsionando os negócios e conferindo solidez real às marcas sobreviventes do cataclisma, cujas águas agitadas testemunharam as gigantes do setor, em seu mergulho temporário às profundezas do ostracismo, senão empresarial, moral.

Os anos vindouros, assistirão maior participação do capital privado em grandes projetos. Não mais apenas o das empresas do segmento: antes, o dos fundos de investimentos. O que não deixará de aquecer toda a cadeia produtiva da construção.

Também verão novos modelos de negócios na logística dos transportes, abrindo opções inéditas aos construtores, consultores e projetistas, que em consórcios, levarão um naco importante das receitas geradas por estes novos horizontes.

O Estado, aí vai requerer mais tempo. Começará um processo de maior eficiência em detrimento de maior tamanho. Isto trará grandes desafios e oportunidades ao mercado. Este irá responder com aumento de tecnologias e incentivos à inovação.

Veremos ainda o fim de monopólios como o da Petrobras, o que aumentará a melhoria de serviços pela concorrência. E solavancos como o de reajustes do asfalto, não passarão de alertas em uma edição como a que você tem em mãos.

E, à medida em que os novos tempos forem tomando forma, a engenharia vai reconhecer ainda mais o peso deste veículo, que apesar de respeitar o aumento nos espaços político-policiais que a grande mídia dedicou aos construtores, mostrarão a afirmação de sua linha mestra: a realização do Brasil.

Melhor para o país, melhor para a nação.

Pois a engenharia educa, quando erige escolas.

Aproxima, quando constrói vias.

Cura, quando edifica hospitais e sistemas de saneamento.

E cuida de sua história, enquanto compõe este periódico

Boa Leitura .

NO MERCADO 06

Escoamento por Hidrovias

NA MEDIDA 08



EXCLUSIVA: RONALD VELAME 11

BAHIA GANHA UM FILHO 16

PESQUISA CNT - ACIDENTES 18



DNIT PERNAMBUCO 26

O BR-LEGAL na minha Regional



DNIT PARAÍBA 46

O BR-LEGAL na minha Regional



ENTREVISTA FERNANDO GIACOBO 58

O Brasil precisa Renascer



BODE EXPIATÓRIO 76

Infraestrutura - Investimentos



ENTREVISTA SÉRGIO ASSIS LOBO 88

Panorama Otimista

AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE 90

Macroanel - São Paulo

NA ROTA DO PROGRESSO 94

Internacional - Uruguai

PERSONALIDADES DA ENGENHARIA 98

Barão e Visconde de Mauá

EM TEMPO 104



Foto: Divulgação

ESCOAMENTO POR HIDROVIAS NA REGIÃO NORTE



Navegação interna revela alta de 20,6% em comparação ao movimentado no primeiro trimestre de 2017 e atrai fornecedores de produtos e serviços para a produção naval.

A subsidiária da Reintjes no Brasil, fabricante alemã de reversores e redutores marítimos, ampliou neste ano a presença da marca na região norte do País. Após abrir um escritório comercial há quatro anos em Manaus (Amazônia), a empresa investiu em 2018 na construção de uma oficina própria para a manutenção de equipamentos. A decisão foi influenciada pela crescente demanda de embarcações, como barcas e empurradores fluviais, que está mantendo aquecido o setor naval na região.

A Reintjes fornece equipamentos para o sistema de propulsão das embarcações, principalmente reversores marítimos para aplicação em continuous duty (serviço contínuo). Em meados de 2013, a empresa mantinha apenas uma filial no Rio de Janeiro, porém com a retração do mercado fluminense foi iniciada a busca de uma nova localização.

"Notamos a crescente demanda de embarcações no norte do País, em especial as que fazem o transporte de cargas pelas hidrovias e decidimos investir em uma filial comercial em Manaus. Lá, passamos de vender 20 reversores marítimos em 2016 para 50 em 2017. No Rio de Janeiro, como muitas empresas do setor, estamos aguardando o mercado voltar

a demandar", explica o diretor da filial no Brasil da Reintjes, Antoine Reymondon.

Ele ressalta que a estratégia de instalar uma oficina própria com o objetivo de oferecer também o serviço de manutenção de caixa reversoras foi acertada. "Além de lidar com a demanda já existente, a presença física com produtos procedentes direto da fábrica inspira confiança nos clientes e novos prospects", diz Reymondon.

Quanto ao mercado do Rio de Janeiro, o executivo diz estar otimista com alguns sinais como o preço do barril do petróleo subindo, que tem motivado novas cotações com intenções de novas compras. "Esperamos a retomada do mercado offshore no Rio e sul do Brasil, com uma melhoria para o segundo semestre ou pelo menos para o fim do ano", afirma.

A confiança na recuperação do setor naval é um dos motivos que levou a Reintjes confirmar a presença mais uma vez na Marintec South America, principal evento da América do Sul dedicado aos setores da construção naval, manutenção e operações. A empresa é uma das 80 marcas expositoras do evento que acontece de 14 a 16 de agosto, das 13 às 20 horas, no Centro de Convenções SulAmérica, Rio de Janeiro (RJ).



Transporte aquaviário – A navegação interna segue em alta no País, o que explica o aumento na demanda das embarcações que fazem o transporte de cargas. E é na região norte, onde estão concentradas as duas hidrovias - das 12 bacias que compõem a malha hidrográfica brasileira - mais importantes para o escoamento de cargas de granéis sólidos e líquidos: a Amazônica e a Tocantins-Araguaia.

Segundo o Boletim Informativo Aquaviário do 1º Trimestre de 2018, divulgado recentemente pela Gerência de Estatística e Avaliação de Desempenho da

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a movimentação portuária, via navegação interior, correspondeu a 14,5 milhões de toneladas, representando crescimento de 20,6% em comparação ao movimentado no primeiro trimestre de 2017.

O bom desempenho se deve ao crescimento, de acordo com a publicação, de 422,7% na movimentação de bauxita, aumento de 52,8% em pasta de celulose, bem como à boa performance da soja – principal mercadoria operada nesse tipo de navegação – com aumento de 11,7% em relação à movimentação registrada no primeiro trimestre de 2017.



Marintec South America
www.marintecsa.com.br

A Marintec South America é a principal plataforma de negócios para alavancar inovações e conectar-se com a comunidade marítima da América do Sul. Ponto de encontro desta indústria, reúne armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores, nacionais e internacionais, em prol do aumento da produtividade, da qualificação profissional, do fomento de novas tecnologias, de investimentos e da demanda e oferta para toda a cadeia. Na última edição realizada reuniu mais de 100 expositores de 7 países e contou com a circulação de 5.500 mil profissionais. A 15ª edição em 2018, acontece de 14 a 16 de agosto, no Centro de Convenções SulAmérica, no Rio de Janeiro (RJ).



UBM Brazil
www.ubmbrazil.com.br

A UBM é a maior empresa organizadora de eventos B2B no mundo. O profundo conhecimento e paixão que possui pelos setores da indústria que atende lhe permite criar experiências valiosas em que as pessoas atingem sucesso. Nos eventos, as pessoas criam relacionamentos, fecham acordos e crescem nos negócios. Com mais de 3.750 funcionários, e sede em mais de 20 países, atendem mais de 50 diferentes setores da indústria. No Brasil, atua nos segmentos da saúde, logística, energia, ingredientes alimentícios, construção civil, construção naval e metroferroviária. Essa rede de relacionamento global, especializada, pessoas apaixonadas e líderes de eventos oferecem oportunidades únicas para que os empresários alcancem as próprias ambições. ≡

Assessoria de Imprensa – Marintec South America 2018

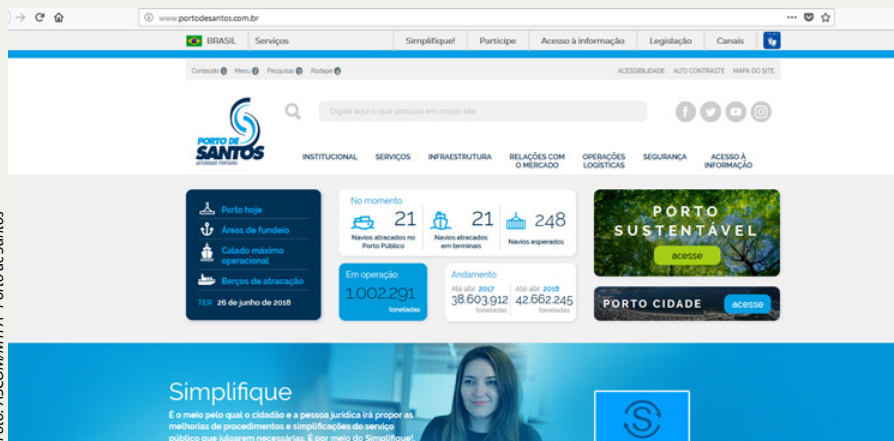
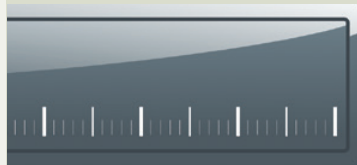


Foto: ASCOM/ITPA - Porto de Santos

CODESP LANÇA NOVO VISUAL DE SEU PORTAL

Com o compromisso de atender melhor e com transparências às necessidades de informação de seu público, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) estreia hoje (25/06) o novo visual de seu website, disponível para toda a sociedade no endereço eletrônico www.portodesantos.com.br.

O site traz nova identidade visual, com um designer mais “clean”, novas seções e muito mais informações para o público, permitindo uma navegação mais ágil e adaptável para telas de tablets e smartphones (responsivo). Disponibiliza fotos, vídeos, notícias e uma seção dedicada à gestão do conhecimento, onde são divulgados cases de sucesso vivenciados pela empresa.

As novas seções contemplam informações institucionais, serviços, a infraestrutura do Porto e da Companhia, as relações com o mercado, operações logísticas, segurança, as ações de sustentabilidade ambiental, relação Porto-Cidade, Serviço de Informação ao Cidadão (SIC) e, ainda, um glossário de termos portuários que objetiva esclarecer sobre a terminologia utilizada no dia a dia do Porto de Santos. A preocupação com a atualização dessas informações será constante, a fim de que o público tenha um conhecimento cada vez mais amplo da Codesp e do Porto de Santos e de sua importância no cenário regional, nacional e internacional.

A Codesp consciente de seu papel de destaque no setor portuário pretende com esse novo passo, tornar-se referência na divulgação de assuntos de maior interesse do setor portuário.

FONTE: ASCOM/PORTO DE SANTOS

PARA ABDIB, 2018 AINDA SERÁ DIFÍCIL PARA A INFRAESTRUTURA

Sem dúvidas, 2018 ainda será muito difícil para o setor de infraestrutura. Os investimentos recuaram nos últimos anos e devem atingir a marca de 1,5% do PIB em 2018 – patamar medíocre diante das carências do país. Fornecedores de bens e serviços – como equipamentos e construção – estão com elevada capacidade ociosa. O ajuste fiscal drenou o fôlego do poder público investir. Do lado privado, faltam projetos e sobra insegurança. A avaliação é do presidente-executivo da Abdib, Venilton Tadini.

Para o presidente-executivo da Abdib, o resultado fraco de 2018 na ótica dos investimentos em infraestrutura é fruto de um problema mais estrutural: não há uma estratégia de desenvolvimento definida com programas de investimentos públicos e privados articulados para aumentar a eficiência da economia. Setor privado – No lado privado, há também dificuldades. Faltam projetos bem estruturados e a insegurança jurídica ainda é elevada. Tadini elogia iniciativas como o PPI (programa Prioritário de Investimentos, criado no âmbito federal), mas alerta que ainda há poucos bons projetos à disposição do investidor privado. “Talvez (o PPI) tenha sido a principal iniciativa do Estado brasileiro em prol do investimento privado nos últimos anos, pois os projetos têm sido apresentados com boa qualidade e a articulação entre governo e investidores melhorou muito”, analisa. “Mas, no setor, como um todo, ainda faltam projetos e sobra insegurança jurídica”, diz.



Foto: Divulgação



20° ENACOR
ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA

2° FÓRUM RODOVIÁRIO, DE TRÂNSITO E DE MOBILIDADE
1° FÓRUM DE LOGÍSTICA MULTIMODAL - 1ª EXPOENACOR

NOTA DE ESCLARECIMENTO

20° ENACOR - ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA, O 2° FÓRUM RODOVIÁRIO, DE TRÂNSITO E DE MOBILIDADE, O 1° FÓRUM DE LOGÍSTICA MULTIMODAL E A 1ª EXPOENACOR

As Diretorias da ABDER - Associação Brasileira dos Departamentos Estaduais de Estradas e Rodagem e da MOB/MA - Agência Estadual de Mobilidade Urbana e Serviços Públicos do Maranhão, vêm esclarecer que, em face da conjuntura econômica e política atual do País e da logística local, não estarão mais realizando no Multicenter SEBRAE/MA em São Luís, o **20° ENACOR - ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA, O 2° FÓRUM RODOVIÁRIO, DE TRÂNSITO E DE MOBILIDADE, O 1° FÓRUM DE LOGÍSTICA MULTIMODAL E A 1ª EXPOENACOR, no período de 22 A 25 DE MAIO DE 2018.**

Entretanto, estarão efetuando parceria com a TRANPOQUIP 2018 para poderem realizar o **20° ENACOR NOS DIAS 12 E 13 DE SETEMBRO DE 2018, no TRANSAMÉRICA EXPO CENTER EM SÃO PAULO (SP), juntamente com a BMCOMM e a SENAF, na 10ª EDIÇÃO DA TRANPOQUIP LATIN AMERICA - o Encontro das Indústrias de Infraestrutura para Transporte e da 4ª EDIÇÃO DA RODOVIA DO FUTURO, tendo como pilares a Construção, Conservação, Gestão, Mobilidade, Segurança e Monitoramento, em espaço dedicado a simulação em tempo real de soluções inovadoras a serem incorporadas à infraestrutura de Transportes.**

Apresentando nossas desculpas pela alteração de local, agradecemos desde já a sua colaboração na divulgação deste Evento, certos de podermos contar com sua participação, e nos colocando à disposição para quaisquer esclarecimentos que sejam necessários, mediante contato pelos telefones: (61)3321-3109 e 3224-0541 ou pelo e-mail:

abder@abder.org.br

Atenciosamente,

ENGº HENRIQUE LUDUVICE
PRESIDENTE DA ABDER

DEL. LAWRENCE MELO PEREIRA
PRESIDENTE DA MOB/MA

ENGº RUI CORRÊA VIEIRA
Superintendente Executivo da ABDER



O que foge aos olhos,
as lentes registram.



Documentário de obra
por quem entende de obra.

RODOVIAS & VIAS
PRODUÇÕES

rodoviasvias.com.br
41 3013 6702



Fotos: Divulgação

RONALD VELAME DE AZEVEDO

Presidente da ANEOR - Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias

“Herança maldita”

Executivo experiente, o gentil baiano Ronald Velame, astuto observador do setor de construção rodoviária, conserva no sotaque a atitude de quem não tergiversa. “Pronto” indica mais do que o entendimento pleno de uma frase que sequer foi concluída, em meio à complexidade da questão, ainda terminando de ser articulada pelo entrevistador. É a pressa de um profissional em – talvez por eliminação – encontrar respostas para um assunto que parece não ter ponto final. Rodovias & Vias entrevistou o presidente da ANEOR, mantendo-se rente ao tema de capa desta edição, que inadvertidamente foi desconstruído por ele (como ele teme, talvez seja desconstruída a própria atividade): “Se continuar quebra, se parar, vai gerar um ciclo decadente, com prejuízos grandes”.

Rodovias&Vias: O tema é recorrente, e não podemos deixar de perguntar à ANEOR: a política de preços da Petrobras para o insumo asfalto, em boa monta análoga à que houve nos combustíveis, apesar de diferirem na periodicidade dos reajustes, pode trazer quais impactos à curto, médio e longo prazo para as empresas do setor de engenharia e às obras estruturantes das quais o país tanto carece?

Ronald Valame: Está em gestação uma crise gravíssima para o setor construtivo. Estamos vendo a inviabilização do mercado, a partir do próprio desequilíbrio dos contratos. É um evento de tal monta que levará à uma quebradeira sem precedentes. As disparidades são muito grandes. É um insumo que pesa muito em um contrato, tem um BDI diferenciado, o Tribunal de Contas entendia e entende que era uma mera intermediação e determinou que se pagasse de forma diferenciada, que se pagasse uma bonificação menor em contratos que estão com uma lucratividade aí da ordem de 5%, mas que frente aos aumentos projetados, vão chegar a acumular em meados deste ano cerca de 52%. Então, como alguém que tem um teto de margem tão enxuto consegue suportar um aumento de mais de 50%? Isto, levando em consideração que já vínhamos de um momento difícil, com obras sendo assumidas com descontos absurdos.



“Se você pegar a construção civil agregada à infraestrutura, houve um milhão e 200 mil postos de trabalho que deixaram de existir, em um horizonte de 3 milhões e 600 mil.”

O arrocho já vem sendo “cumulativo”, por assim dizer?

Com certeza. Saindo da maior recessão que já se teve notícia na história econômica recente do país, é algo que reverbera não apenas nas empresas que compõem o setor, mas especialmente nelas. É notório que muitas de nossas associadas se descapitalizaram, aumentaram seu endividamento, diminuíram seu faturamento, e obviamente viram despencar sua rentabilidade, isso quando não passaram a operar em prejuízo, como tem sido muito comum. O setor de construção, se fizemos um recorte, frente a outras atividades, veremos que ele está no “olho do furacão”. Os próprios índices de desemprego falam por si só. Se hoje vemos 10, 12, 13 milhões de desempregados, fazendo uma conta estimada dentro de uma força de trabalho de cerca de 100 milhões de pessoas, é um número muito alto. Se você pegar a construção civil agregada à infraestrutura, houve 1 milhão e 200 mil postos de trabalho que deixaram de existir, em um horizonte de 3 milhões e 600 mil. Enquanto as outras atividades tiveram 10% de perdas em média, o setor perdeu um terço da capacidade. E os impactos disso a gente conhece. Some-se a isso os sucessivos prejuízos na compra do CAP, numa conta “de padeiro”, com os preços como estão, dá R\$ 40 mil, R\$ 50 mil de prejuízo por dia. Em uma semana, foi uns R\$ 300 mil, que é o preço de uma máquina. Lembro-me de uma vez que os produtores de cebola na região do São Francisco, tacaram fogo na produção, por que não pagava nem o frete. Então, nós estamos é tocando fogo nas empresas. É insustentável.

E quanto à solução? A quem você credita a demora em encontrar alternativas? Há judicialização excessiva? Os órgãos responsáveis não foram devidamente provocados? Estivemos no TCU e os técnicos de lá comentaram que receberam as associações, e mesmo emitiram alguns pareceres. O que acontece?

Realmente, o Brasil vive um momento distinto, com os escândalos de corrupção, os efeitos da própria operação Lava Jato, etc. Entretanto, eu acredito que o pensamento técnico, o pensamento racional não pode se deixar contaminar por erros do passado.

O pensamento que eu imagino, certamente não vai prosperar, e não se pode admitir, é que todo um mercado sofra as consequências de atos pontuais de “x” ou “y” empresas. Não é possível, com base nessas ocorrências, que não se faça as correções que são justas e necessárias. A ANEOR tem discutido com o DNIT, tem feito gestões, correspondências desde o início deste ciclo de aumentos que começou em Novembro de 2014. Juntando todos os aumentos verificados no período, dá quase 180% no produto, para uma inflação que acumulou 23%. Ainda que alguém diga que há índices setoriais que façam

“Juntando todos os aumentos verificados no período, dá quase 180% no produto, para uma inflação que acumulou 23%. Comparativamente, há até aí uma defasagem da ordem de mais de 100%. E insisto, qual empresa pode suportar uma perda de 100% quando possui uma margem teórica de 5%?”

a correção de produtos específicos, como os da Fundação Getúlio Vargas, eles ainda acusam reajuste de 70%. Comparativamente, há até aí uma defasagem da ordem de mais de 100%. E insisto, qual empresa pode suportar uma perda de 100% quando possui

uma margem teórica de 5%? Os contratos estão completamente desequilibrados. E é preciso agir rápido, para que não haja uma completa desestruturação no setor. Importante ressaltar que esse não é um problema que diz respeito apenas ao Governo Federal, que é o maior contratante de serviços e o maior consumidor do próprio asfalto. Essa é uma realidade também em muitos Estados, que ficam aguardando uma decisão do Governo, ou do próprio DNIT, que sempre foi uma

referência, não só do ponto de vista técnico, mas sob a ótica de governança também, e então acaba ficando tudo estagnado.

E caso a situação persista?

Como disse, é a gestação da próxima crise. A persistência deste cenário deixará uma “herança maldita” para a próxima gestão que virá das urnas em Outubro, independente de coloração partidária. A própria direção do DNIT produziu, recentemente, para subsidiar os estudos da nova Instrução de Serviços (IS), do processo de reequilíbrio desses contratos, uma nota técnica onde se faz uma avaliação muito sensata acerca do risco iminente de perda de qualidade das rodovias, aquelas que tem suas condições de rodagem avaliadas como Ótimas, Boas, Regulares e Péssimas. E essa nota aponta uma possibilidade grande de “mergulho”, de

perda do patrimônio rodoviário, e para além disso, a perda da capacidade de recuperá-lo. É um gigantesco problema que ficará para quem assumir o Governo, caso não se tome uma atitude que realmente funcione, retrocederemos no tempo, se nada for resolvido. Voltaremos uma década atrás, com rodovias esburacadas... e não podemos esquecer o seguinte: o custo de manutenção é bem diferente do custo de uma reconstrução. Os danos crescem de forma exponencial. Uma manutenção que perde o prazo, que poderia ser feita por um valor, quando finalmente realizada mais pra frente, pode chegar a custar 3,4 vezes mais.

“É uma estimativa preliminar. O DNIT, dentro do estudo realizado, em uma série de reuniões feitas com a ANEOR e outras entidades do setor, apresentou, de quanto era o montante em saldo de contratos, em que ele contempla a aquisição de ligantes betuminosos. É uma cifra que chega aí a R\$ 1,5 Bilhão.”



E do ponto de vista financeiro? Sabemos que houve aprovação do teto de gastos, e que por outro lado, o orçamento está baixo e houve também a renúncia na Petrobras para baixar o Diesel, como compensar todos esses fatores?

Como se diz, não existe almoço grátis. Aumentou-se o insumo na Petrobras. Não são as construtoras que vão pagar essa conta. Houve aumento de R\$ 300, R\$ 400 milhões, que, ao serem ressarcidos pós reequilíbrio, somente deixam em aberto duas hipóteses: ou o Governo acresce o orçamento proporcionalmente, ou passa a demandar menos serviços. Exatamente como em um orçamento doméstico. Se o cidadão tem um orçamento, e tem um limite pra gastar com combustível, que é dividido entre trabalho e lazer, ele vai estabelecer prioridades e rodar menos. É certo que não é recomendável, mas para recompor um pouco, ele poderia diminuir o investimento, ou eventualmente, aumentar um pouco o orçamento do Ministério dos Transportes. Contudo, como você citou, o Governo está “espremido” pelo “teto de gastos”, que, não me entenda mal, possui mérito, mas imagino que o governo assumiu que viria a reboque da reforma da previdência, que ainda não aconteceu. Este expediente permitiria uma certa manobra.

Estes R\$ 300 milhões que você citou, como se chegou a esse número? Ele contempla todos os contratos?

É uma estimativa preliminar. O DNIT, dentro do estudo realizado, em uma série de reuniões feitas com a ANEOR e outras entidades do setor, apresentou, de quanto era o montante em saldo de contratos, em que ele contempla a aquisição de ligantes betuminosos. É uma cifra que chega aí a R\$ 1,5 Bilhão. Mas é preciso ter em mente que estes saldos não serão executados em um único ano. Com base nisso é que se fez a projeção. Face aos impactos sociais, que à nós parecem ser a maior preocupação, aliás não só da ANEOR, mas mesmo de outras representações, é um custo relativamente pequeno. Não podemos esquecer também que muito do que o Governo comprar, voltará para ele mesmo. Tem 18% de ICMS, tem PIS, tem COFINS, ou seja, à grosso modo, 25% retorna na forma de recursos para os entes Federados e o próprio governo. É preciso entender que se trata também de um ressarcimento. Não um dispêndio. Em suma, não faz sentido levar à falência todo um setor que também ajuda na própria arrecadação. Como está é um dilema. Se continuar quebra, se parar, vai gerar um ciclo decadente, com prejuízos grandes.

A ANEOR chegou a propor algumas alternativas. Quais foram elas?

A solução que nós sugerimos, é a IS 15/2016, que definia sistemáticas para o reequilíbrio dos preços dos produtos betuminosos e estabelecia limites. Somente a partir deles, as empresas fariam jus aos ressarcimentos. Essa Instrução se mostrou inócua. Pra você ter ideia, de quase 500 contratos, nas áreas de conservação, manutenção e restauração, que se utilizam preponderantemente de produtos asfálticos, não mais do que 30 se encaixaram nesse critério. Então, o que está se desenhando, e o DNIT está convencido, é uma modificação, a busca por um caminho mais prático, mais rápido, para inserir nesta Instrução, um caminho que pudesse habilitar mais contratos a terem corrigidos esse reequilíbrio. Em síntese, apesar da lei de licitação, que preconiza a necessidade de reequilibrar contratos para manter as condições iniciais inalteradas, a IS 15, previa que somente quando esse desequilíbrio fosse superior a 7% do contrato é que a empresa poderia receber. Ou seja, se o desequilíbrio

fosse de 6%, a empresa estava fora da “margem de corte” e não recebia nada, ferindo afinal o que está previsto em lei. E por conta disso nós entendíamos, já desde o começo que esta alternativa não era muito justa. Em outras palavras, deixava de ser uma inovação jurídica por que somente previa acesso ao direito a partir do momento em que o lucro estava inteiramente tomado. A revisão da IS, passa a trabalhar, não ao contrato como um todo, mas somente o grupo de aquisição dos ligantes betuminosos. E existe um fato relevante ainda, que eu já citei: o próprio TCU, por meio de um acórdão, determinou que o grupo de aquisição seria objeto de um BDI diferenciado. Ora, se o próprio TCU entendeu que o trato deveria ser diferenciado... Então, o que o DNIT, por compreender a situação está propondo na nova IS, é que toda a vez que o desequilíbrio superar os 5% do lucro previsto para o asfalto, as empresas passem a ter direito ao reajustamento.

E isso seria uma solução rápida?

Pode ser imediato, relativamente rápido. Esperamos que o DNIT aprove o quanto antes essa instrução, e na sequência, as empresas procederiam da mesma forma previamente regulamentada na IS anterior. O processo de solicitação de reequilíbrio permaneceria o mesmo, já está normatizado. E mesmo assim, as empresas ainda teriam um *gap* aí de 2 meses, para poder fazer os cálculos e efetivamente receber esses aditivos. ■

“Pode ser imediato, relativamente rápido. Esperamos que o DNIT aprove o quanto antes essa instrução, e na sequência, as empresas procederiam da mesma forma previamente regulamentada na IS anterior. O processo de solicitação de reequilíbrio permaneceria o mesmo, já está normatizado.”



A BAHIA GANHA MAIS UM FILHO



Amauri Sousa Lima, superintendente regional do DNIT/BA, recebeu distinção de “cidadão baiano” pela relevância dos serviços prestados e como uma forma de reconhecimento pela consistência de sua atuação.



Se o Brasil nasceu na Bahia, há quase um consenso lírico e literário, que reza que “todo brasileiro é meio baiano” ou que “todos somos baianos”. Se não no papel, em nossos corações, esta pode ser considerada uma verdade. Entretanto além dos nativos na bela terra de Jorge Amado, somente uns poucos em um punhado, podem jactar-se de terem conquistado – com mérito – a formalização de tal afirmação. E dentre estes, certamente destaca-se a figura do eminente engenheiro Amauri Sousa Lima. A “consagração”, proposta em requerimento na Assembleia Legislativa da Bahia pela deputada Ivana Bastos (PSD) com as chancelas das deputadas Ângela Sousa (PSD), Fabíola Mansur (PSB), e dos deputados Zé Raimundo (PT) e Eduardo Salles (PP), foi efetivada com a entrega cerimonial do título no plenário da própria ALBA, com a presença de diversas autoridades, dentre elas, o vice-governador do Estado, João Leão (PP), que fez questão de registrar em discurso: “É um homem do trabalho e que se debruçou sobre as necessidades do nosso Estado. Somos honrados por termos este profissional trabalhando por nós com tanto afinco”.



PRESTÍGIO INTERESTADUAL

Compondo o rol de ilustres presenças à cerimônia, o engenheiro Civil graduado pela Universidade Federal da Paraíba, e com mais de 30 anos de experiência em engenharia rodoviária, Gustavo Adolfo Andrade de Sá, superintendente à frente da Regional do DNIT em Sergipe, encontrou tempo em sua assoberbada agenda, para prestar seus cumprimentos ao colega de Departamento.

GESTÃO DE AÇÃO

À frente da regional desde 2013, o engenheiro Amauri Sousa, pode ser também considerado, como diz-se no jargão da engenharia, "um tocador de obras". Fato que foi lembrado aos presentes durante uma apresentação que resumiu os momentos mais importantes sucedidos ao

Estado por intermédio de sua administração. Empreendimentos tais como a implantação e pavimentação de trecho da BR-235, a duplicação da BR-101 entre Feira de Santana e a divisa com Sergipe, entre outros tentos alcançados com sua colaboração, como frisou a proponente da deferência concedida, Ivana Bastos: "Conheci o Amauri durante nossas caminhadas por Brasília em audiências da Comissão da Fiol e Porto Sul". A parlamentar adicionou ainda se tratar de um "gestor competente", além de "atento e sensível às demandas apresentadas pelas lideranças da Bahia". Reiterando a disposição que o alçou à legitimidade plena da cidadania baiana, o superintendente afirmou que o trabalho continua. Agradecendo à homenagem em nome de sua família e em nome de toda equipe do DNIT, ele manifestou também sua conhecida "verve", de honrar todos os dias o "compromisso no desenvolvimento desta terra", declarando por fim: "A Bahia fez morada em mim. Aqui me sinto em casa. Aqui fiz morada e amigos. Aqui aportei".



"A Bahia fez morada em mim. Aqui me sinto em casa. Aqui fiz morada e amigos. Aqui aportei."

**A BAHIA GANHA
MAIS UM FILHO**

RODOVIAS:

QUANDO A FALTA DE QUALIDADE MATA



Fotos: ASCOM DNIT/RR

Recente estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) traça paralelo entre qualidade viária e acidentes fatais, cruzando dados da Polícia Rodoviária Federal e os resultados da “Pesquisa CNT de rodovias”, de 2017. Documento intitulado “Acidentes Rodoviários e Infraestrutura”, aponta similaridades entre os números de acidentes que resultaram em mortes, aferidos no Brasil atualmente, e os índices de países desenvolvidos - só que de quase 40 anos atrás.



BR-401/RR

Na maioria das pessoas, fica explícita certa nostalgia no olhar quando se fala de algumas décadas atrás. Mesmo os não tão distantes anos 90, parecem já exercer um fascínio, de tempos onde alegadamente “as coisas eram mais simples”. Categoria à parte nos revivals, os anos 80 são sempre lembrados, desde os ternos com ombreiras extravagantes à sensualidade nos anúncios de cerveja no horário nobre da televisão, ambos os casos, impensáveis atualmente. Caracterizado por uma reconstrução romantizada, donde se pega apenas a boa memória e “deleta-se” a parte ruim, o sentimento sobrevém, vocalizado em outras tantas lembranças já um tanto esmaecidas e quebradiças como o “aerofólio” traseiro de um Escort XR3 dessa mesma época.

Acidentes de trânsito é uma das estatísticas que mais mata no Brasil

O que convenientemente costuma ser esquecido, se não propositalmente omitido, é na verdade a péssima categoria do nosso material “rodante”, taxado de “carroças” pelo ex-presidente Collor pouco antes da reabertura das importações. Digressões à parte, o novo estudo da CNT mostra que o Brasil ainda não saiu dos anos 80 em termos de qualidade rodoviária, e os números comprovam o veredito. De 2007 à 2017, foram 1,65 milhão de acidentes registrados somente em rodovias Federais policiadas. Eventos que resultaram em 83.481 óbitos, totalizando mais de 20 mortes por dia. Por ano, segundo o mesmo estudo, contando acidentes de trânsito urbanos e rodoviários, entre 1996 e 2016, foram em média 40.373 vítimas fatais. A análise avança, elencando os 100 trechos concentradores dos maiores números e correlacionando-os com a infraestrutura predominante dos locais onde as ocorrências foram

verificadas. Curiosamente, apesar de o país apresentar tais numerais “retrô” em relação aos acidentes, a frota nacional não está em provecta idade, apresentando menos de 10 anos em média, ou seja, há mais tecnologia embarcada do que seria de se esperar, mas ainda assim, esta segurança passiva e ativa, da qual a indústria automobilística tanto se vangloria nas publicidades, sozinha, não está sendo suficiente para melhorar o cenário, o que corrobora a tese de qualidade pobre das vias (que a própria CNT lembra, em muitos casos, são detentoras de traçados de mais de 40 anos). Por sinal, reside na geometria delas parte significativa dos motivos apontados como determinantes para as fatalidades: onde o traçado é considerado péssimo, registrou-se 13,3%. Nas consideradas ótimas, 7%. Mas há ainda outros fatores preponderantes, também associados à qualidade, em uma disciplina destacada pelo estudo: sinalização.



CNT acompanha com pesquisas anuais os índices de acidentes

Indicadores de acidentalidade segundo a Sinalização - 2017									
Sinalização	Ano de 2017								
	Nº de Acidentes Identificados	%	Nº de Mortes Identificadas	%	Extensão Total das Rodovias	%	Índice de Mortes por 100 Acidentes	Índice de Acidentes por 10 km de Extensão	
Ótimo	6.000	13,7	508	10,7	3.468	8,3	8,5	17,3	
Bom	17.626	40,3	1.942	41,0	16.344	39,2	11,0	10,8	
Regular	14.971	34,2	1.619	34,2	15.438	37,0	10,8	9,7	
Ruim	3.377	7,7	438	9,2	4.418	10,6	13,0	7,6	
Péssimo	1.794	4,1	233	4,9	2.051	4,9	13,0	8,7	
Total	43.768	100,0	4.740	100	41.719	100,0	10,8	10,5	

Fonte: Elaboração CNT com dados da Pesquisa CNT de Rodovias e da Polícia Rodoviária Federal.

• **47,7% dos acidentes e das mortes ocorre em trechos com problemas de pintura da faixa central** (desgastada ou inexistente). Onde há problemas na pintura lateral, há uma concentração de 49,5% dos acidentes com vítimas e de 53,5% das mortes;

• **Ausência de placa de limite de velocidade dobra o risco de morte.** Onde as placas são ausentes, o índice de mortes por 10 km de extensão é de 19,9. Onde elas são presentes, cai para 10,2;

• **Trechos com falta de legibilidade das placas (placas ilegíveis),** aumentam em 19,6% a chance de óbitos por acidentes em relação aos locais onde elas estão legíveis;

• **Rodovias com traçado ruim matam mais.** Nos trechos em que a geometria da via é considerada ótima (33,5 acidentes por 10 km de extensão), há mais acidentes do que os locais onde é péssima (7,3 acidentes por 10 km de extensão). Entretanto, o índice de mortes é bem maior onde o traçado é péssimo. Nas rodovias em que a geometria é péssima, são 13,3 mortes por 100 acidentes. Nas ótimas, são 7,0;

• **Controladores de velocidade** - O índice de gravidade foi superior nos trechos sem controladores, com 12,5 mortes a cada 100 acidentes, enquanto que naqueles onde há presença de controladores, o índice foi de 8,5 (-32,0%);

• **Pontos Críticos** - O índice de gravidade registrado para os trechos com presença de pontos críticos foi de 14,8 mortes por 100 acidentes. O índice registrado em trechos sem a presença de pontos críticos foi 27,0% menor com 10,8 mortes por acidentes;



Falta de Atenção x Falta de Informação

Os boletins de ocorrência da Polícia Rodoviária Federal atribuem a falta de atenção do condutor como causa de 44,6% do total de acidentes com vítimas. Contudo, há dados que refutam ou relativizam tal posição. Destacamos alguns indicadores que mostram que as condições da infraestrutura viária são fortes indutoras à ocorrência de acidentes atribuídos a deficiências do motorista.

• **Problemas de Sinalização nos locais de acidentes com indicação de causa a falta de atenção de condutores** - Nos trechos com sinalização classificada como ótima, a gravidade é bem menor, sendo registrados 5,3 óbitos a cada 100 acidentes. Comparativamente, o grau de severidade nos trechos avaliados como possuindo sinalização péssima (10,7 mortes por 100 acidentes) é 2 vezes maior do que nos trechos em que a sinalização é considerada ótima;

• **Visibilidade das Placas nos locais de acidentes com indicação de causa a falta de atenção de condutores** - O fato de haver qualquer obstrução que encubra parcial ou totalmente as placas faz com que a gravidade aumente. Em locais em que as placas encontram-se totalmente visíveis, o índice de mortos por 100 acidentes é de 7,4. Nos locais onde há cobertura parcial de placas, o índice chega a 15,7 mortos por 100 acidentes; e onde o mato as cobre totalmente, 20,0 (o risco de morte é, portanto, quase 3 vezes maior do que na situação mais segura);

• **Legibilidade das Placas nos locais de acidentes com indicação de causa a falta de atenção de condutores** - A interpretação dos pictogramas ou do texto das placas é fundamental para permitir que o condutor tenha suficiente tempo de reação para evitar as situações de acidente. Placas ilegíveis ou desgastadas comprometem a condução segura. Em locais com placas totalmente legíveis, o índice de mortos por 100 acidentes é de 7,1, contra 20,7 quando as placas estão ilegíveis (portanto um risco quase 3 vezes maior).

• **Presença de Dispositivos de Proteção Contínua nos locais de acidentes com indicação de causa a falta de atenção de condutores** - A gravidade dos acidentes é 2 vezes maior em trechos com ausência de dispositivos de segurança, sendo 11,3 mortes por 100 acidentes, em relação aos locais onde eles estão presentes, em que ocorreram 6,0 mortes por 100 acidentes. Evidencia-se, assim, que a implantação desses dispositivos de proteção poderia reduzir quase que pela metade a letalidade dos acidentes.

OBS.: dispositivos de proteção contínua são barreiras físicas instaladas em locais em que pode haver saídas de pista por falta de controle do veículo, sobretudo em curvas mais acentuadas e barrancos, além de viadutos, postes, passarelas, etc... Podem ser de concreto ou metálicas. Quando metálicas, são popularmente chamadas de "guard rails".

• **Presença de Placas de Limite de Velocidade nos locais de acidentes com indicação de causa a falta de atenção de condutores** - Analisando os trechos segundo a presença ou ausência de placas de limite de velocidade, é perceptível que, onde elas estão ausentes, o índice de acidentes chega a 18,3 óbitos por acidente, sendo 2,6 vezes maior do que nos trechos onde há placas regulamentadoras de velocidade (7,0).

RANKING MÓRBIDO

Detentor da maior malha viária Federal entre os Estados brasileiros (7.689 Km), segundo dados do governo Estadual, Minas Gerais lidera o índice de letalidade, concentrando 13,9% dos acidentes com vítimas que vieram a óbito registrados no país, seguido por Paraná (9,8%) e Bahia (9,5%). Quando a atenção do estudo se volta para os tipos de veículo onde estas mortes ocorreram, automóveis e motos juntos respondem por 65,1%, subdividindo-se em 41,9% para os veículos de quatro rodas e 23,2% para os de duas, sendo que metade dos acidentes aconteceu em finais de semana. Contrariando o senso comum, ocorrem mais mortes em rodovias com pavimento considerado ótimo (11,2 a cada 100 registros) do que péssimo (7,7), sendo que a maioria deles acontece em trechos de reta (61,9%) e as colisões (57,3%) são os tipos mais comuns de acidentes, normalmente em pista simples (58,1%).



Rodovias bem sinalizadas diminuem os números de acidentes

A RELEVÂNCIA DA SINALIZAÇÃO

Como **Rodovias&Vias** tratou do tema em profundidade em edições específicas com a cobertura completa do BR Legal (que volta às suas páginas na série “O BR Legal na minha regional”, que você confere nesta edição), é importante frisar (no caso citar) o que diz o relatório da CNT: “Sinalização com problema é responsável pelo maior número de mortes.” Na mesma linha, o documento prossegue, revelando que nos trechos com sinalização avaliada como péssima, são 13 mortes a cada 100 acidentes. Onde ela é tida como ótima, a redução se dá na ordem de 8,5 a cada 100. Em tempo, em locais onde a sinalização é avaliada como péssima, a severidade dos acidentes dobra. Mais: de acordo com o texto, 47,7% dos acidentes e das mortes acontece em trechos que apresentam problemas com pintura de faixa (desgastada ou inexistente). Some-se a isso outra constatação importante quanto à legibilidade das placas (algo que é destaque nas contratações do programa Federal, que exige o atendimento à índices mínimos de performance), de que as chances de acidentes com morte aumentam em 19,6% em trechos onde estes dispositivos se encontram em condições precárias de leitura correta das informações da via. De fato, a “alfabetização rodoviária”, isto é, como este periódico classificou anteriormente, a capacidade de “ler, processar, entender e responder” às informações disponibilizadas na rodovia, foi mesmo relativizada pelas autoridades, que voltaram-se também para a questão da visibilidade das mesmas, como fulcro do risco, superando a “desatenção” do motorista. Ainda quanto à visibilidade, por motivos de obstrução parcial ou total, triplica-se o risco de morte, o que, concomitantemente à sinalização per se também evidencia a absoluta importância de uma conservação bem feita da faixa de domínio, com roçagem adequada, poda, e mesmo a manutenção de áreas lindeiras limpas e livres de elementos que possam prejudicar a correta visualização. E já que o estudo contemplou fatores multiplicadores de risco, ele também assinalou que a ausência de dispositivos de segurança incrementa em duas vezes a severidade os acidentes.



SINALISA
SEGURANÇA VIÁRIA

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL
SINALIZAÇÃO VERTICAL
ELEMENTOS DE SEGURANÇA
DISPOSITIVOS AUXILIARES
PMV - PAINEL DE MENSAGENS VARIÁVEIS
RTMS - DETECÇÃO DE TRÁFEGO

QUALIDADE, EXPERIÊNCIA
E TECNOLOGIA

SINALIZANDO O BRASIL



REDUZINDO ACIDENTES
SALVANDO VIDAS



SEGURANÇA DOS USUÁRIOS

Pioneira no mercado brasileiro, a Sinalisa trabalha há mais de 4 décadas contribuindo com o aumento da segurança viária de norte a sul do país, atendendo tanto a clientes do setor público quanto dos privados. A empresa desenvolve e implanta soluções inovadoras em sinalização, sempre atuando de forma sustentável e responsável.

Dispositivos de segurança Viária, e estruturas metálicas para sinalização



Defensas Metálicas Certificadas



Defensas de Cabo de AÇO



Barreiras de AÇO e Poliméricas



Atenuadores de Impacto



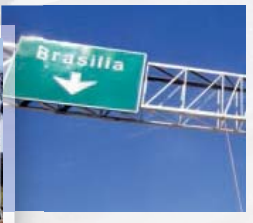
Telas antiofuscante



Transição Tripla Onda



Terminais absorvedores de impacto



Pórticos e Semi-Pórticos



Grades eletrosoldadas para fechamento e piso



Postes Colapsíveis, e Perfis C



Placas em AÇO e ACM

MARVITEC - S.R. TRADE INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA

Guarulhos - SP - Brasil - 07221-070

Tel.: + 55 11 2487-5515

www.marvitec.com.br

vendas10@marvitec.com.br



a MAIS completa do Brasil, em dispositivos de segurança viária

MIX DE SOLUÇÕES

Naturalmente defendendo maiores investimentos no setor, considerados baixos e insuficientes, o documento destaca, por outro lado que, “medidas simples e baratas de melhorias da sinalização poderiam reduzir em grande escala o número e a gravidade de acidentes e óbitos nas rodovias”. Apesar de divulgado recentemente, é importante ressaltar que o relatório acabou por contemplar um período bastante ponderável em que a mais relevante ação neste sentido, levada a cabo por parte do DNIT e seu extenso e completo programa de sinalização, ainda não havia sido implementado, por tanto, ainda não registrando em plenitude, alguns avanços conseguidos e já consolidados, como vimos em outras edições (e você poderá ver, nas reportagens especiais com informações colhidas diretamente em algumas superintendências do DNIT). Provavelmente, o desempenho só não foi pior justamente por conta de o BR Legal ter justamente atacado com desenvoltura o “calcanhar de Aquiles” apontado pelo relatório. ■

Infraestrutura

Trechos com pavimento ótimos ou bons concentram acidentes mais graves. Rodovias com pavimento ótimo têm 11,2 mortes a cada 100 acidentes. Em rodovias com pavimento péssimo, são 7,7 óbitos. Tal situação ocorre devido à maior possibilidade de se desenvolver maior velocidade no deslocamento. Contudo, fiscalização mais ampla e regular e, principalmente, melhores condições são fatores de redução.

Nos trechos com avaliação positiva de Pavimento, observa-se que a gravidade dos acidentes aumenta gradativamente quando as condições de Sinalização da via pioram.

Nos trechos com Pavimento “Ótimo”, o menor índice de gravidade foi observado em condições “Ótimas” de Sinalização (8,4 mortes a cada 100 acidentes), já em condições “Péssimas” de Sinalização, o índice foi o maior, com 18,9 mortes a cada 100 acidentes. Portanto, sinalização péssima mais que dobra os índices de letalidade.

Sinalização com problema é responsável pelo maior número de mortes. Nos trechos com sinalização considerada péssima, são 13,0 mortes a cada 100 acidentes (+52,9%). Onde a sinalização é ótima, o número cai para 8,5.





RODOVIARISMO REPAGINADO

Pontuado por bons exemplos em todo o mapa viário Federal do Brasil, o BR-LEGAL pode ser considerado uma assinatura importante da atuação da superintendência do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes no Estado de Pernambuco. Responsável pela “nova cara” da gestão rodoviária nas mais importantes vias de integração que por lá passam – incluindo a BR-101 – o programa, entretanto é parte de um movimento muito maior, que ao contar com a anuência de parceiros como o próprio Governo Estadual, promove uma reestruturação sem precedentes no ir e vir da população. Contemplar as pesadas – e estratégicas – intervenções, é testemunhar uma transformação coerente com um pequeno trecho do bonito hino do Estado: “Do futuro és a crença, a esperança”. De fato, Pernambuco desta forma prepara-se, quiçá, para ser “O primeiro, talvez, no porvir”.

Conquista de todos os brasileiros, que passaram a contar com uma comunicação mais eficiente nas rodovias, o BR-LEGAL, apesar de ser uma iniciativa silenciosa, expressa um êxito eloquente por seus índices em todos as unidades federativas onde teve efeito. Com a tarefa de seguir o rastro – facilmente identificável – do virtuoso programa de sinalização e segurança viária implementado pelo DNIT, especificamente em Pernambuco como parte da década de ação pela segurança

no trânsito, uma das equipes de **Rodovias&Vias** foi ter com o engenheiro Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante, para levantar as particularidades da aplicação do programa no Estado. Tendo estudado sobre a temática e atentos aos relatos compartilhados por outras equipes, é interessante notar, como, mantendo sua essência, o BR-LEGAL foi capaz de adaptar-se às particularidades de cada região, muitas vezes, em uma mesma área de abrangência, lidando com condições



bastante diferentes entre si. Mais do que um trunfo em tempos de “cobertores curtos”, a eficiência de sua concepção, imbuíu-o de notável flexibilidade para superar problemas, muitas vezes difíceis de prever. “O BR-LEGAL foi um programa iniciado em 2013, e que trouxe consigo muitos desafios, por ser altamente inovador. Uma perspectiva totalmente diferente de como lidar com a sinalização, com um enfoque muito grande na parte de segurança viária. Foi necessário um esforço conjunto muito grande, no sentido de capacitação de pessoal, para poder alinhar esta formação com os novos patamares concebidos para ele. Entre 2015/2016, começou-se efetivamente a sua implantação, o auge da ação. Por que eu digo que foi o auge? Por que foi o momento em melhor pudemos vislumbrar a transformação e as melhorias pelas quais a implantação permitia à rodovia passar”, relatou o superintendente, que não se furtou a estabelecer um comparativo: “Costumeiramente, o usuário se deparava

com uma rodovia cuja sinalização não era adequada, mesmo em termos de padrão das normas vigentes, por que há muito tempo não se tinha intervenção. Não existia um contrato de maior vulto, que comportasse essa conformidade entre o que estava aplicado e as normas. Era algo que se ‘embutia’ nos contratos de conservação, apenas. Então, quando contratamos esse objeto específico, que previa a melhoria direta na sinalização, quando elas foram de fato executadas, houve uma repercussão muito positiva. Algo que saltou – literalmente – aos olhos das pessoas”, avaliou. “Recebemos muitos elogios por parte de usuários, das comunidades, das prefeituras, que notaram como a rodovia ganhava uma ‘cara’ de rodovia nova, devido aos novos dispositivos instalados. E realmente, passar por um trecho do BR Legal, com tachões, zebrados, limpo, com placas novas, é muito bonito, não apenas para quem é da área. É empolgante”, resumiu.

“Recebemos muitos elogios por parte de usuários, das comunidades, das prefeituras, que notaram como a rodovia ganhava uma ‘cara’ de rodovia nova, devido aos novos dispositivos instalados.

E realmente, passar por um trecho do BR Legal, com tachões, zebrados, limpo, com placas novas, é muito bonito, não apenas para quem é da área. É empolgante.”

Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante
Superintendente do DNIT/PE





SUPERANDO A ADVERSIDADE

Segundo o DNIT, grande parte dos contratos, permanecem vigentes, ainda que estejam se aproximando de seus prazos de finalização, o que gera uma certa expectativa, como veremos mais adiante. “Poderia até ser muito melhor, se não tivéssemos passado por tantas restrições orçamentárias, como passou o próprio Ministério dos Transportes”, calculou o engenheiro, aludindo ao “comprimento dos cobertores”, citado há pouco, fato de conhecimento geral e que influenciou praticamente todos os investimentos não obrigatórios por lei em todas as esferas do poder público em todo país. “Mesmo com as restrições que nos foram impostas, com os escassos recursos que nos foram disponibilizados, nós estabelecemos prioridades e procuramos fazer o melhor possível. E eu acredito que tivemos uma resposta muito positiva disso, uma vez que em diversas rodovias sob nossa jurisdição, verificamos uma melhora na avaliação do ranking da CNT”, revelou o Superintendente, citando o verdadeiro “guia” publicado pela Confederação Nacional dos Transportes. “E isso é o fruto direto, um indicativo forte, de que o objeto cumpre e alcança de forma efetiva o que se propôs”, disse.



A INOVAÇÃO É O NOSSO FORTE

AO LONGO DOS ANOS
QUALIDADE NOS
SERVIÇOS PRESTADOS

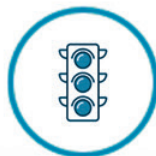
*todo bom projeto
precisa de soluções
adequadas,
inteligentes
e exequíveis.*



INFRAESTRUTURA
MOBILIDADE URBANA



INFRAESTRUTURA
RODOVIÁRIA



SINALIZAÇÃO
CONTROLE VIÁRIO

A ESSE Engenharia é uma empresa especializada na prestação de serviços de engenharia, atua há mais de 20 anos no mercado, apresentando uma larga experiência em infraestrutura e desenvolvimento urbano



A DISPOSIÇÃO DO AMBIENTE DE NEGÓCIOS DA SINALIZAÇÃO BRASILEIRA



DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA



ESTRUTURA METÁLICA



SINALIZAÇÃO HORIZONTAL



SINALIZAÇÃO VERTICAL



AValiação DAS EMPRESAS PARTICIPANTES

Com 6 lotes licitados em duas oportunidades diferentes, o programa com sotaque pernambucano, foi capitaneado por 3 empresas, cada uma delas com 2 lotes. “Uma delas, a Esse, que ficou responsável pela BR-101/408, posteriormente na BR-116 (232/316) e BR-110 no Interior, prestou um serviço muito bom, de destaque”, avaliou Cacildo de Madeiros “Apesar das dificuldades enfrentadas, aprendemos muito com ela. Houve interferências externas, como verificamos na BR-101, com as plantações de cana. E o que acontece? Quando da colheita, e o conseqüente transporte, acaba sujando bastante a rodovia. E aquele mosto, aquele ‘chorume’, associado à fuligem da atividade, fica impregnado no que foi instalado. Enfim, algo que não tínhamos como prever, mas que resultou em aprendizado para uma resposta mais positiva”, relatou ele, logo emendando a receita de como transformar o limão em limonada, ou melhor, a cana em garapa: “Algo que eu tenho expectativa, com a continuidade do programa, e o advento das próximas contratações, possamos adicionar esses elementos vivenciados, aprimorando-as. Mas é assim que se evolui, melhorando os objetos, valorizando o conhecimento adquirido”, sintetizou o engenheiro, em tom quase filosófico. E prosseguiu o relato: “Aqui tivemos também a SN, Sinalizadora Nacional, uma empresa também de destaque, que mostrou relevância no que nos entregou, especialmente na BR-428, e na BR-104. Um trabalho muito bonito, que também nos proporcionou uma curva de aprendizagem, por conta da qualidade do trabalho”, falou.

“Então, quando contratamos esse objeto específico, que previa a melhoria direta na sinalização, quando elas foram de fato executadas, houve uma repercussão muito positiva.”

*Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante
Superintendente do DNIT/PE*





“Por exemplo, eles usavam uma quantidade de microesfera muito maior, para atender às especificações, justificando ser melhor investir nos insumos, de maneira que eles tivessem garantias que a aplicação não estivesse aquém, para evitar retrabalhos. Vi que eles colocavam duas, três vezes mais do que o recomendado pelo fabricante, que apontava um limite. E ao abrirem margem maior para esse limite, estarem sempre acima dele, conseguiam bons índices de retrorrefletância. Normalmente além do estabelecido”, revelou. “Por sinal, essa é uma característica importante do BR Legal: uma vez que os parâmetros de desempenho não estejam sendo atendidos, está prevista no próprio contrato a refeição. Podemos dizer que a empresa entendeu a concepção

do programa e investiu de verdade nos materiais. E aí fica evidente a vantagem de termos um contrato de performance”. O superdimensionamento, ao que parece, não ficou restrito somente aos materiais utilizados, mas estendeu-se à capacidade executiva: “Também fomos atendidos pela Sirga Engenharia, que já trabalhava conosco há muito tempo, e com a qual aprendemos muito. E foi uma das que sofreu o maior impacto em razão da restrição orçamentária do Ministério dos Transportes. Apesar disso, prestou um grande serviço. De todas elas, com todas as dificuldades, mesmo com o tremendo esforço para atender aos níveis de desempenho, tivemos *feedback* muito bom, em todos os segmentos”, finalizou.

“Todas elas (empresas), com todas as dificuldades, mesmo com o tremendo esforço para atender aos níveis de desempenho, tivemos *feedback* muito bom, em todos os segmentos.”

Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante
Superintendente do DNIT/PE



LOTES: BR-LEGAL

ESTADO DA PERNAMBUCO



Legenda

- Lote 16, ESSE ENG. SINAL. SERV. ESPECIAIS LTDA
- Lote 17, CONSÓRCIO SN E S
- Lote 18, SIRGA - ENG. CONTROLE QUALIDADE
- Lote 50, ESSE ENG. SINAL. SERV. ESPECIAIS LTDA
- Lote 51, SIRGA - ENG. CONTROLE QUALIDADE
- Lote 52, CONSÓRCIO SN E S
- Malha Sob Jurisdição DNIT - Pavimentada
- - - Malha Sob Jurisdição DNIT - Não Pavimentada
- Rodovias Federais - Nome BRs
- Cidades
- Capitais



EXPERIÊNCIA E EXCELÊNCIA EM QUALIDADE

PROPORCIONAR AOS NOSSOS CLIENTES E USUÁRIOS SEGURANÇA VIÁRIA COM A MAIS ALTA TECNOLOGIA POSSÍVEL, NOS DIFERENCIANDO DA CONCORRÊNCIA PELA BUSCA DE ALTERNATIVAS NA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS, AGREGANDO QUALIDADE E EFICIÊNCIA COM MENOR CUSTO, PROPORCIONANDO A SATISFAÇÃO TOTAL DE NOSSOS CLIENTES.



**SINALIZAÇÃO VERTICAL • SINALIZAÇÃO HORIZONTAL
OBRAS COMPLEMENTARES • SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA**



A SN ATUA NA ÁREA DE SINALIZAÇÃO
RODOVIÁRIA E CONSERVAÇÃO DE RODOVIAS EM GERAL DESDE 2006

FILIAL
RUA PEDROSO ALVARENGA, 1046 • 20º ANDAR • SALA 208
BAIRRO ITAIM BIBI SÃO PAULO - SP
+55 11 3078 1890



MATRIZ
RUA ANTONIO LUMARCK DOMONTE, 128, SL203
EMPRESARIAL CENTER III - RECIFE - PE
+55 81 3466 3636
COMERCIAL@SNACIONAL.COM.BR

BR-101



Toda duplicada no trecho pernambucano, e somando mais de R\$ 1 bilhão em investimentos, as obras neste segmento da maior rodovia do Brasil, possibilitaram a chegada de recursos, segundo a AD Diper (Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco), que superam em cerca de 3 vezes o montante dispendido para os trabalhos. Foram diversas empresas que se mobilizaram e ainda estão se mobilizando no entorno da rodovias, justamente por conta das melhorias nela desenvolvidas. “Essa é uma das vantagens mais evidentes dos investimentos no corredor Nordeste”, avalia o superintendente. “Trouxe maior mobilidade, reduziu custos, atraiu empresas e beneficiou pessoas”.



BR-104

Outro destaque importante para Pernambuco, ligando Toritama ao Pão de Açúcar, no caminho de Santa Cruz do Capibaribe, a rodovia intervém em favor do maior pólo têxtil do Estado, segundo maior do Brasil. “Há uma série de eventos, grandes feiras realizadas na região, e com essas intervenções, o transporte de cargas passa a ser feito com maior segurança e fluidez”, avalia o superintendente. “O governo do Estado está muito atento à região do Agreste, e concomitante aos avanços da própria 104, temos investido nas Estaduais, como a PE-160, e o projeto de duplicação da PE-090. Para a BR-104 especificamente, aportaremos cerca de R\$ 90 milhões, em atenção ao potencial produtivo e turístico”, complementou em conversa com **Rodovias&Vias** o secretário de Transportes do Estado, Antônio Ferreira Cavalcanti Júnior.





CONTORNO DE RECIFE

Com recursos aprovados pela União, as obras de requalificação de 30,7 kms de extensão da BR-101, entre as cidades de Paulista e Jaboatão dos Guararapes, na região Metropolitana, trecho conhecido como Contorno de Recife. O serviço será executado em 16 etapas, cada uma correspondendo a cerca de quatro quilômetros, e está previsto para ser concluído em meados de 2019.





O bra que se iniciou no quilometro 55,6 Norte (na altura da Disbec Distribuidora), no sentido Recife/Paulista, que seguiu ao quilometro 51,6 (entrada da primeira alça que dá acesso a rodovia PE-015), já foi entregue para trafego, com a restauração das alças de acesso ao Centro de Observação e Triagem Professor Everaldo Luna (COTEL). Também serão recuperadas as marginais de acesso ao viaduto Disper, a Paratibe, à Estrada do Pica-Pau e ao bairro de Jardim Paulista.

As intervenções na rodovia serão em todo o seu pavimento, com reforço nas camadas asfáltica e de suporte, além da melhoria em sua estrutura de drenagem. Os serviços contemplam ainda a selagem de placas existentes, a recuperação de alças viárias e a restauração do trecho da Avenida Recife.

Orçada em pouco mais de R\$ 190 milhões, o serviço é feito por meio de parceria entre o DNIT e DER/PE e executada por meio de Consórcio Andrade Guedes/Step Engenharia.

Em cada etapa das obras estão planejadas baias provisórias para transporte público – a fim de que não haja mudanças nas linhas de ônibus – assim como desvios e acessos provisórios devidamente sinalizados, para diminuir os impactos na fluidez do trafego durante os serviços.

BR 101/PE • CONTORNO DE RECIFE

O segmento rodoviário compreende a BR 101/PE entre o Km 51,6 e o Km 82,3 na Região Metropolitana do Recife. Também conhecido como Contorno do Recife, tem seu início no município do Paulista, se desenvolve no sentido norte-sul passando pela Cidade do Recife e finda em Jaboatão dos Guararapes perfazendo 30,7 km de extensão. Em função da expansão urbana da Região Metropolitana de Recife/PE, tem hoje o papel mais de travessia urbana do que de Contorno Rodoviário, propriamente dito.

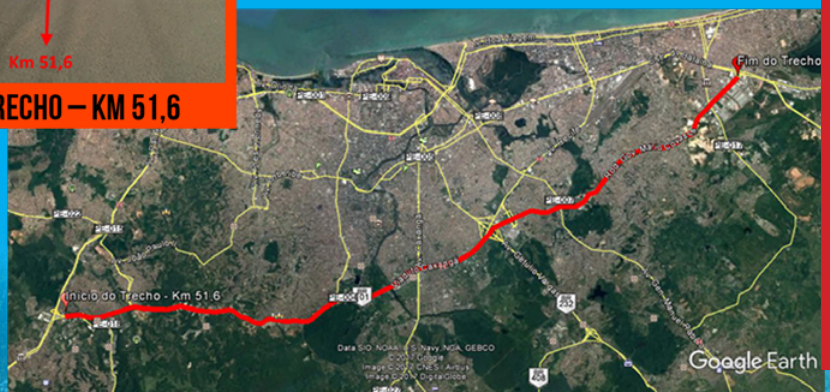


INÍCIO DO TRECHO – KM 51,6



FIM DO TRECHO – KM 51,6

Ao longo de seu desenvolvimento destacam-se a existência dos polos geradores de movimento (indústrias, comércio, hospitais, etc.) localizadas em suas margens. A seguir, inserimos breve ilustração acerca da localização da via em epígrafe.





RITMO ACELERADO

História de desafios, desde 2007, face à vida útil exaurida da via, houveram sucessivas tentativas de licitação por parte do DNIT. “Não houve sucesso nas licitações para a restauração”, relembra o superintendente. “Foi então que o governo do Estado, vendo as dificuldades, se propôs a fazer uma parceria. Foi formado um convênio (80% contrapartida do governo Federal e o restante de recursos próprios do Estado), para poder proceder aos trabalhos e em 2016 o contrato foi iniciado”, disse. Atualmente 50% executada, a restauração é considerada estruturante pelo DNIT, pois remove placas quebradas e substitui material de suporte de baixa capacidade, ao mesmo tempo em que lança

mão de reforços em material asfáltico. De acordo com o engenheiro Ednilson José de Souza, analista de Infraestrutura de Transporte do DNIT, “a reabilitação do pavimento, que foi pormenorizada e identificou a real situação em cada um dos sub trechos, que demandaram o estudo de soluções particulares a cada um deles, abrirá caminho para incrementos de sinalização e a implementação de defensas e outros dispositivos de segurança”. Disse. “Antes, para cruzar cerca de 30 Km, nos horários de maior movimento, levava-se quase 2 horas. Hoje, pode-se fazê-lo, nos mesmos horários, em cerca de uma hora, 40 minutos, mesmo com a obra inconclusa”, relata o superintendente. Sem dúvida um avanço frente ao cenário anterior,



“São em média 45, 50 mil veículos por dia. Essa é uma obra fundamental para economia, o turismo regional. Havia mais de 40 anos que ela não era revista. E ela é fundamental para a integração, **possibilitando a conexão, no litoral norte, com um dos maiores complexos de turismo náutico do Brasil, que chama-se Maria Farinha, incidindo também positivamente para o desafogamento do pólo industrial da região.**”

Antônio Ferreira Cavalcanti Júnior
Secretário de Transportes do Estado



descrito pelos locais como “de guerra”, onde grassavam buracos. “Nós estamos falando de cerca de 4 milhões de pessoas”, revelou o secretário Cavalcanti “são em média 45, 50 mil veículos por dia. Essa é uma obra fundamental para economia, o turismo regional. Havia mais de 40 anos que ela não era revista. E ela é fundamental para a integração, possibilitando a conexão, no litoral norte, com um dos maiores complexos de turismo náutico do Brasil, que chama-se Maria Farinha, incidindo também positivamente para o desafogamento do pólo industrial da região”, declarou o secretário. “Também é preciso lembrar que ele permite acesso à praia de Porto de Galinhas, eleita a mais

bonita do país por mais de 10 vezes, no litoral Sul do Estado”, adicionou. “Grande parte da vida da região Metropolitana passa por ali. É uma obra, que posso garantir, proporcionará um ir e vir mais tranquilo, confortável e seguro”, finalizou. Apesar do foco primário na restauração, o DNIT atua também com vistas à oportunidade de promover inovação tecnológica. A superintendência tenciona utilizar-se de *white topping*, em um segmento, aplicando-o sobre a camada existente. “A intenção é trazer uma solução muito utilizada no exterior, para normatizá-la, e com isto, trazer a experiência, conhecer a performance desta solução, para quem sabe ampliar a sua utilização”, avaliou o superintendente.

“A reabilitação do pavimento, que foi pormenorizada e identificou a real situação em cada um dos sub trechos, que demandaram o estudo de soluções particulares a cada um deles, abrirá caminho para incrementos de sinalização e a implementação de defensas e outros dispositivos de segurança.”

Ednilson José de Souza
Analista de Infraestrutura de Transporte do DNIT





DEGRADAÇÃO X ACIDENTES

A requalificação da BR-101 neste trecho do contorno vem sendo cobrada há anos pela população, sem que sua conservação tivesse acontecido de maneira correta. Estudos realizados por alunos da Universidade Federal e Católica de Pernambuco (UFPE e Unicap), para Trabalhos de Conclusão de Cursos (TCCs), mostraram que o trecho é o mais perigoso no Estado.

Avaliações feitas entre 2005 e 2016 mostravam que entre esse período de 11 anos, ele respondeu, sozinho, por quase metade dos acidentes registrados em todos os 213,9 quilômetros da rodovia em Pernambuco. Dos 29.850 acidentes registrados no período 14.189 aconteceram no percurso, uma média de 3,24 por dia. Um total de 44% dos feridos e 27% dos mortos de toda a BR-101/PE sofreram acidentes no Contorno de Recife, que compreende apenas 14% de sua extensão.



“Em Recife, já chegamos a estudar algumas alternativas, como fornecimento direto. Entretanto, esbarramos em impedimentos legais contrários a isso. **Estudamos também o reequilíbrio de contratos, mas na forma como está preconizado na lei 8.666, não é possível reequilibrar somente um insumos.**”

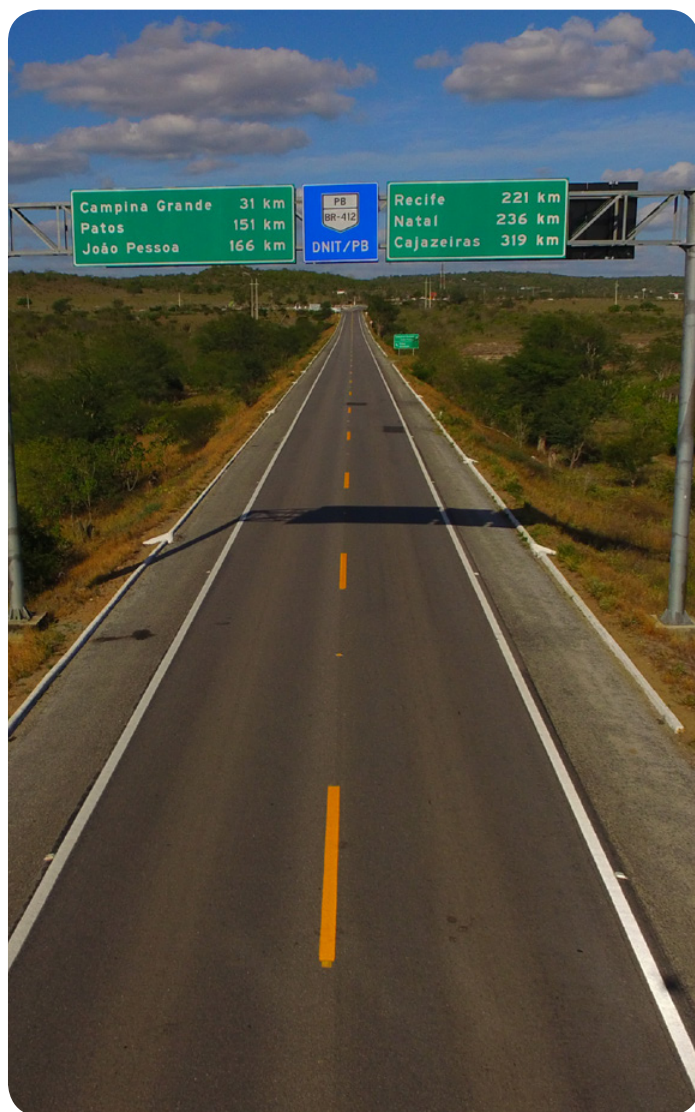
*Cacildo de Medeiros Brito Cavalcante
Superintendente do DNIT/PE*

O AUMENTO DO CAP E O IMPACTO NAS OBRAS

“Há uma expectativa muito grande quanto ao tratamento que o DNIT dará à questão dos aumentos do insumo”, revelou o superintendente. “Mesmo em escala Estadual, o DER, aguarda para ver como solucionaremos isso, para poder ‘espelhar’ para os seus contratos”. É consenso o entendimento de que se não houver uma solução concreta de como lidar com o problema, as dificuldades tenderão a se verticalizar. “Em Recife, já chegamos a estudar algumas alternativas, como fornecimento direto. Entretanto, esbarramos em impedimentos legais contrários a isso. Estudamos também o reequilíbrio de contratos, mas na forma como está preconizado na lei 8.666, não é possível reequilibrar somente um insumo. É preciso rever tudo. E isso impacta negativamente em toda minha mão de obra. Eu simplesmente não tenho pessoal pra poder fazer toda a pesquisa de mercado, as avaliações de todos os insumos de um contrato, reequilibrando-o mensalmente! É uma situação tal, em progressão contínua, que eu não tenho perspectiva de parar e, nem bem terei terminado o primeiro realinhamento, já terei que fazer outro. É inviável”, avaliou

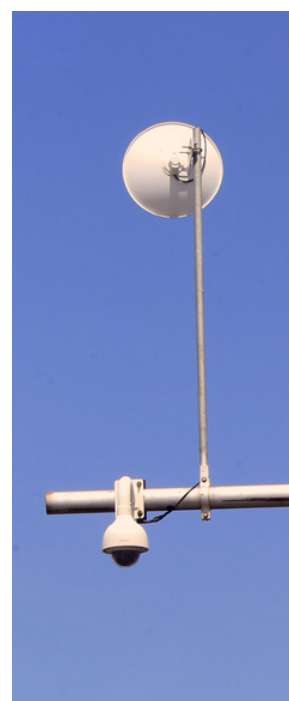
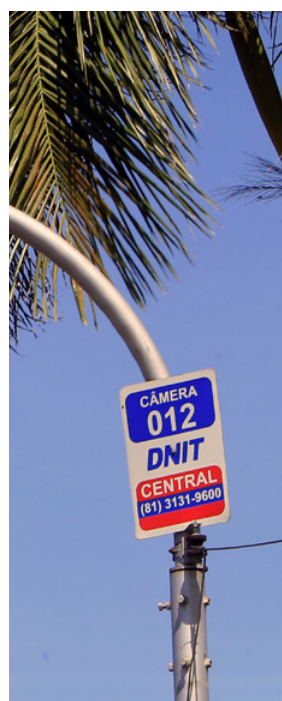
o superintendente. Segundo o DNIT pernambucano, há uma instrução de serviço que orienta o reequilíbrio exclusivo do material betuminoso. Considerada uma ferramenta que poderia ser aperfeiçoada, a superintendência percebe a necessidade de uma medida clara, por verificar que o expediente encontrado não é suficiente para sobrepujar o impacto. “É algo que interfere diretamente no custo para a empresa continuar a operar, de forma absolutamente sensível. E se o contrato não acompanha, a empresa acaba ‘pagando para trabalhar’ e lógico, ninguém quer isso. E o que vemos é a paralisação de obras, com prejuízo imediato à população”, comentou o superintendente. Frente às sinalizações da Petrobras, de que os aumentos continuarão, até mesmo dobrando o preço do insumo, a superintendência aponta ainda outro problema, que é um entendimento não unificado quanto ao que fazer: “sabemos que em outras regiões, há entendimentos que estão sendo alcançados mas todos muito diversos entre si. Vemos que é preciso pacificar um tipo único de recurso para fazer frente à situação”, disse o superintendente.





AUTOMAÇÃO VIÁRIA

Paralelamente ao aperfeiçoamento das infraestruturas físicas do Estado, o DNIT tem promovido também um interessante arranjo de tecnologias para monitorar e melhorar o fluxo de tráfego: “Nós temos cerca de 15 equipamentos operando em tempo real na cidade de Abreu e Lima. Essas câmeras em sua maioria fazem o vídeo-monitoramento das rodovias na região metropolitana, cobrindo trechos da BR-101 e 408, até o momento. Especificamente na cidade de Abreu e Lima, existe um conjunto semafórico sob a responsabilidade do DNIT, e integrado à essas câmeras que eu citei, há, por meio de um laço virtual, a coleta de informações para alimentar a inteligência artificial de um software que comanda a temporização semafórica”, conta o superintendente substituto Lincoln Robson de Oliveira. “É um controle inteligente, que ocorre tanto na rodovia, quanto nas pistas locais e travessias de pedestres, priorizando a fluidez, analisando a retenção e avaliando também a necessidade dos usuários à pé. É um sistema que pode trabalhar autonomamente ou sofrer



aceleração por interferência de um operador.” Segundo o DNIT, o sistema terá contratação renovada, com aditivos prevendo a implantação de mais 9 câmeras. No segmento de Abreu e Lima, já foi registrada uma redução de 50% do tempo de travessia, motivo pelo qual, está planejada a expansão da área dessa atuação na própria BR-101, junto a mais algumas na BR-408 “com esta ampliação, será possível estender o vídeo monitoramento e o conjunto semafórico até Igarassu, o que se traduzirá em maior fluidez entre o Km 41 da BR-101, ao Km 51,6”, afirmou Lincoln. As informações coletadas podem ser compartilhadas, no momento, via link, expediente que poderá ser melhor utilizado a partir da formação de um convênio com a Polícia Rodoviária Federal, e que poderá além de identificar placas, verificar possíveis infrações, e demais ocorrências. Artificial ou “natural”, à equipe de **Rodovias&Vias** que visitou o Estado ficou evidente que a superintendência do DNIT se vale, independente da situação, do mais precioso dos recursos humanos: a inteligência. ■



“É um controle inteligente, que ocorre tanto na rodovia, quanto nas pistas locais e travessias de pedestres, priorizando a fluidez, analisando a retenção e avaliando também a necessidade dos usuários à pé. **É um sistema que pode trabalhar autonomamente ou sofrer aceleração por interferência de um operador.**”

Lincoln Robson de Oliveira
superintendente substituto DNIT/PE



TECNOLOGIA A SERVIÇO DAS CONCESSÕES

- MAIS DE 1.000.000 KM PARA CONCESSIONÁRIAS
- GERÊNCIA DE PAVIMENTOS
- AUSCULTAÇÃO DE PAVIMENTOS
- ESTUDOS E PROJETOS
- ACESSORIA/GERENCIAMENTO DE OBRAS
- AUDITORIAS

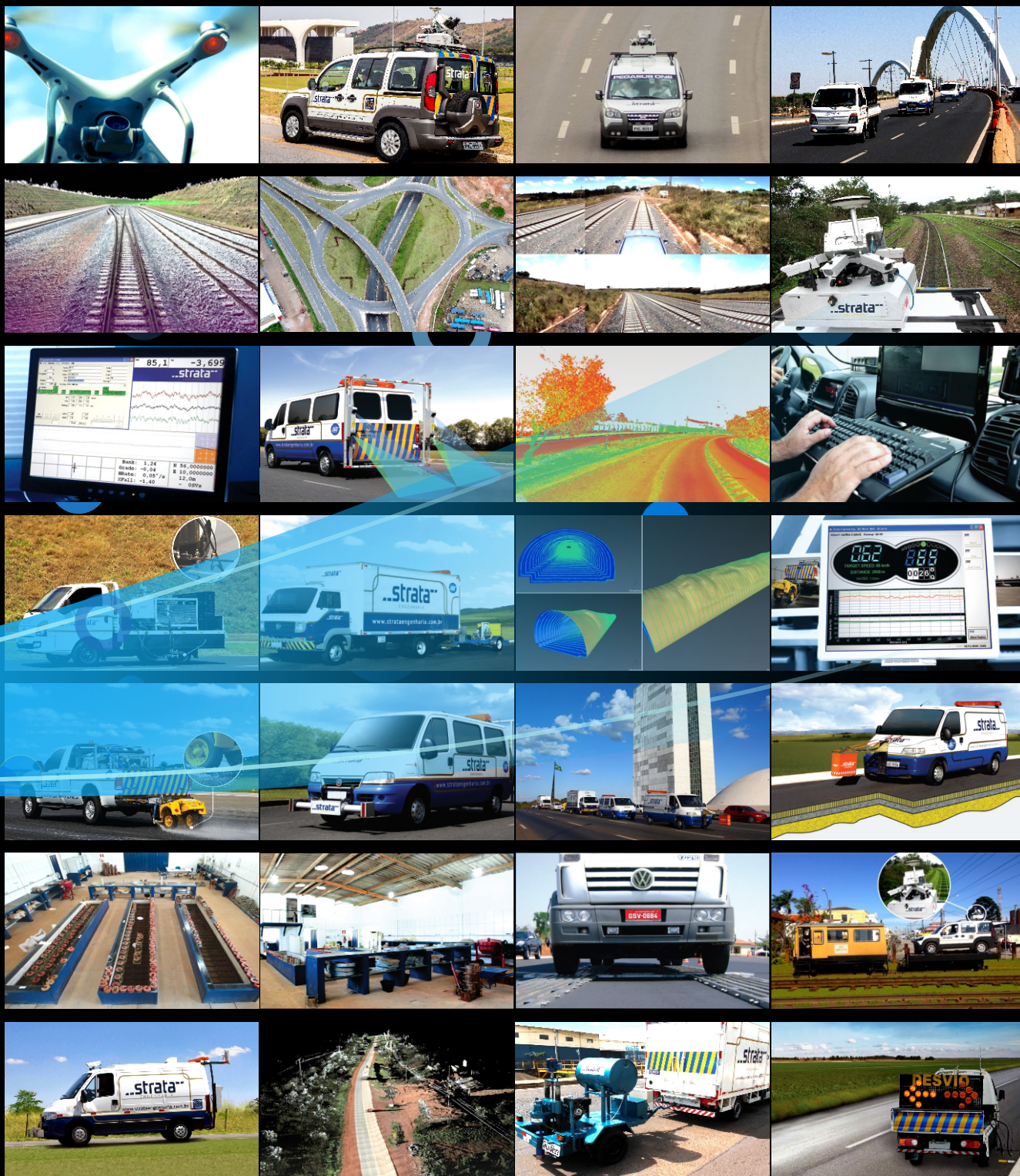
STRATA

ENGENHARIA

“TODO O NOSSO CONHECIMENTO SE INICIA COM SENTIMENTOS”.
LEONARDO DA VINCI

WWW.STRATA.COM.BR

RUA
TEL.



..strata..
ENGENHARIA



A CORE E O SOM, QUANDO A PARAÍBA DÁ O TOM

Fotos: Paulo Negreiros / Rodovias&Vias

*Iniciando com “luz de ouro” (momento “mágico” de um dia limpo, onde o fotógrafo de olhos treinados executa seu trabalho tendo a natureza como assistente de iluminação), a série de reportagens sobre os desdobramentos do BR Legal, a Paraíba, que figura também entre os pioneiros na implantação do mais abrangente programa de sinalização viária já executado pelo DNIT, mostra as nuances de um avanço rodoviário consistente em curso. Rodeada pelas cores quentes de uma paleta de cores luminosa, o trabalho que começa cedo, finda-se ao som da palheta crepuscular de José Jurandir Félix, o “Jurandir do Sax”, mostrando que o ritmo marcante de sua execução do Bolero de Ravel (dica de audição da Central de Jornalismo da **Rodovias&Vias** para a leitura desta reportagem), emula a consistência verificada também dos canteiros de obras, por onde evolui o rodoviarismo Federal no Estado, que reforça os transportes e amplia opções logísticas.*



Considerado por crítica e público “Um divisor de águas na disciplina de sinalização no Brasil” o programa que estabeleceu para a segurança viária, concebido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), pode ser considerado um sucesso no Estado que detém o ponto continental mais oriental das Américas. “Aqui na Paraíba ele tem realmente dado muito certo”, avaliou o superintendente Regional do DNIT paraibano, Francisco Pereira de Lacerda Filho, ao contabilizar os êxitos verificados nos 3 lotes atendidos pelo programa sob sua jurisdição, nas UL’s (Unidades Locais) de Santa Rita, Campina Grande e Patos, todas servidas pela ganhadora das licitações, a Jardiplan (cujo trabalho realizado será detalhado mais à frente, no decorrer desta reportagem). “É uma iniciativa de muita eficácia, que tem apresentado muitos

resultados positivos, especialmente sob o ponto de vista do usuário”, comentou o superintendente, acrescentando que há um consenso entre seus pares do DNIT, quanto à expectativa por continuidade das contratações dessa natureza. “Estamos inclusive com um projeto de revisão, para fazermos um aditivo de revisão, para manter o nível de desempenho”, concluiu. Então, é fato que a Paraíba ofereceu terreno fértil para a prosperidade do BR Legal.

“É uma iniciativa de muita eficácia, que tem apresentado muitos resultados positivos, especialmente sob o ponto de vista do usuário.”

Francisco Pereira de Lacerda Filho
Superintendente do DNIT/PB



CONTROLE E FISCALIZAÇÃO

Para atestar o desempenho do programa, o DNIT, além das empresas de fiscalização contratadas especificamente para este objetivo, também possui técnicos da própria casa, plenamente capacitados para avaliar tecnológica e metodologicamente todo o desenvolvimento da ação. “Como se trata também de um contrato de gestão, é importante cruzar as informações de fiscalização e supervisão para verificação dos padrões estabelecidos, se eles estão sendo atendidos”, falou à **Rodovias&Vias** o engenheiro Ítalo Filizola, chefe do Serviço de Operações e chefe de Fiscalização do DNIT. “Objetivamente, medimos a retroreflectância das sinalizações horizontal e vertical, bem como a presença das soluções previstas em projeto. Também, paralelamente, há a parte de limpeza e conservação, com capina, para garantir a visibilidade dos dispositivos de segurança como um todo, obedecendo a uma avaliação prevista em contrato à cada 90 dias.” Segundo o DNIT, a Paraíba conta com cerca de 1300 Km de malha, 100% cobertos pelo programa, cujo sucesso foi creditado à capacidade de implementá-lo todo praticamente de uma vez só. Em tempo, a fase atual do BR Legal, já maturado no Estado, é a de manutenção. “Esse é um dos motivos de estarmos pleiteando na coordenação em Brasília um aditivo para



“Objetivamente, medimos a retroreflectância das sinalizações horizontal e vertical, bem como a presença das soluções previstas em projeto. Também, paralelamente, **há a parte de limpeza e conservação, com capina, para garantir a visibilidade dos dispositivos de segurança como um todo, obedecendo a uma avaliação prevista em contrato.**”

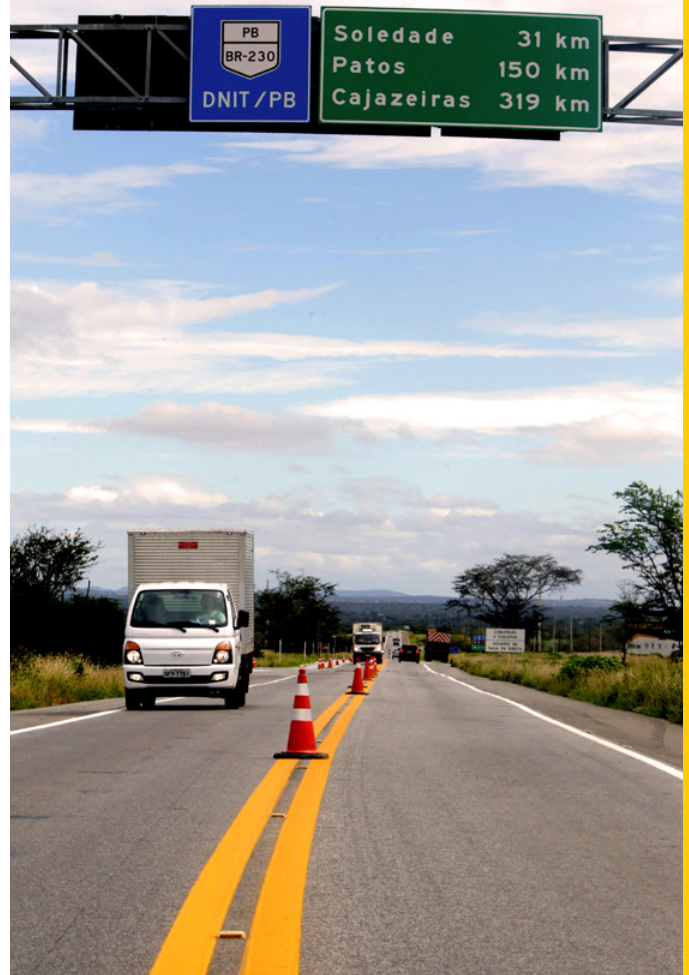
Eng. Ítalo Filizola
Chefe do Serviço de Operações e
Chefe de Fiscalização do DNIT



os dispositivos de segurança. Verificamos a necessidade e, frente aos ganhos em segurança, que de acordo com o levantamento, apresenta uma redução de 30% no número de acidentes nos últimos 5 anos, é um expediente muito importante”, avaliou o engenheiro do DNIT. “Eu acredito que ao menos 50% dessa redução se deve isoladamente ao BR Legal”, opinou, finalizando: “O programa inovou. Agora temos a missão de manter as conquistas e ir além, com novas soluções e dispositivos. É possível melhorar. E acho primordial expandirmos.”, pontuou. Quando o assunto é a capacidade das ações em superar problemas sérios, as opiniões convergem: “O programa tem um objetivo muito bom, que vem de encontro a uma premissa do DNIT que é atuar na prevenção de acidentes. Com a sinalização viária eficiente, associada a uma manutenção planejada e recorrente – e há estudos, inclusive já publicados por vocês, que comprovam isso – verifica-se uma sensível redução de acidentes”, declarou à **Rodovias&Vias** o engenheiro, Fernando, da empresa supervisora do BR Legal na Paraíba, a Maia Melo Engenharia Ltda. “Uma preocupação interessante da Jardiplan, que é a executora deste contrato, é o critério com a manutenção dos níveis de performance da sinalização por eles instalada”, continua Fernando. “Até por que, na qualidade de supervisores contratados pelo DNIT via licitação, temos muito cuidado nos levantamentos e comparativos com o que o Departamento demanda”, afirmou.



Segundo o DNIT, a Paraíba conta com cerca de 1300 Km de malha, 100% cobertos pelo programa, cujo sucesso foi creditado à capacidade de implementá-lo todo praticamente de uma vez só.



“O programa tem um objetivo muito bom, que vem de encontro a uma premissa do DNIT que é atuar na prevenção de acidentes. Com a sinalização viária eficiente, associada a uma manutenção planejada e recorrente – e há estudos, inclusive já publicados por vocês, que comprovam isso – verifica-se uma sensível redução de acidentes.”

Fernando Carvalho

Coordenador do contrato de supervisão da
Maia Melo Engenharia Maia Melo Engenharia Ltda

EXECUÇÃO DE ALTO PADRÃO

Com o contrato iniciado em fevereiro de 2014, a Jardiplan Urbanismo e Paisagismo, por afinidade com seu Core business assumiu também os serviços de manutenção nos trechos. “É uma excelente empresa para o serviço que se presta fazer. E é uma percepção unânime de todo corpo técnico, inclusive os fiscais de contrato. Na verdade, hoje é a melhor prestadora de serviço que nós temos no Estado, com todas as pontuações máximas, e nos atendendo muito bem”, considerou o superintendente Francisco Pereira. “Atenderam à todas as demandas colocadas tanto por parte da gestão, quanto por parte da fiscalização”, finalizou. Especificamente a evolução dos trabalhos em terras paraibanas encontrou seu ápice entre 2015/2016, com forte ritmo nas implantações. “Foi um esforço que contou com o comprometimento de quase cem colaboradores em alguns pontos”, conforme o

técnico em sinalização viária Deivid Cardoso, gerente de Obras da Jardiplan. “Atualmente, estamos com quase a totalidade das medições, verificando trechos bastante condizentes com o que foi planejado, sem dificuldades”, ainda de acordo com Deivid, o que contou pontos a favor da boa execução, foi o grande detalhamento dos projetos e especificações: “Foi um marco. Pelo que vi e pelo que vejo, não há como comparar. E o “as built”, a ser entregue quando concluirmos essa parte dos trabalhos mostrará que além de abrangente, o BR Legal é modulável, adaptável ao ambiente dinâmico que é uma rodovia, algo como quase um organismo vivo”. Finalizando, ele acrescentou: “Foi uma experiência interessante. E com perspectivas de ser aprimorada, até por conta dos avanços nas tecnologias e de materiais que estamos acompanhando”.



“É uma excelente empresa para o serviço que se presta fazer. E é uma percepção unânime de todo corpo técnico, inclusive os fiscais de contrato. Na verdade, hoje é a melhor prestadora de serviço que nós temos no Estado, com todas as pontuações máximas, e nos atendendo muito bem.”

*Francisco Pereira de Lacerda Filho
Superintendente do DNIT/PB*

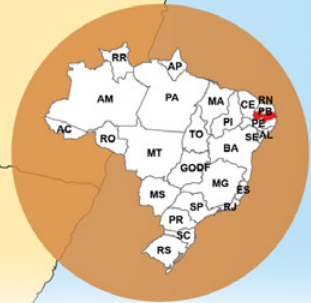
“Atualmente, estamos com quase a totalidade das medições, verificando trechos bastante condizentes com o que foi planejado, sem dificuldades.”

*Deivid Cardoso
Técnico em Sinalização Viária e
Gerente de Obras da Jardiplan*



LOTES: BR-LEGAL

ESTADO DA PARAÍBA



- ### Legenda
- Lote 72, JARDIPLAN URBAN. PAISAGISMO LTDA
 - Lote 73, JARDIPLAN URBAN. PAISAGISMO LTDA
 - Lote 74, JARDIPLAN URBAN. PAISAGISMO LTDA
 - Malha Sob Jurisdição DNIT - Pavimentada
 - - - Malha Sob Jurisdição DNIT - Não Pavimentada
 - Rodovias Federais - Nome BRs
 - Cidades
 - Capitais





BR-230: A TRANSAMAZÔNICA COMEÇA NA PARAÍBA

A emblemática rodovia, principal acesso ao Porto de Cabedelo e que também possui um forte apelo turístico, a BR-230 passa por melhorias ponderáveis do Km 0 ao 28,01, que abrange o trecho de Cabedelo ao Oitizeiro. “São obras de adequação de capacidade. Estão sendo implantadas terceiras faixas, pistas locais marginais, 27 Obras de Arte Especiais (13 viadutos e 14 Passarelas) além de todos os projetos de drenagem, no que se configura em intervenções de suma importância para a saúde dos Transportes no Estado” disse durante a visita técnica de **Rodovias&Vias**, o superintendente. O que mais do que justifica o Investimento de R\$ 300 milhões. Ainda, de acordo com a engenheira Giovanna Feitosa de Lima, chefe do serviço de construção do DNIT, “Esse é um trecho que terá características de ‘classe zero’, com segregação total dos fluxos até Cabedelo. Uma das prerrogativas dessa obra, inclusive é fornecer condições de desenvolvimento ao Estado. Será um ganho enorme. Aliás, as obras já tem trazido maiores índices de ocupação, uma vez que já tivemos cerca de 300 pessoas

empregadas, com perspectiva, nos períodos de pico de atividade, de até mesmo dobrar esse número.” Ainda segundo a engenheira, “Esta é uma intervenção que dará fôlego para o tráfego, devido à estruturação que está sendo realizada, por pelo menos mais 50 anos, e sem dúvida dará um novo perfil à mobilidade urbana da região”, concluiu. Movimentando perto de 1.5 milhão de toneladas (somente em granéis sólidos, e com franca tendência de aumento devido à novas cimenteiras se instalando em sua área de abrangência) o escoamento do Porto de Cabedelo, desta forma passa a ter, precisamente por conta desses incrementos, uma forte aliada na BR-230 (que por sinal, encontra-se com índices de execução destes trabalhos em cerca de 10% concluídos), para projeções positivas e até mesmo de expansão, o que viabiliza a intenção de rebaixar o calado do Porto para que este possa receber embarcadores internacionais. Excetuando-se esse fator basilar, há que se registrar um grande fomento social, tanto para a Capital do Estado, João Pessoa, quanto para a própria cidade de Cabedelo.

“Será um ganho enorme. Aliás, as obras já tem trazido maiores índices de ocupação, uma vez que já tivemos cerca de 300 pessoas empregadas, com perspectiva, nos períodos de pico de atividade, de até mesmo dobrar esse número.”

Eng^a. Giovanna Feitosa de Lima
Chefe do serviço de construção do DNIT



DUPLICAÇÃO

Por desempenhar um papel absolutamente estruturante, dorsal para o Estado, a BR-230 também possui obras de duplicação de cerca de 32 Km entre Campina Grande e Pocinhos. Dotado de 6 OAE's, entre pontes, viadutos, e passagens em desnível, tanto superiores como inferiores, o trecho, que atende ao pólo industrial e tecnológico de Campina Grande e o tráfego de passagem de viajantes cearenses, exige paciência dos condutores por conta do grande fluxo de veículos, mas deverá ver este cenário revertido até o final de 2020, segundo informações do DNIT. Incluindo a variante planejada, de 11,7 Km, que possibilitará a separação do tráfego com características urbanas do rodoviário, os investimentos de cerca de R\$ 307 milhões, terão ainda o reforço de um aporte de cerca de R\$ 18 milhões, para a construção de dispositivos originalmente não contemplados pelo projeto. Hub logístico importante, a região abriga ainda uma Estrada de Ferro e um aeroporto, praticamente contíguo à rodovia.



FAIXA DE DOMÍNIO

Dentro das novas perspectivas que o DNIT tem de reforçar a fiscalização das faixas de domínio, a superintendência paraibana tem efetivamente atuado de modo a dar ordenamento às situações que estejam fora da regulamentação estabelecida pela união. “Fizemos algumas demolições de obras irregulares, especialmente próximo à Campina Grande”, afirmou o superintendente. Naturalmente, trata-se de um processo que acaba se tornando longo, e normalmente oneroso, que acaba, em muitos casos, sendo judicializado. A UL de Campina Grande, por exemplo, tem agido neste sentido, junto à Polícia Rodoviária Federal e o Ministério Público, por meio de um acordo firmado para a retirada de invasores, de uma forma positiva. “Há contratos de fiscalização de faixa de domínio, mas que precisa ser melhorado”. Há ainda outras situações, como o próprio DNIT avalia, que devem seguir soluções diversas, como nos casos em que as rodovias inicialmente eram estaduais e que foram federalizadas, o que implica em uma mudança na amplitude da faixa, fatalmente passando a enquadrar como irregulares algumas edificações, que precisam ser eventualmente indenizadas. Daí a necessidade de “contornar a situação”, uma vez que em muitos municípios pequenos, as rodovias “cortam” a mancha urbana. “Para



ELABORAÇÃO DE PROJETOS, DUPLICAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE CONTORNO E OBRAS DE ARTE ESPECIAIS NA BR-230/PB

Valor Total da Obra: R\$ 307.696.981,00
 Sub-Trecho: Empreendimento BR-230 (B)
 Empreendimento: BR-412 (7ª/9ª) e
 Segmento: km 152,00 - km 163,90
 Objeto: Execução das obras de duplicação e implantação de contornos especiais, obras de arte especiais e obras de arte especiais - OAE - na rodovia BR-230/PB

Contrato: 13 00936/2017
 Contrator: Companhia CM/CC/PRODEC
 BR-230/PB
 Início da Obra: 01/02/2018
 Previsão de Término da Obra: 27/08/2021

DNIT
 DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL



isso, estamos promovendo EVTEAs (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) em alguns pontos do Estado, para implantação de alças, como aconteceu em Cajá”, relatou o superintendente. Literalmente, foi necessário trocar a pista de lugar. Além desses casos, há ainda questões de contornos políticos, como quando os próprios municípios, por demandas internas, acabam construindo benfeitorias nas faixas de domínio Federais, mas sem autorização ou fora do padrão, o que pode influenciar prejudicialmente a fluidez do tráfego por muitos motivos, desde a não observância à distância da superestrutura à altura do que se edifica sobre ela. Curiosamente, quando a resolução por via jurídica sai, muitas vezes resta ao Departamento abrir licitações para proceder às demolições cabíveis. “Ainda que exista movimentação neste sentido, vemos que é preciso potencializar a preservação da faixa de domínio”, avalia o superintendente. “É preciso tratar esta questão com mais carinho, ter uma política pública pra ela, por meio de um mapeamento completo, pois este não é um problema exclusivo nosso”, o que **Rodovias&Vias** corrobora, pois o assunto já figurou como tema de capa em edições passadas. “É uma questão que tange mesmo a segurança pública”, finalizou o superintendente.

“É preciso tratar esta questão com mais carinho, ter uma política pública pra ela, por meio de um mapeamento completo, pois este não é um problema exclusivo nosso.”

*Francisco Pereira de Lacerda Filho
Superintendente do DNIT/PB*





CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA

Atualmente está em vigência um Contrato de Conservação, Restauração e Manutenção – o conhecido CREMA – na já comentada BR-230, antiga reivindicação local, por conta de constituir um trecho que carecia de obras pesadas tanto de restauro, como de adequação. Com recursos já autorizados de R\$ 52 milhões, os trabalhos se estendem pelos Trechos: Cabedelo - Divisa PB/CE; com inclusão do Subtrecho do entroncamento com BR-101, a

conexão com a PB-051 (Cajá); o Segmento 1: km 35,16 ao km 85,00 (Pista Dupla Crescente); o segmento 2: km 85,00 ao km 35,16 (Pista Dupla Decrescente); com extensão: 99,68 km, e tocados pela Shalom Engenharia Ltda., em “ritmo bastante satisfatório”. Recentemente também foi lançado o certame para os trechos das BR’s 434 e 405, no Alto Sertão, em atenção a segmentos que foram muito prejudicados por conta da ação das chuvas verificadas na região.



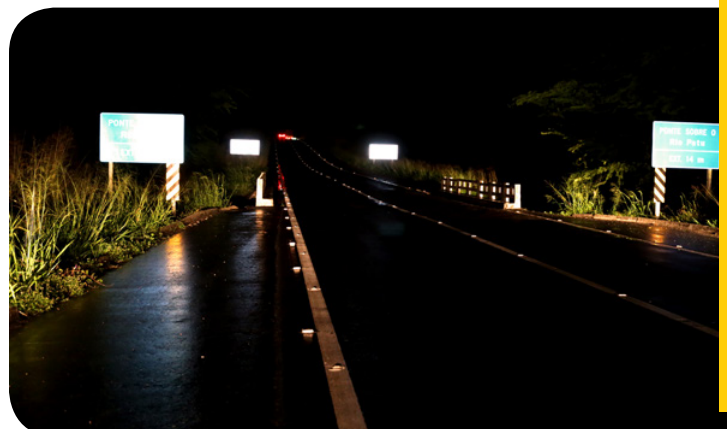


Equipe DNIT/PB

PATO'S

Ainda no que concerne à conservação, a superintendência do DNIT, lança mão dos Programas Anuais de Trabalho e Orçamento, que compreendem cerca de 12 contratações de manutenção e conserva, que contemplam todo o Estado. "Não temos mais nenhum trecho descoberto", afirma o superintendente. "De uma forma geral a malha encontra-se bem conservada, o que nos rendeu 4º lugar no quesito conservação da malha, no ranking da Confederação Nacional dos Transportes", finaliza Francisco Pereira de Lacerda Filho.

Enquanto os olhos da equipe da **Rodovias&Vias**, apreciam o verde da capital João Pessoa, aguardando a hora do voo a sensação que a vida flui cada vez melhor nas federais da Paraíba, acompanharam indelével nas memórias desses dias de jornalismo "in loco".



O BRASIL PRECISA RENASCER DAS URNAS EM OUTUBRO



ELEITO DEPUTADO FEDERAL QUATRO VEZES CONSECUTIVAS, O ATUAL PRIMEIRO SECRETÁRIO DA MESA DIRETORA DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, FERNANDO LÚCIO GIACOBBO, PRESIDENTE DO PARTIDO DA REPÚBLICA NO PARANÁ, AINDA QUE TENHA SEDIMENTADO SEU CAMINHO NO LEGISLATIVO, COMPREENDE COMO POUÇOS A IMPORTÂNCIA DA PALAVRA GESTÃO NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA. ATIVO PARTICIPANTE DE COMISSÕES IMPORTANTES DO SETOR PRODUTIVO, COMO A DA AGRICULTURA, DA QUAL FOI PRESIDENTE, E A DOS TRANSPORTES, ELE RECEBEU RODOVIAS&VIAS EM UM DOS ESPAÇOS EM SUA CONCORRIDA AGENDA, PARA DIVIDIR SUAS PERCEPÇÕES ACERCA DE FATOS RECENTES E RELEVANTES PARA O PAÍS, COM A VISÃO DE QUEM COMPREENDE DESDE A ORIGEM, OS DESAFIOS DA LOGÍSTICA E O POTENCIAL SOLUCIONADOR DA POLÍTICA QUANDO BEM APLICADA.

“É fato que a capacidade de investimentos do Governo Federal é um indutor importante do desenvolvimento. Sem dúvida, parte do problema está aí, justamente, **na pouca capacidade de investir demonstrada. Falta de dinheiro mesmo, e acredito que um pouco disso se deva à “PEC do teto dos Gastos”.**”

R&V: Qual a leitura que você faz das sucessivas crises pelas quais o país tem passado? Há um fator que se destaque frente aos demais, entre os comumente apontados? É um problema político? É econômico? Os dois, qual ou quais além desses?

Fernando Lúcio Giacobbo: É uma situação muito mais complexa do que podemos simplesmente apontar, aqui ou ali, para os culpados. É fato que a capacidade de investimentos do Governo Federal é um indutor importante do desenvolvimento. Sem dúvida, parte do problema está aí, justamente, na pouca capacidade de investir demonstrada. Falta de dinheiro mesmo, e acredito que um pouco disso se deva à “PEC do teto dos Gastos”. Ela é um projeto excelente, disso não há dúvidas, mas em um contexto de economia estável.

“Se não fizermos as reformas estruturais, das leis que regem a “máquina pública”, e mesmo as empresas privadas, nós não iremos a lugar algum.”

Não seria em um contexto de crescimento, por exemplo?

Olha, qualquer um dos dois. Me parece que em um contexto onde não se pode passar com um orçamento deficitário de um ano para outro, fica realmente difícil, não? O Brasil, historicamente vem com balanços negativos. Pode pegar os Estados, por que não é diferente nos Estados. Pega por exemplo o Rio Grande do Sul. O Rio Grande do Sul está “no vermelho” desde 1973!

E aí, em plena recessão resolve “frear”?

Não é bem isso. É um “freio de arrumação”, não pra parar. Mas aquela cutucada no freio, que de vez em quando é preciso. O problema é que isso acaba “engessando” as coisas e incide na capacidade de investimentos, que eu falei. Outra coisa, que eu sei que preocupa o setor de vocês, que é o aumento do petróleo, que acaba influenciando direto no CBUQ, eu sei, pelos nossos debates, que tem afetado também a questão das obras e isso também faz parte do que eu disse, de capacidade de investimento. Entendo que é complicado, a empresa vai lá, participa de um pregão, faz um RDCl, e, ainda que a maioria dos contratos preveja um reajuste, a recomposição é burocrática.

O reajustamento do contrato é à cada 12 meses. Mas os aumentos são mensais...

Sim. E tudo volta ao poder de investimento do maior cliente de infraestrutura do Brasil, que é o próprio governo... e é um cliente que está meio “amarrado” em certos aspectos.

E não seria o caso, pontualmente de, como Franklin Delano Roosevelt fez, facilitar os investimentos, diminuindo os impostos, para reequilibrar as coisas depois de um período de crescimento?

Este raciocínio é explicitado por algo chamado “curva de Laffer”. Ao baixar os impostos, fatura-se mais, para dobrar a arrecadação. Perde-se pontualmente, ganha-se no volume excedente de contribuições. Minha opinião é a seguinte, e aqui falo como cidadão: se não fizermos as reformas estruturais, das leis que regem a “máquina pública”, e mesmo as empresas privadas, nós não iremos a lugar algum. Pode eleger quem for para a presidência. E quais são essas reformas? Ora, é preciso começar pela “Mãe das reformas”, a reforma política. A nossa lei eleitoral é completamente capenga, ultrapassada. É um indutor de corrupção, ao momento em que ela cria um círculo vicioso, que envolve os apoios daqui e dali, tempos de televisão, etc.

Essa reforma passaria por voto distrital, por exemplo?

Não, seria algo muito maior do que essa discussão. A reforma precisa deixar claros alguns aspectos de captação de recursos, de gastos. Limitar partidos, talvez. Continuando na enumeração das reformas, depois da política, vem a reforma tributária. Não existe mais condição de se fabricar nada neste país, por que a carga tributária é aviltante. Sai muito mais barato importar alguns itens do que produzi-los aqui, gerando empregos. E aqui, volto à “curva de Laffer”. O Brasil precisa arrecadar, aumenta-se os impostos, mas o que se vê é que arrecada-se até menos do que deveria, por que sobem os preços, diminui a competitividade, abre-se mais espaço para a sonegação. Outra grande reforma, e que precisa ser feita é a administrativa. Não tem mais condição de ser ordenador de despesas no Brasil. Assumir uma prefeitura hoje no país, por exemplo, resulta em um assombroso montante de processos. Lógico, muitas vezes, mercedamente. Mas em outras, por que a burocracia é tão grande, que ele se vê impedido de vencê-la. Então, vejo que é preciso reformar a lei de licitações, as formas de dar suporte ao gestor. Também é preciso rever o pacto federativo. Não tem condições de a receita ficar 65% para a União, pouco mais de 20% para os Estados e o residual para os municípios.

E a reforma da previdência?

Também sou 100% favorável. Porém, neste momento, ela me parece extemporânea. Este é um governo de transição. A meu ver tem muitas outras coisas pra fazer do que um projeto desses, de longo prazo. Uma reforma dessas não se faz em 60, 90 dias. É preciso tempo. Essas reformas têm que estar no discurso do próximo presidente, o que daria tempo de a população definir se autoriza a ele que as faça. É como fez o Macron, na França. Foi à televisão e se propôs a fazer determinadas coisas, que de fato está fazendo. Foi um “contrato” muito claro. Agora, eu pergunto: será que nossos eleitores entende isso? Ou vai continuar empoderando políticos que prometem o que não podem cumprir? Será que o País comporta isso? Ora, nós deveríamos estar crescendo à no mínimo 5, 6%. Ao ano. Nós temos muito por fazer, como vocês desse setor construtivo sabem. Rodovias, Ferrovias, Portos, Aeroportos. Mas tudo isso esbarra na burocracia, na falta de recursos, por tudo isso que estamos falando até agora. O Brasil precisa renascer das urnas em Outubro. E por quê? Por que é a política, infelizmente ou felizmente que diz a direção que o mundo toma. Não é só no Brasil. Eu, como brasileiro, e nasci aqui e tenho certeza que vou morrer aqui, tenho a esperança que o povo vote em gente capacitada. Agora é a hora de ver quem são os maus políticos, e demiti-los. Mandar embora. É algo que tem que acontecer. É imperativo que aconteça. Não adianta ficar só reclamando. Não há mais espaço na vida pública, tanto faz se por eleição, como no meu caso, por nomeação ou por concurso, para pessoas que não tiverem espírito público. É servir aos outros. Não servir-se do cargo. É preciso entender que a vida pública é uma missão.

“Agora é a hora de ver quem são os maus políticos, e demiti-los. Mandar embora. É algo que tem que acontecer. É imperativo que aconteça. Não adianta ficar só reclamando.”

Nós falamos do aumento do preço do asfalto há pouco. Qual a sua percepção a respeito da condução da Petrobras quanto ao preço dos combustíveis, e da greve dos caminhoneiros, que sobreveio como o ponto culminante e seus efeitos?

Eu considero que até certo ponto ela foi legítima. Eu mesmo apoiei em um primeiro momento. Só que é uma situação que tem limite. Ela (a paralisação) extrapolou um pouco. Mas, creio que atingiu seus objetivos. Ao menos foi o que percebi da classe, nos gabinetes que estão mais próximos dela. Faltou um pouco de sensibilidade do governo? Faltou. Especialmente em não deixar a situação chegar no ponto em que chegou. É um assunto superado, mas serve de exemplo para que o governo fique monitorando, não só o setor de combustíveis, mas todos os setores. Senão daqui a pouco, nós vamos ter outras greves, vai, nos hospitais, das enfermeiras. E aí?

Mas e aí não se volta ao problema de origem? Pra “vestir um santo”, vai ter que “desvestir” outro, por conta do teto de gastos, e vai ter que repor?

Sim. Evidente. Cabe avaliar: é menos ruim cortar de uma obra que ainda não começou, que ainda não tem a rubrica, do que da saúde para a compra de alguns remédios, por exemplo. Por isso que eu disse que ainda não era a hora para o “teto”. O governo precisa de caixa pra investir. Não só em infraestrutura de transporte, mas na infraestrutura de educação, infraestrutura de esportes, infraestrutura em geral. Mas, está muito timidamente fazendo isso.

Para podermos colocar a termo sua atuação, podemos concluir que você é mais voltado ao setor do agronegócio, o setor de produção, não?

Eu me considero um deputado “clínico geral”. Eu não sou um especialista em determinado assunto. Há, logicamente alguns assuntos que eu domino mais, como as microempresas, essa área de geração de empregos, a própria área tributária. Eu sou formado em administração, recursos humanos, então, na seara tanto do empregado quanto do empregador temos experiência, assim como na do agronegócio, até por que eu nasci de uma família que vivia da terra, meu pai plantava milho. Mas eu procuro atender tudo. Especialmente o que pode ser feito de bom para o Estado do Paraná. Eu nestes últimos 4 anos, fui o

deputado paranaense e do Brasil, que mais recursos conseguiu viabilizar. Na última vez que eu fui à Foz do Iguaçu, por exemplo, junto com o ministro dos Transportes, nós demos início a investimentos de quase R\$ 520 milhões em obras que vão desde a duplicação da BR-469, cujos recursos foram retirados e terão que ser repostos, a perimetral Leste, a ampliação de um km de pista no aeroporto, que possibilitará vôos internacionais diretos. A BR-163, que eu estou brigando pra continuar a duplicação também. Sou um deputado que gosta de resolver problemas. Gosto de desatar nós. E não faço mais que a minha obrigação.

Você disse que tem esperança no país, mas o que você imagina que surgirá desse, como você colocou, renascimento, da urnas?

Eu acho que no próximo mandato haverá um congresso muito mais qualificado, mais atento às necessidades do país. Acho também que haverá uma maior robustez no combate à corrupção em todos os níveis, a começar pelas discussões nos debates. Também acredito que haverá uma maior atenção aos valores

familiares, e também dos valores éticos. Acho que haverá um certo resgate neste sentido. Acredito também que estará na pauta social a segurança pública. Pois não adianta ser um país economicamente rico, em franco crescimento, mas sem ter uma segurança mínima. ■





SERGET

COMPROMISSO COM A VIDA

Nosso trabalho resulta em reduzir o número de acidentes e sua severidade, como também facilitar e melhorar a experiência de locomoção dos usuários no trânsito.

SOLUÇÕES PARA UM TRÂNSITO MAIS HUMANO

Por isso, conectamos lugares e pessoas, possibilitando que explorem todo o potencial da infraestrutura de trânsito e facilitando o dia a dia para criar um ambiente melhor e mais seguro, afinal, as vias e a vida precisam fluir.

 www.serget.com.br

 Rua Dom Luís Felipe de Orleans, 426
02118-000 - Vila Maria
São Paulo - SP

 +55 11 3389-2727

SINALIZAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA

Sinalização Horizontal
Sinalização Vertical
Sinalização Semafórica
Defensas Metálicas

MONITORAMENTO E FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

Medidor de Velocidade Fixo
Medidor de Velocidade Estático
Detector de Parada sobre a Faixa de Pedestres
Detector de Presença Faixa Exclusiva
Equipamento de Restrição Veicular (Eixos)
Lombada Eletrônica

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Processamento de Dados
Talonário Eletrônico
ITS – Intelligent Transport Systems

SUSTENTABILIDADE E EFICIÊNCIA

TRANSPARÊNCIA

PROFISSIONALISMO EM NOSSA ATITUDES

*Oferecer soluções em Mobilidade Viária
com qualidade, inovação e rentabilidade*

A SERGET é uma empresa comprometida com as questões socioambientais



OU PARA OU QUEBRA



Corria a primeira metade do ano de 2016 quando **Rodovias&Vias** soou um alerta: na capa “Buraco negro ou tapete preto”, este periódico dedicava parcela significativa de suas páginas aos impactos negativos da política de preços de reajustes da Petrobras para o principal insumo da construção rodoviária do Brasil e suas consequências (tanto as que já se faziam sentir, quanto as que provavelmente viriam). De lá para cá, pouco – ou nada – foi feito a respeito – por ninguém. Reunindo momento, em um cenário de “tempestades perfeitas em série”, novamente as equipes desta Central de Jornalismo, se veem diante de potentes vagas que já foram capazes de emborcar empresas, paralisar máquinas e fazer naufragar contratos.





Silenciosa, insidiosa, desastrosa. Não faltam adjetivos para qualificar a abordagem da monopolista Petrobras, ainda que não seja possível responsabilizá-la, no que tange à precificação de seus produtos. Expediente apontado como vilão, o reajuste nas refinarias, carece de observação por outro prisma. Apresentando paulatina – ainda que lenta – melhora em seus ativos, a gigante de energia – que a despeito de seus consistentes avanços tecnológicos não apenas na atividade de perfuração *offshore* – é insistentemente chamada apenas de petrolífera, ressepte-se de danos à sua imagem e vê questionadas mesmo contribuições positivas por si entregues ao brasileiro. Ex-presidente da estatal, Pedro Pullen Parente – homem de mercado, é importante frisar – herdou um patrimônio ingrato, que empilhava de escândalos à déficits e, mesmo convocado às pressas, fez o possível para conter a inundação de problemas que ameaçava pôr à pique de vez a reputação da empresa. E o fez, muito por conta de emular um processo que culminou por afundar o país por 10 dias em um mar de motores parados nas estradas. Análoga à abordagem dos combustíveis, a estratégia, que vem há pelo menos 3 anos sendo utilizada para o asfalto, ainda que possua justificativas plenamente compreensíveis sob o ponto de vista de uma gestão que, apesar de ter os pés plantados no Brasil, tem mandatoriamente que manter-se apta para a sobrevivência de um mercado internacional com características únicas, é, na verdade uma sequência de socos que ao atingir mensalmente o setor de construção pesada, fere, em última análise a sempre criticada e cambaleante infraestrutura rodoviária do país. Eminentemente financeira para uns, majoritariamente jurídica para outros, a questão que ao estender-se vem atando mãos que deveriam estar operando nos canteiros de obras, começa a forjar o próximo “apagão” em uma infraestrutura que sequer pôde ter um período breve que pudesse ser alcunhado de retomada.



Refinárias da PETROBRAS recuperam alta produção



EXTRAORDINÁRIOS E IMPREVISÍVEIS

Impactando de forma direta e inequívoca contratos celebrados sem quaisquer dispositivos ou gatilhos capazes de promover um reequilíbrio nas contas em virtude de fatos desta natureza, os aumentos, demandam, por parte das empresas, muito mais do que criatividade e capacidade financeira ao absorver temporariamente o “custo” sobressalente: criam um imbróglio que vai parar nos escritórios de advocacia para análise, emissão de pareceres e redação de pedidos – um ônus extra que não entra na possível recomposição – em busca de uma solução. Tema de diversos painéis, e discussões propostas por entidades do setor, como APEOP (Associação Paulista

de Empresários de Obras Públicas), Sinicesp (Sindicato da Indústria da Construção Pesada do Estado de São Paulo), CBI (Câmara Brasileira da Indústria de Construção) entre outros, os aumentos do insumo, que facilmente podem chegar a representar 40% do orçamento de um contrato dependendo das características da obra, ganham contornos dramáticos, uma vez que petições de reequilíbrio financeiro, por força da lei, somente podem ser feitos a cada 12 meses.



ALTERNATIVAS E SOLUÇÕES

Ainda que o DNIT, apontado por unanimidade como “referência técnica e de governança”, e por sua ampla capacidade de, por meio de suas melhores práticas, eventualmente verticaliza-las para outras esferas executivas, por pessoas dos mais diversos lados do segmento, isto não significa que outros atores não se mobilizaram – e efetivamente tenham obtido – junto a seus contratos reequilíbrios que poderiam vir a fazer o caminho inverso e “inspirar” quem normalmente inspira. **Rodovias&Vias** Teve acesso a uma minuta, que em um precedente importante, teve efeito em permitir à sua solicitante, junto ao órgão

competente – no caso um departamento de Obras Municipal da região de São Paulo – não apenas ter ressarcidos valores de contratos vigentes, como estender o reequilíbrio à serviços passados que também sofreram impactos desta mesma natureza. Especificamente neste case, contou muito em busca de uma resolução favorável, conseguida com robusto suporte jurídico, não apenas a sensibilidade e o entendimento do órgão contratante, mas também – e fundamentalmente – as boas condições financeiras de sua atual administração. Por enquanto um caso isolado, mas que demonstra um caminho.





POSICIONAMENTO DO GOVERNO

Rodovias&Vias foi à Casa Civil conversar com o ministro Eliseu Padilha, sobre este e outros temas. Questionado sobre o assunto, o causídico, que foi também ministro do Transportes, avaliou em linhas gerais: “Petróleo é uma commodity internacional. Com o refino do petróleo temos a derivação para o asfalto. A fabricação do asfalto é de uma empresa que é controlada pelo setor público, mas é uma empresa que obedece aos ditames de mercado, que é a Petrobras. E a Petrobras tem liberdade na sua política de preços.”, comentou. “Nós teremos que ver como fazer para tornar viáveis os contratos das obras viárias que consomem asfalto diante da periodicidade do aumento do preço do asfalto e o possível reajuste nos contratos em decorrência da variação dos insumos”, ponderou, ressaltando: “O asfalto é um dos insumos muito importantes para as estradas, mas não podemos esquecer que se trata de uma empresa que obedece às regras de mercado e que o governo não tem interferência na política de preços da Petrobras”, reiterou.

“Nós teremos que ver como fazer para tornar viáveis os contratos das obras viárias que consomem asfalto diante da periodicidade do **aumento do preço do asfalto e o possível reajuste nos contratos em decorrência da variação dos insumos.**”

Eliseu Padilha
Ministro-Chefe da Casa Civil



Foto: Romério Cunha / ASCOM Casa Civil

A PERCEÇÃO SETORIAL DO TCU

Para além de seus ministros, os TCU possui diversas secretarias temáticas. Compostas por especialistas comprometidos com a exímia correção na aplicação dos recursos públicos e capazes de avaliar técnica e juridicamente os méritos, **Rodovias&Vias** procurou a Secretaria de Controle Externo da Administração Indireta no Rio de Janeiro SecexEstatais - (SecexEstat), na figura de seu secretário Carlos Borges Teixeira, que informou que “vem analisando a política de combustíveis da Petrobras no processo TC 030.033/2016-0, ainda em tramitação. Igualmente estamos acompanhando a implementação, pelas empresas estatais, dos dispositivos da Lei das Estatais, oportunidade onde analisaremos, dentre outros assuntos, o binômio atuação estatal x atuação empresarial (TC 017.891/2017-5)”, mas que não se pronuncia a respeito de processos em tramitação. Também procurado, o secretário Luiz Fernando Ururahy, da Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod), avaliou que “Há alguns anos o assunto foi enfrentado pelo TCU. O TC 007.615/2015-9 cuidou de



Foto: Câmara de Deputados

“Vem analisando a política de combustíveis da Petrobras no processo TC 030.033/2016-0, ainda em tramitação. Igualmente estamos acompanhando a implementação, pelas empresas estatais, dos dispositivos da Lei das Estatais, oportunidade onde analisaremos.”

Carlos Borges Teixeira
Secretário de Controle Externo da
Administração Indireta

representação formulada pela então Secretaria de Infraestrutura Rodoviária (SeinfraRodovia), questionando a legalidade da Instrução de Serviço/DG 2, de 23/3/2015 (IS-DG 2/2015), emitida pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), que estabelecia “os critérios para o reequilíbrio econômico-financeiro de contratos administrativos decorrente do acréscimo dos custos de aquisição de materiais betuminosos”, adicionando que, fruto da deliberação decorrente, “O Acórdão 1604/2015 – Plenário, expediu algumas determinações à autarquia, em novo normativo sobre o assunto, a Instrução de Serviço/DG 15, de 21/7/2016, que atualmente rege o assunto no âmbito do DNIT”. Questionado sobre os possíveis impactos da política de preços quanto a programas de restauração e manutenção rodoviários, e se o Tribunal havia tido a oportunidade de apreciar o assunto, ele retorquiu: “A unidade técnica do TCU tem recebido informações, seja por parte de associações de empresas que atuam na área, seja diretamente pelo DNIT, de que a variação dos preços dos insumos asfálticos, percebida nos últimos meses, estaria desequilibrando os contratos vigentes de restauração e manutenção rodoviárias, que normalmente têm significativa influência desses materiais”, acrescentando ainda que “No entanto, não há trabalho desenvolvido no âmbito do Tribunal que tenha avaliado os impactos da alta dos insumos asfálticos para programas de restauração e manutenção rodoviários”, revelou.



“A unidade técnica do TCU tem recebido informações, seja por parte de associações de empresas que atuam na área, seja diretamente pelo DNIT, de que a variação dos preços dos insumos asfálticos, percebida nos últimos meses, **estaria desequilibrando os contratos vigentes de restauração e manutenção rodoviárias, que normalmente têm significativa influência desses materiais.**”

Luiz Fernando Ururahy
Secretário de Fiscalização de Infraestrutura Rodoviária e de Aviação Civil (SeinfraRod)



MALHA EM PERIGO

Há exatos dois anos atrás, além da capa “Buraco Negro ou tapete preto”, que tratava rigorosamente do mesmo tema da presente edição, **Rodovias&Vias** também cedia uma chamada em corte, para a premência da conservação do patrimônio rodoviário já disponível no país. “Conservar é Preciso”, tal como intitulada a referida janela, permitia um vislumbre da eficiência com que o DNIT – já à época enfrentando seríssimas restrições orçamentárias – defendeu de forma intransigente intervenções de manutenção e obteve êxito em manter em boas condições, um patrimônio erigido ao longo de décadas de pesados investimentos, que sem a devida assistência, como é de conhecimento do assíduo leitor deste periódico, simplesmente se dismantelaria sob o peso do próprio progresso que induziu. Assim como o BR Legal, o DNIT “emplacou” um programa essencial neste sentido, que já tem planejados alguns aperfeiçoamentos. “Eu falo do CREMA com muita satisfação e com muita alegria porque fui o criador do programa quando ministro dos Transportes. É um programa de concessão rodoviária para manutenção, que tem aplicação em todo o Brasil. Nós temos a condição de entregar a manutenção para o setor privado e cobrar, fiscalizar; essa era a ideia. Aonde havia a concessão, faríamos um checklist mensal do que foi executado e como as estradas estavam”, declarou o ministro da Casa Civil à **Rodovias&Vias**, com exclusividade. Ainda, de acordo com Eliseu Padilha, “Nós temos que continuar nesse programa, porque acho que é um programa que tem altos resultados. Este é um dos programas bem-sucedidos, onde o custo para que essa manutenção aconteça é admissível e está abaixo dos custos que normalmente eram operados antes da concessão”, avaliou o ministro. E de fato, o DNIT, como já adiantado, prepara aperfeiçoamentos na figura dos “Contratos de Gestão Rodoviária”. Entretanto, todos esses avanços correm sérios riscos de simplesmente não acontecerem por conta dos escorchantes aumentos do insumo principal que voltou à estampar em destaque a face desta edição. E a esta



Edição anterior da revista que debateu o tema em Novembro/2016



altura, os impactos dos reajustes ao insumo, ainda que seja o maior e mais imediato dos problemas, coaduna com outros entraves, igualmente capazes de estrangular uma melhora no desempenho construtivo (e de conservação) das infraestruturas rodoviárias. Mais recente golpe no esforço de preservação rodoviária, e que o setor espera ver atuando a curto prazo, a exclusão da CIDE sobre o Diesel, reivindicada pelos caminhoneiros, tem potencial de danos que podem chegar à diminuição de 50% na arrecadação do tributo, fundamental para a aplicação de recursos nos Estados e prefeituras. Segundo estudos promovidos pela ANEOR, os quais **Rodovias&Vias** teve acesso, o montante repassado diretamente para a conservação em um Estado como a Bahia, alcança por volta de R\$ 120 milhões, sendo que destes, 25% era dividido entre municípios. Dito isto fica a questão: se por um lado, “sem caminhão o Brasil para”, por outro, sem rodovias, vai pra onde?

“Nós temos que continuar nesse programa, porque acho que é um programa que tem altos resultados. **Este é um dos programas bem sucedidos, onde o custo para que essa manutenção aconteça é admissível e está abaixo dos custos que normalmente eram operados antes da concessão**”

Eliseu Padilha
Ministro-Chefe da Casa Civil



DURA LEX SED LÁTEX

Cunhada por Fernando Sabino, a máxima citada acima, faz referência à carência dinâmica e a inconsistência que por vezes acomete a interpretação e a aplicação legal. *Players* do setor ouvidos por **Rodovias&Vias**, apontam a forma de contratação por pregão eletrônico como um fator limitante, que associado ao problema verificado nos aumentos do asfalto, age contra o melhor desempenho almejado pelo setor e cobrado pela sociedade. “Se o pregão fosse uma alternativa tão eficaz, verificaríamos uso de expediente similar por parte das concessionárias”, comentou um empresário em off. “Mas sabemos que o que elas fazem é mais próximo da já consolidada 8.666 do que da forma atualmente empregada nas licitações”. Ainda, segundo a mesma fonte, o governo não conseguiu sanar a falta de compasso entre os licenciamentos e desapropriações e a abertura de frentes de trabalho, que acabam por se configurar em mais um prejuízo a ser contabilizado pelas empresas que, pressionadas pelos prazos contratuais, arcam com altos custos de mobilização, ao mesmo tempo em que dispendem recursos por ficarem com os canteiros ociosos à espera de uma definição. “Há casos de obras contratadas 4 anos atrás e que, com 90% de execução, ainda enfrentam problemas remanescentes referentes à desapropriação”, avaliou o presidente da ANEOR e destaque da exclusiva desta edição, Ronald Velame, que, neste sentido, sinaliza que a Associação vê a necessidade de que – por lei – somente seja dada a ordem de serviço, com todas as licenças cabíveis prontas e pacificadas, com exceção às contratações via RDCL, cujos projetos são definidos à *posteriori*.

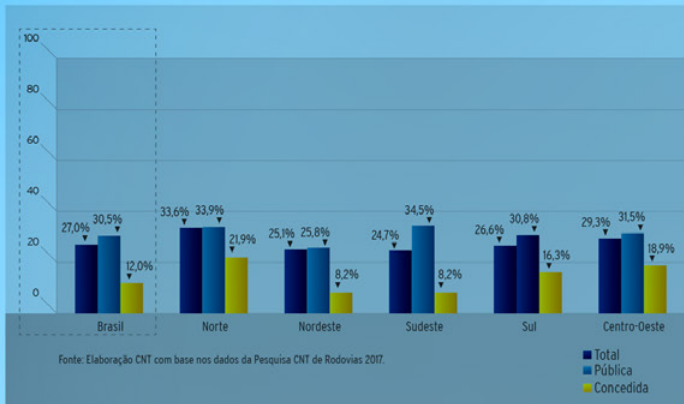


CUSTO OPERACIONAL DO TRANSPORTE AUMENTOU

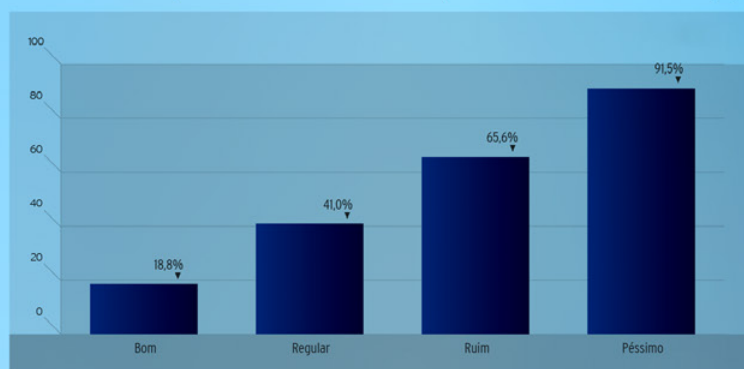
ASFALTO

Não são apenas os pontos críticos que afetam os custos do transporte de cargas e de passageiros. A qualidade geral das rodovias e, principalmente, a condição do pavimento têm impacto direto no custo operacional dos transportadores. Na Pesquisa CNT de Rodovias 2017, com a piora da qualidade das rodovias, o custo operacional estimado subiu para 27,0%, ante os 24,9% calculados em 2016.

Aumento do custo operacional conforme a classificação do pavimento das rodovias, Brasil - 2017 (valores em %)



Aumento do custo operacional conforme o estado do pavimento das rodovias - Brasil (%)



Em relação à qualidade do pavimento, a pesquisa indica que metade (50,0%) apresenta qualidade regular, ruim ou péssima. Em 2016, o percentual era de 48,3%.

Apenas para manutenção, restauração e reconstrução dos 82.959 km onde a Pesquisa CNT de Rodovias 2017 encontrou trechos desgastados, trincas em malha, remendos, afundamentos, ondulações, buracos ou pavimentos totalmente destruídos são necessários R\$ 51,5 bilhões.

Com isso sem os reajustes dos contratos que envolvem o uso de asfalto, ficam inexecutáveis.



EXPECTATIVAS

Com profunda hemorrhagia financeira, tal qual uma pessoa gravemente acidentada, o tempo corre contra o setor de infraestrutura rodoviária e especialmente suas empresas. Percorrendo os corredores das empresas, ouvindo o mercado, e acima de tudo, colhendo as informações que resultaram nesta reportagem, que mais do que repisar um tema há muito discutido, configura-se quase em um apelo, **Rodovias&Vias** obteve a informação de que, por indisponibilidade de captação recursos, descapitalização, endividamento e etc, aproxima-se o prazo máximo de resiliência dos sobreviventes. Ainda que, segundo informações obtidas diretamente do DNIT e de outros órgãos de governo, o impasse esteja próximo de ser resolvido, resta saber – e efetivamente observar – se as contramedidas chegarão em razão hábil, de fazer novamente acelerar os batimentos de um segmento entrando em choque. “O pulso ainda pulsa”, como diriam os Titãs. Só não se sabe ainda por quanto tempo.

DESEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO

Petrobras promoveu os seguintes aumentos médios de preços de cimento asfáltico de petróleo e seus derivados:

• **Reajuste médio de 12%**

a partir de 1 de novembro de 2017

• **Reajuste médio de 8%**

a partir de 1 de janeiro de 2018

• **Reajuste médio de 8%**

a partir de 1 de Maio de 2018

• **Reajuste médio de 8%**

a partir de 1 de Junho de 2018

A Petrobras comunicou, ainda, que continuará a promover aumentos mensais dos preços dos mesmos insumos, até o limite médio de 8% ao mês. Estes aumentos e a alteração da política de preços promovidos pela Petrobras, única empresa produtora de asfalto no país, são fatos supervenientes e imprevisíveis à época da elaboração da proposta que deu origem ao contrato, que comprometem seu equilíbrio econômico-financeiro.



BODE EXPIATÓRIO

Ainda fresca na memória dos brasileiros, a “Mãe de todas as greves”, último capítulo na rápida sucessão de eventos relevantes históricos – e recentes – na linha cronológica do país, naturalmente, além de alçar um novo rol de “especialistas de momento” em logística e infraestrutura aos seus quinze minutos de fama, trouxe à tona um debate recorrente entre os que se debruçam sobre a temática ao longo dos anos: a matriz de transportes excessivamente dependente do rodoviarismo. Caro, difícil de manter e “nas mãos” de uma categoria pronta a exercer pressões capazes de dobrar governos, o “vilão” apontado por “analistas” seria o principal responsável pelo “Custo Brasil” que, ao mesmo tempo em que afugenta investidores, oprime consumidores e faz quebrar a cabeça dos administradores. Mas, será mesmo?

TRECHO SEM
ACOSTAMENTO
PRÓXIMOS 1.200 m

SAÍDA 279
Embu das
Artes



Há quem o aponte como uma opção “equivocada”, feita por volta de 4 décadas atrás, ora, atribuindo-a à Juscelino Kubitschek, ora aos “militares”. Quando as coisas vão bem, o país bate no peito e orgulha-se, cunhando sempre diversos slogans para louvá-lo. Quando as coisas vão mal, os mesmos motes, aparecem repetidos sob outra conotação. “Sem caminhão o Brasil para”, por exemplo, uma das máximas preferidas para referência ao modal “mor” dos transportes nacionais, é também a que salta à ponta da língua, virando até mesmo um instrumento comprobatório de acusação, por constar em um vídeo que, esquecido num link em recôndito limbo do *youtube*, ganhou ares de profecia à época. Deixando de lado o pendor para a clarividência e outros quetais, o que fica de fato claro e evidente – e aqui reside a diferença entre os que vivem, dedicam-se a estudar a engenharia e os transportes sempre, e não ao sabor do noticiário – o imenso vácuo que existe na infraestrutura brasileira como um todo, e não apenas, no modal “da vez”. Sim. Sem caminhão o Brasil para. Assim como a França já parou, e em algum momento, a ordeira Alemanha e os pujantes Estados Unidos também pararam por causa deles. A este ponto, seria válido adicionar contexto aos exemplos citados. Da mesma forma, como se faz necessário pôr sob perspectiva histórica a “opção equivocada”, independente de a quem se deseja atribuí-la. Sequer é possível considerar o rodoviarismo como uma “opção”, uma vez em que ele surge bem depois de modais bem mais antigos e consolidados como o de navegação e o ferroviário (ao menos em uma formação mais próxima da que conhecemos). Washington Luís bradou seu “Governar é abrir estradas” na longínqua década de 30 - nunca é demais lembrar – portanto, ao menos 30 anos antes do que seria a abertura de nossa “caixa de pandora”. Se sobre pneus, ergueu-se o gigante paulista, a fórmula funcionaria para o titã Brasil? Quase. É inegável a função essencial



que as rodovias desempenharam para a integração do país. E não se pode esquecer, é por meio delas que se dá a maioria da distribuição de alta capilaridade, *door to door*, o que não exclui – e aqui sim um equívoco crasso – a ausência de aportes sistemáticos capazes de diminuir o (novamente ele) “Custo país” - por meio de investimentos em infraestruturas de transportes suficientemente robustas para suportar e adequadamente explorar os outros modais, dentro de um viés de eficiência particular a cada um deles. Ao fazê-lo (ou não), o Brasil demonstra ser tão hábil quanto o animal citado em uma anedota contada pelo então presidente da EPL (Empresa de Planejamento e Logística) Bernardo Figueiredo, à **Rodovias&Vias** há alguns anos: “A logística brasileira é a logística do pato: ele anda, nada e voa. Só que ele não anda bem, não nada bem e também não voa bem. Faz de tudo, mas não faz direito”. E justamente, integração

modal, investimentos em infraestruturas de transportes e multimodalidade foram os temas centrais de um estudo que despertou bastante interesse quando da nova rodada de discussões que sempre volta à baila em meio às crises (não necessariamente as que paralisam as rodovias). Mais. Não tanto quanto aos números, mas em relação à performance e qualidade que esses investimentos deveriam assumir, e mesmo para um periódico que há duas décadas faz da intransigente defesa do assunto seu tema principal, o choque foi grande: de acordo com a consultoria Oliver Wyman (que divulgou o paper), seria preciso investir 131% a mais do que o verificado entre 2011-2016 para um alvo de 2% do PIB ao ano, considerando apenas a disciplina de Transportes. Ainda segundo a consultoria, se levados em conta os investimentos em demais disciplinas estruturantes (o estudo cita ainda fortemente saneamento, energia e telecomunicações), a conta chegaria a 4% do PIB, durante um período de 25 anos para “níveis de qualidade universalizados de serviço”. Entretanto, aponta o relatório “Infraestrutura e Regulação – Panorama Brasil”, verifica-se no mesmo período 2011-2016, um déficit de 25% do PIB no chamado “estoque de infraestrutura” nos referidos setores. E esta é apenas uma parte do problema, fracionado como as cargas que deixaram de ser exportadas no período de paralização dos caminhoneiros.



SAÍDA PELOS TRILHOS

Voltando brevemente à paralisação que certamente terá mais efeitos perenes à economia que à psique do brasileiro, foi durante ela que uma grande comoção se formou em relação a um assunto que raramente extrapola as pautas e as mesas de técnicos e analistas altamente especializados: ferrovias. Ou melhor, a ausência delas. A grande mídia foi veloz em apontar a cidade de Bauru, cujo transporte de combustíveis se dá em parte por estrada de ferro (segundo o sindicato dos Trabalhadores ferroviários, cerca de 30%), como um bom exemplo de como a rododependência pode ser vencida (mesmo que 60% do combustível do município do interior paulista chegue por caminhão, e mesmo minimizando o fato de que, de suas 3 distribuidoras, a capilaridade para os postos se dava justamente pelos brutos). Na mesma esteira, o noticiário voltou à mais recente paralisação análoga à nossa, mas na França, como já citado aqui, para que seus

especialistas de momento pudessem explicar como o país e a Europa em geral, sentiram-se compelidos em praticamente “erradicar a ameaça”, investindo pesado no transporte Ferroviário. Entretanto, nada mais distante da realidade. Tomando o exemplo Europeu (até pela maior similaridade de dimensões espaciais com o Brasil), sim, é fato que a União Europeia tenciona desvencilhar-se até 2050, de praticamente metade do volume atualmente transportado sobre pneus. Mas os motivos são o incremento à segurança rodoviária pela diminuição do fluxo de veículos de carga nas rodovias (e dos evidentes conflitos que isto normalmente acarreta, simplesmente pelas naturezas, dimensões e capacidades de desempenho evidentes entre veículos de passeio e caminhões pesados), a diminuição das emissões de CO2 e finalmente a redução do poder dos operadores privados de Transporte. Desta maneira, remontam à 1992 as primeiras





tratativas sobre o assunto e ainda que tenham investido pesado – em 5 anos foram investidos o equivalente a R\$ 100 Bilhões – os números gerais da matriz de transportes do velho mundo como um todo, com 17,8% de participação das ferrovias, podem comprometer a meta intermediária de, até 2030, transportar por trilhos 30% das cargas. Apontado como um dos entraves principais, as dificuldades de regulação nos 28 países membros, que totalizam cerca de 216 mil Km

de ferrovias. O problema é de tal monta, que faz com que a operação rodoviária permaneça ainda como uma opção mais vantajosa do ponto de vista econômico. Também a “harmonização” entre as malhas, é levantada como um fator limitante, além, é lógico, das diferenças legais entre os países, bem como (ainda que todos façam parte de um mesmo bloco), das diferentes taxações e procedimentos para desembaraço entre um país e outro. A este ponto, é quase inevitável não justificar os paralelos com o Brasil, com a diferença crucial de que a malha brasileira, grosso modo, equivale a 10% do total da União Europeia(UE) e, claro, em nenhum momento as leis da Federação mudam de fronteira para fronteira entre os 27 Estados do País. E as diferenças por aí cessam, excetuando-se o fator Financeiro, pois tanto do outro lado do Atlântico, como aqui a burocracia exerce forte pressão, em punho fechado. Para reflexão, fica uma constatação da Corte de Auditoria da Europa (European Court of Auditors, ECA), o equivalente de lá ao nosso TCU: “O desempenho ferroviário na UE continua insatisfatório”.





SUSTENTABILIDADE EXPERIÊNCIA QUALIDADE

INOVAÇÃO

DESENVOLVIMENTO DO PAÍS EM BOAS MÃOS



SOMANDO SOLUÇÕES


A VISÃO

A Destesa tem visão de que a construção pesada se mantenha em franca evolução, visto que, quanto maior a operosidade desse segmento econômico, maior o crescimento e mais difundida a distribuição de riquezas, seja pela geração de empregos, seja pelo acesso de maior número de pessoas aos bens comunitários. Característica marcante da indústria da construção é, sem dúvida, o fato de que a atividade permeia todos os demais ramos de ação do homem.

ACREDITAR NO BRASIL

Presente em inúmeros setores, constituindo-se, muitas vezes, na pedra angular e inicial de qualquer empreendimento. Saúde, Educação, Transportes, Intermodalidade, Hidrelétricas, Rodovias, Ferrovias, Estradas Vicinais que facilitam o escoamento da produção e gera emprego, sem citar os aglomerados urbanos e suas necessidades de infraestrutura, como o saneamento básico.

 Av. Deputado Jamel Cecílio, 2290
Sala 2505, Jardim Goiás
Goiânia - GO - CEP 74.810-100

 (62) 3207 7979

 destesa@destesa.com.br

 www.destesa.com.br





12-13
SETEMBRO

TRANSAMERICA EXPO • HALL E
São Paulo – SP



Em conjunto com:



20º ENACOR
ENCONTRO NACIONAL DE CONSERVAÇÃO RODOVIÁRIA

21ª REUNIÃO DE
RPU PAVIMENTAÇÃO URBANA



HÁ 10 ANOS INCENTIVANDO NEGÓCIOS NO
SETOR DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

DESTAQUE:



O projeto Rodovias do Futuro é também uma oportunidade de marketing para indústrias do setor de **infraestrutura rodoviária** para ter **contato** com **Governos e entidades de pólos de desenvolvimento regional do país**. Exponha seu produto em funcionamento e tenha ainda mais **visibilidade!**

PARCEIROS
ESTRATÉGICOS



www.transpoquip.com.br



/transpoquip

info@bmcomm.com.br

| 11 5095 0096

FERRO NO BRASIL

Toda esta comparação com a (bem mais) rica UE, não significa que o Brasil, com os temporários problemas de orçamento, e inerentes dificuldades de incremento não vislumbre saídas palpáveis para viabilizar o modal ferroviário. Em entrevista com Sérgio Assis Lobo, diretor da ANTT, e que você confere nesta edição, o leitor terá oportunidade de perceber que o país avança consistentemente em direção à uma regulação ágil e bastante clara. Também a nossa "Corte de Auditores", o Tribunal de Contas da União, oferece, por meio de entrevista com o secretário Uriel Almeida Papa, da SeinfraPortoFerrovia (SeinfraPor) a Secretaria de Fiscalização de Infraestrutura Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU, uma visão igualmente alentadora quanto aos rumos do país nesta temática. "A missão do TCU é aperfeiçoar a Administração Pública, contribuindo para o desenvolvimento institucional e a geração de resultados para a sociedade", frisou o secretário Uriel.

O transporte ferroviário no Brasil possui uma rede de 30 129 quilômetros de extensão, dos quais 1121 quilômetros são eletrificados, espalhados por 22 estados brasileiros mais o Distrito Federal, divididos em quatro tipos de bitolas. São 4 057 quilômetros em bitola larga/irlandesa, que é a de 1,6 metro; outros 202,4 quilômetros em bitola padrão/internacional, que é a de 1,435 metro; mais 23 489 quilômetros em bitola métrica, que possui um metro; e também 396 quilômetros em bitola mista. Além dessas, existem bitolas de 0,6 e 0,763 metro em trechos turísticos.

O país possui ligações ferroviárias com Argentina, Bolívia e Uruguai e chegou a possuir 34 207 quilômetros, porém, crises econômicas e a falta de investimentos em modernização, tanto por parte da iniciativa privada como do poder público, aliados ao crescimento do transporte rodoviário fizeram com que parte da rede fosse erradicada.





AVALIAÇÃO DE CENÁRIO

Recebida com gentileza no elegante “Anexo 2” do complexo de modernos edifícios destinados ao pormenorizado e esmerado trabalho do TCU, o jovem engenheiro à frente da secretaria setorializada da autarquia, com o denodo e a proficiência típicas – o secretário contribuiu com este periódico em oportunidade anterior, curiosamente com o mesmo tema de capa desta edição – prosseguiu sua exegese quanto à alternativa “trilho” e suas possibilidades de evolução participativa na matriz nacional de transportes, com ênfase especial nas contribuições do Tribunal: “Em relação às ferrovias atualmente em construção, o Tribunal tem promovido fiscalizações que buscam verificar a conformidade das obras já feitas ou em construção com

parâmetros de qualidade e de preços praticados, que devem ser compatíveis com valores de mercado. Há também as chamadas fiscalizações estruturantes, em que se busca a melhoria da governança e da gestão das entidades, a fim de que elas entreguem os resultados que a sociedade espera” esclareceu. Nesse sentido, foi realizada, por exemplo, uma auditoria na atuação do Conselho de Administração da Valec (Consad) ao longo dos anos de 2015 e 2016”, disse. “Buscou-se, com isso, aumento do foco de atuação do Consad na análise dos eventos e circunstâncias de maior risco para os resultados da Empresa e que o Conselho efetivamente defina os rumos de atuação da empresa e acompanhe sistematicamente o desempenho da Valec no cumprimento

“Buscou-se, com isso, aumento do foco de atuação do Consad na análise dos eventos e circunstâncias de maior risco para os resultados da Empresa e que o Conselho efetivamente defina os rumos de atuação da empresa e acompanhe sistematicamente o desempenho da Valec no cumprimento de sua missão institucional, aumentando as entregas reais de valor para a sociedade.”

Uriel Almeida Papa
Secretário de Fiscalização de Infraestrutura
Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU



de sua missão institucional, aumentando as entregas reais de valor para a sociedade”, citou. “Além desse trabalho sistêmico, o TCU tem trabalhado na identificação e combate aos principais problemas que afetam a entrega dos serviços ferroviários à sociedade”, revelou, explicando na sequência, de que forma se dá esta sistematização: “tendo evidenciado falhas e buscado a erradicação de suas causas, para minimizar a ocorrência de irregularidades que se perpetuam quando se trata de implantação das novas ferrovias, e as deficiências nos projetos estão no âmago dessa cadeia de irregularidades, das quais podemos listar: 1) Deficiência nos projetos de engenharia; 2) Falta de planejamento na execução das obras; 3) Falta de detalhamento nos orçamentos das obras; 4) Qualidade da obra deficiente; 5) Uso de materiais inadequados; 6) Descumprimento de determinações emanadas pelo próprio TCU; 7) Restrição ao caráter competitivo das licitações; 8) Sobrepreço nos contratos; 9) Superfaturamentos (pelos mais diversos motivos: quantitativos superestimados, jogo de planilha, preços excessivos frente ao mercado); e, 10) Abandono de contratos pelas Empreiteiras em alguns trechos das ferrovias”, pontuou.

Deficiências nos projetos segundo TCU

- 1) Deficiência nos projetos de engenharia***
- 2) Falta de planejamento na execução das obras***
- 3) Falta de detalhamento nos orçamentos das obras***
- 4) Qualidade da obra deficiente***
- 5) Uso de materiais inadequados***
- 6) Descumprimento de determinações emanadas pelo próprio TCU***
- 7) Restrição ao caráter competitivo das licitações***
- 8) Sobrepreço nos contratos***
- 9) Superfaturamentos (pelos mais diversos motivos: quantitativos superestimados, jogo de planilha, preços excessivos frente ao mercado)***
- 10) Abandono de contratos pelas Empreiteiras em alguns trechos das ferrovias***



FERROVIA NORTE SUL

Obra estruturante, e que sofreu com inconformidades que influenciaram negativamente sua execução, a FNS também foi um assunto abordado pelo secretário: “A construção da Ferrovia Norte-Sul (FNS) vem sendo auditada pelo TCU há mais de 10 anos, tendo sido detectadas irregularidades graves em quase todas as auditorias”, disparou. “Exemplos dessas irregularidades são: baixa qualidade na construção de trechos, contratos superfaturados, aquisição de trilhos e de brita com características incompatíveis com exigências normativas, bem como deficiências nos projetos”, avaliou Uriel, adicionando ainda que “Essa última talvez seja a principal delas, pois as falhas em projetos dessas obras geram atrasos,

“A construção da Ferrovia Norte-Sul (FNS) vem sendo auditada pelo TCU há mais de 10 anos, tendo sido detectadas irregularidades graves em quase todas as auditorias.”

Uriel Almeida Papa

Secretário de Fiscalização de Infraestrutura
Portuária, Hídrica e Ferroviária do TCU

desperdício de recursos e abrem espaço para a prática da corrupção”, ponderou. “Em alguns casos, na fiscalização de trechos em construção, a situação encontrada pelo TCU foi de ferrovia em construção cujo traçado definitivo não era conhecido em sua totalidade, seu custo final e sua data de conclusão também eram incertos”, declarou o secretário, apontando um problema de origem: “O grave cenário descrito decorreu das grandes deficiências do projeto básico utilizado para a contratação dessas obras”. Mas exatamente, qual foi a extensão do problema? Segundo o secretário Uriel, total: “Ao longo dos últimos anos, durante a fiscalização de 23 contratos das obras da FNS em Tocantins e Goiás foram detectadas, em todos, irregularidades que, nas estimativas conservadoras atuais, apontam para um prejuízo na casa dos 2 bilhões de reais aos cofres públicos”, calculou ele. Uma conta que não fecha, mas que segundo ele, vai chegar: “Com base também em informações compartilhadas com o Ministério Público Federal, o momento agora é de identificar os responsáveis por esses prejuízos, quantificar precisamente a extensão desse dano e exigir o seu ressarcimento aos cofres públicos, pelas empresas contratadas e pelos gestores”.



A NORTE SUL DAQUI PRA FRENTE

Uma das formas encontradas pelo TCU para dinamizar seu trabalho, é fundamentado em uma atuação cuja premissa é colaborativa. Acima de tudo, o entendimento acerca da relevância do avanço do trabalho construtivo para o país. E o secretário deu mostras desta sensibilidade da instituição: “a Ferrovia Norte Sul (EF 151) foi projetada para se tornar a espinha dorsal do transporte ferroviário no Brasil, promover a integração nacional, minimizar custos de transporte e interligar as regiões brasileiras, por meio das suas conexões com ferrovias novas e existentes”, lembrou ele. “O trecho de 720 km de extensão entre Açailândia/MA e Porto Nacional/TO foi subconcedido em 2007 para a Ferrovia Norte Sul S.A., empresa atualmente controlada pela VLI”, descreveu, antes de atualizar: “Hoje está em andamento o processo de subconcessão do trecho entre Porto Nacional/TO e Estrela D’Oeste/SP, com extensão de 1.537 km. O tramo compreendido entre Porto Nacional/TO – Anápolis/GO (Tramo Central), com 855 km de extensão, foi construído pela VALEC e se encontra pronto para operação desde 2014, já tendo movimentado pequenos volumes de carga. Já o tramo compreendido entre os municípios de Ouro Verde de Goiás/GO e Estrela d’Oeste/SP (Extensão Sul), com 682 km, conta com 90% das obras

concluídas, também sendo construído pela VALEC”, disse sobre o status por lá verificado. Sobre o processo vindouro de concessão, ele adiantou que “Nesse processo, por determinação legal refletida na Instrução Normativa TCU 27/1998, cabe ao TCU fazer a análise de projeto de concessão elaborado e submetido pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), análise esta que, nos termos da IN, não é impeditiva à publicação do Edital pela Agência, já tendo havido diversas interações com a ANTT no sentido de buscar esclarecimentos necessários à formação da opinião da Casa, da maneira mais fluida e célere possível”.



PANORAMA OTIMISTA



PARA COMPREENDER MELHOR AS NOVAS DIREÇÕES QUE OS CAMINHOS DE FERRO DEVEM ASSUMIR EM UM FUTURO PRÓXIMO, **RODOVIAS&VIAS** ENTREVISTOU O DIRETOR DA AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT) SÉRGIO DE ASSIS LOBO. CONFRONTADO COM A SITUAÇÃO DO MODAL, O EXPERIENTE ENGENHEIRO, PÓS GRADUADO EM ADMINISTRAÇÃO E DOTADO DE UMA VISÃO ABRANGENTE DA MULTIDIMENSIONALIDADE DOS TRANSPORTES, CONFIRMOU UMA ANTIGA EXPECTATIVA, QUE FAZ PARTE DE SEU TRABALHO DIÁRIO DESDE SUA ADMISSÃO NO ÓRGÃO REGULADOR: A EXPANSÃO ESTRATÉGICA DOS TRILHOS NO BRASIL.

“Haverá outorga de investimentos, por sinal, bastante pesados, e que contemplam longo prazo. Estão previstos ganhos de velocidade operacional, conseqüentemente, ganhos de produtividade, tem previstas as interações com a FNS, com direito de passagem. **Mas antes temos que submeter ao Ministério dos Transportes, que afinal é o poder concedente. Estamos atuando em conjunto, no que estou certo, não haverá interferência em termos de prazos.**”

R&V: Recentemente a CNI divulgou um estudo em que avaliava parte de nossa malha ferroviária como não utilizada ou como inutilizável, devido aos baixos investimentos tanto por parte dos operadores quanto por parte do governo. Tendo em mente o recente problema logístico enfrentado pelo país com a paralisação dos caminhoneiros, como o senhor vê as opções de transporte em larga escala brasileiros? As ferrovias poderiam assumir um maior protagonismo na matriz de transportes?

Sérgio Assis Lobo: Não existe investimento em ferrovia. Hoje, essa é uma afirmação que procede. Há pouco mais de um ano, o governo formatou o PPI (Programa de Parcerias de Investimentos). Com isso, nós tivemos algum horizonte pra desenvolver as expansões, as extensões de contrato, as concessões da Norte Sul (FNS), e mais recentemente, os estudos para a Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL), além do *greenfield* que seria a Ferrogrão, e eventualmente a Ferrofrango, em Santa Catarina, ainda que esta última não tenha sido aprovada até o momento pela PPI.

“Na pauta, engenharia, modelo econômico financeiro, modelo operacional, contrato e direito de passagem.”

Você mencionou as extensões de prazo, para quais tramos?

São 5/6 projetos. Um na malha paulista, as duas da Vale (Carajás e Vitória – Minas), MRS e FCA. Neste sentido, a PPI forneceu a estrutura adicional para desenvolvê-los. Com isso, vamos conseguir cumprir um cronograma. Já promovemos a audiência pública para a malha paulista, que já foi processada e está em fechamento para ser protocolada no TCU.

Dentro de qual modelagem?

Haverá outorga de investimentos, por sinal, bastante pesados, e que contemplam longo prazo. Estão previstos ganhos de velocidade operacional, conseqüentemente, ganhos de produtividade, tem previstas as interações com a FNS, com direito de passagem. Mas antes temos que submeter ao Ministério dos Transportes, que afinal é o poder concedente. Estamos atuando em conjunto, no que estou certo, não haverá interferência em termos de prazos. Após o protocolo no TCU, supondo que 100% do projeto seja aprovado, já se pode assinar o termo aditivo.

Esse ganho de velocidade operacional, se refere à malha como um todo ou é restrito à velocidade das composições?

É um cálculo que conseguimos fazer, de aumento de velocidade média na malha, como um todo. Se você seccionar os trechos, naturalmente, há ganhos maiores em um do que em relação a outros, por conta de características das vias, proximidade de aglomerados conurbados, alguns fatores desse tipo. Em Campinas, por exemplo, há a opção do contorno, ou de segregação de trecho, que oferece possibilidade de ganho operacional maior com o investimento que vai ser feito.

E com relação à conectividade intramodal, que é um ponto também tido como deficiente no nosso ferroviarismo? Esses contratos de expansão contemplam isso?

Nós reunimos todas as concessionárias para a apresentação da minuta final do termo aditivo de direito de passagem. É um assunto que está sendo muito discutido e que será reformatado e estará previsto em contrato. A FNS está totalmente pacificada também neste sentido. De fato, a FNS está em fase final de ajustes, se é que eles serão necessários e deve ir à leilão.

E isso pode acontecer ainda este ano?

Com certeza, eu espero que aconteça a da RUMO Malha paulista. As demais, referentes às duas da Vale. Já as da FCA e as da MRS, temos o objetivo de promover as aberturas das audiências públicas. Quem sabe, submetê-las ao TCU ainda neste exercício. Exceto a MRS, por que há questões em aberto acerca do Ferroanel.

E qual a expectativa de adesão aos leilões?

Já tivemos algumas visitas de grupos que não são *players*, investidores estrangeiros russos, chineses, espanhóis, assim como também houve apuração de dados por parte de empresas que atuam diretamente no setor. Eu acho que está tudo bem atrativo. Creio que teremos uma boa competição.

Já que você mencionou, como se dá a relação com o Tribunal?

Olha, é preciso ressaltar que a equipe de infraestrutura ferroviária do TCU é excepcional. Cooperativa, colaborativa e altamente capacitada. E muito por conta disso é que temos uma grande expectativa de que possamos obter um grande sucesso. Além de serem extremamente profissionais, dá pra dizer que eles estão “dentro” do projeto. Na FNS, nós fizemos 5 reuniões aqui dentro da ANTT, com a equipe do TCU se deslocando para cá, coisa que eu nunca vi acontecer. Na pauta, engenharia, modelo econômico financeiro, modelo operacional, contrato e direito de passagem. Foi quase como a formação de um Grupo de Trabalho (GT) para essas definições de ordem absolutamente técnica e bastante exigentes.

AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE

3,5 vezes maior do que o Rodoanel, novo projeto promete modificar a estratégia da logística de cargas sobre pneus no Estado de São Paulo. Contemplando áreas industriais de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos, traçado proposto pode diminuir pressão sobre o Rodoanel Mário Covas (SP-021) e o Sistema Anchieta-Imigrantes, por meio de acessos diretos à "hubs" como Viracopos (maior aeroporto de cargas do país) e o Porto de Santos (complexo portuário que dispensa apresentações).



Experiente em capitanear os chamados *greenfields*, obras de implantação com características marcadamente voltadas à inovação (como o famoso complexo viário Rodoanel e seus 4 trechos cardeais), a ARTESP, Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo, volta suas atenções à um melhor aproveitamento da malha viária já existente sob sua fiscalização. Dos cerca de 600 Km que são atualmente vislumbrados como componentes desta nova rota expandida, cerca de 340 Km são constituídos por rodovias já existentes e com boa capacidade de tráfego para veículos pesados, restando 280 Km a serem duplicados, ampliados ou melhorados. A projeção também vislumbra 3 conexões: a ligação Votorantim-Sorocaba; a ligação Mogi das Cruzes-Jacareí e a ligação Régis Bittencourt-Juquiá, facilitando o escoamento de cargas oriundas do interior do Estado com sentido ao Litoral, além do atendimento à usuários das regiões Sul, do próprio Sudeste e do Centro-Oeste.

CONSULTAS

A Artesp já prevê a realização de audiências públicas, assim como consultas, tanto para apresentação do conceito, quanto para o acolhimento a informações, durante um período de 60 dias, com página dedicada ao Macroanel dentro do próprio portal da agência. De fato, o Governo paulista, por meio do decreto 63.489, de 14 de Junho de 2018 já instituiu um GT (Grupo de Trabalho) com o “objetivo de realizar estudos alusivos ao projeto Macroanel Rodoviário Paulista, a fim de apresentar as alternativas de traçado com os respectivos riscos e os planos de ação para sua implantação pelo Governo do Estado de São Paulo (...) inclusive avaliando as possibilidades de celebração de Parcerias Público-Privadas para a realização do empreendimento”, sob coordenação, organização e condução do órgão fiscalizador. Ainda de acordo com o decreto, a base dos estudos consiste de 9 Trechos (Veja Box). O principal objetivo, está associado ainda à dois efeitos colaterais importantes já divisados pelo governo estadual, além da maior segurança: ampliar as condições de infraestrutura do responsável pela maior parcela de atividade econômica do país, não somente trazendo benefícios diretos ao Estado, como para o custo Brasil, pela maior eficiência. ■

I - Trecho Guarujá/Santos a Praia Grande (Litoral Sul):

Segmento composto pela rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-55) e Via Padre Manoel da Nóbrega (SP-55), atualmente concedidas e partes integrantes do contrato da Concessionária Ecovias;

II - Trecho Praia Grande a Pedro de Toledo (Litoral Sul):

Segmento de aproximadamente 96 km da SP-55 entre Praia Grande e a conexão com a rodovia Régis Bittencourt (BR-116), no Município de Miracatu;

III - Trecho Pedro de Toledo a Juquiá (BR-116):

Segmento da rodovia federal Régis Bittencourt atualmente operado pela concessionária Autopistas Régis Bittencourt;

IV - Trecho Juquiá a Sorocaba (SP-79):

Segmento da rodovia SP-79 que atualmente é administrado pelo DER/SP;

V - Trecho Sorocaba a Campinas (SP-75):

Segmento de aproximadamente 70 km, atualmente concedido e parte integrante dos contratos de concessão CCR ViaOeste e AB Colinas;

VI - Trecho Campinas a Jacareí:

Segmento formado pelo Anel Viário Magalhães Teixeira (SP-83) e Rodovia Dom Pedro (SP-65), ambas concedidas e pertencentes ao contrato da Concessionária Rota das Bandeiras;

VII - Trecho Jacareí a Mogi das Cruzes:

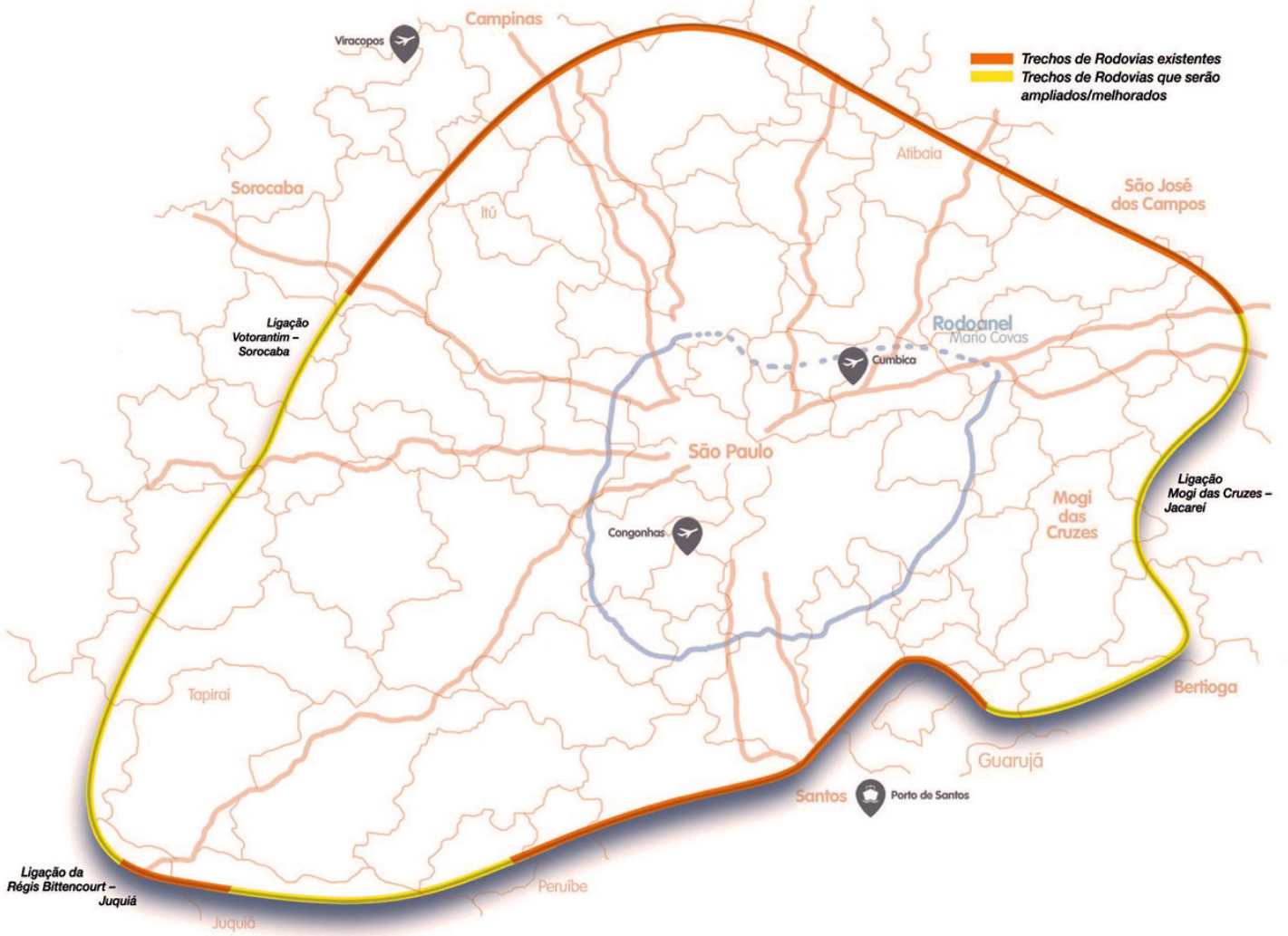
Segmento iniciando na SP-66 em Jacareí e se encerrando na SP-98, em Mogi das Cruzes;

VIII - Trecho Mogi das Cruzes a Bertioga (SP-98):

Segmento atualmente administrado pelo DER/SP e também conhecido como Rodovia Mogi-Bertioga;

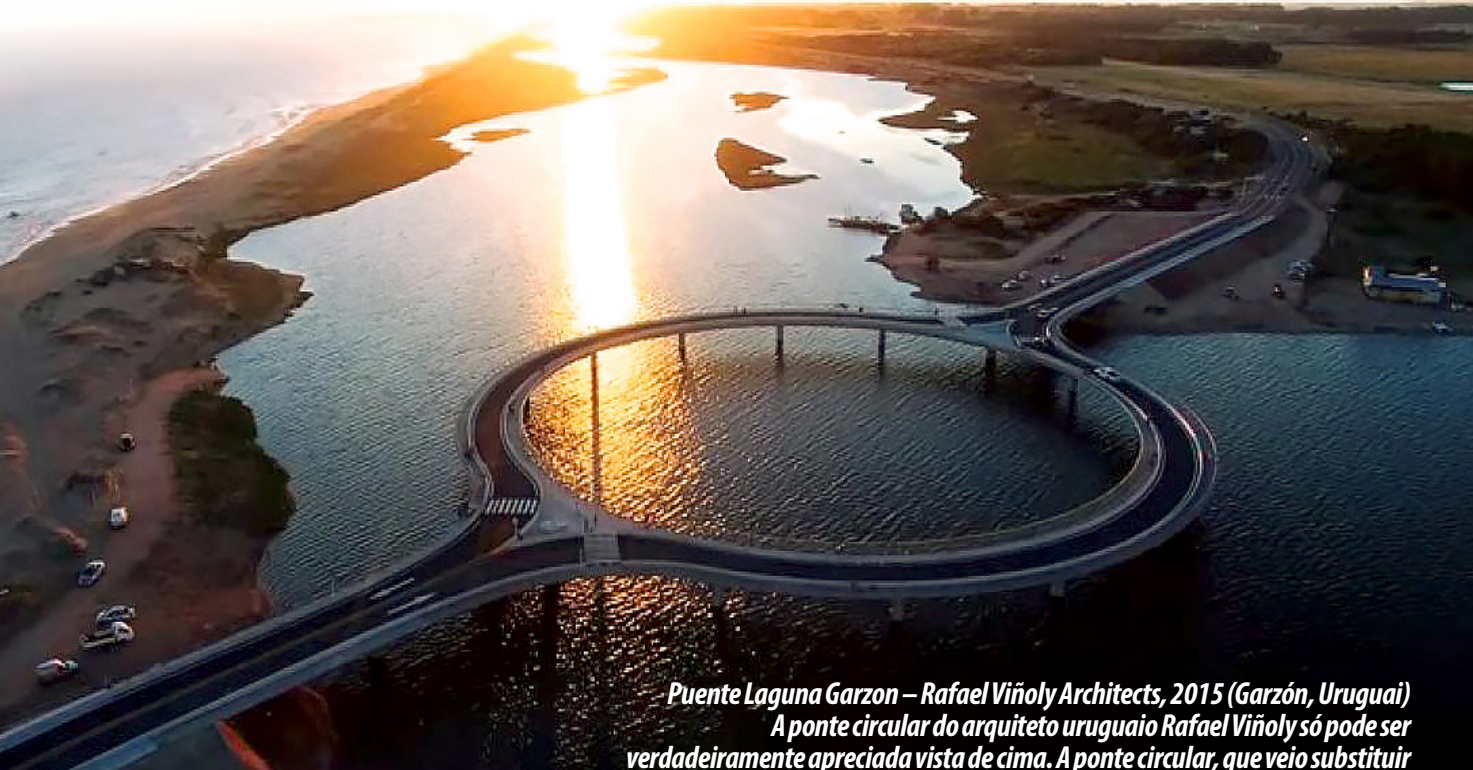
IX - Trecho Bertioga a Guarujá (SP-55):

Segmento atualmente administrado pelo DER/SP, de aproximadamente 33,5 km, que fará parte da futura Concessão LOTE A - Litoral Paulista.



NA ROTA DO PROGRESSO

Ministério do Transporte uruguaio prevê superar este ano, os investimentos realizados em infraestrutura no decorrer de 2017. Ponderável montante de mais de US\$ 480 milhões (quase R\$ 1,8 Bilhão em conversão direta, obedecendo à alta medida no segundo trimestre), deve cobrir mais de 130 obras de manutenção e construção em diversas regiões do país. Avanço deve-se ao compromisso da gestão de Tabaré Vázquez (Frente Ampla), em sua segunda condução à Suárez y Reyes (em sentido figurativo, pois ele utiliza o “solar” apenas para finalidades oficiais), de “elevar o padrão de qualidade viária”. Ministro Víctor Rossi vê conjunto de rotas “muito superior” em comparação aos últimos 3 anos.



*Puente Laguna Garzon – Rafael Viñoly Architects, 2015 (Garzón, Uruguai)
A ponte circular do arquiteto uruguaio Rafael Viñoly só pode ser verdadeiramente apreciada vista de cima. A ponte circular, que veio substituir uma passagem por via fluvial, cria um efeito de lagoa dentro de uma lagoa.*

Antevendo um aumento significativo da demanda sobre sua malha viária, especialmente no que tange à transportes voltados à exportação, o “Ministerio de Transportes y Obras Públicas” (MTO) do Uruguai – que por sinal comemorou seu 110º cumpleaños em 2017 – já considera como uma meta factível a superação do montante investido no exercício anterior, já no fechamento deste ano. “O país cresce, e vai seguir aumentando a carga, e temos que leva-la a seus destinos ou exportá-la”, frisou o ministro Víctor Rossi em apresentação realizada no “Mercado Agrícola de Montevideo”. Durante sua fala, o ministro adiantou ainda alguns planos de obras voltados à uma abordagem estratégica logística,

mais coerente com as ambições do país, notadamente dedicados à rodovias “estruturais e estruturantes” para a integração sistêmica. É interessante ressaltar que os investimentos partiram de recursos próprios do governo uruguaio e financiamento da “Corporación Vial del Uruguay S.A.” (CVU), empresa privada que opera 2.600 Km de concessões em rodovias nacionais, a totalidade da rede primária, bem como as autoestradas internacionais. Por sua vez, a CVU possui operações junto ao BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), CAF (Câmara Andina de Fomento) e Fonplata (Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata), este último, menos conhecido dos brasileiros, com sede em Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia.



"O país cresce, e vai seguir aumentando a carga, e temos que leva-la a seus destinos ou exportá-la."

Ministro Víctor Rossi
Ministério dos Transportes e Obras Públicas





RUTA 5

Considerada “Coluna vertebral” e em posição de destaque nos planos do governo, a “Rota 5”, passa por intervenções significativas, e “continuará em obras” pelos próximos anos, por ser “muito importante para o futuro”. E é fácil compreender o porquê: na região central do país, está muito próxima de concretizar-se a instalação de uma segunda fábrica de celulose da UPM, multinacional finlandesa que atua há mais 25 anos no Uruguai, engloba diversos ramos de atividade, é apontada como líder no desenvolvimento da “nova indústria biológica e florestal”. Mais. A UPM é responsável direta por mais de 7 mil empregos, uma cadeia de fornecimento de mais 600 empresas e possui faturamento equivalente a 1,4% do PIB nacional. Além disso, a rodovia conecta-se com a Ruta 81 em Santa Lucía, onde funcionará o “Parque Agroindustrial de Montevideu” (ou como eles se referem, agroalimentar), em Melilla. Também está prevista uma alternativa para o caminho à Luis Eduardo Pérez. Por sinal, para uma melhor integração entre as duas rodovias, Rossi comentou que já foi iniciada a construção de um acesso em substituição ao cruzamento existente entre elas.

A Ruta 5 (também designada como Brigadier General Fructuoso Rivera) é uma rodovia do Uruguai que liga a Montevideu a Rivera, passando também pelos departamentos de Canelones, Florida, Durazno e Tacuarembó. Foi nomeada pela lei 14361, de 17 de abril de 1975, em homenagem a Fructuoso Rivera, primeiro presidente do país. Assim como outras estradas importantes do país, sua quilometragem começa a contar a partir da Praça de Cagancha. Ao chegar na fronteira com o Brasil, em Santana do Livramento, se conecta com a BR-158.



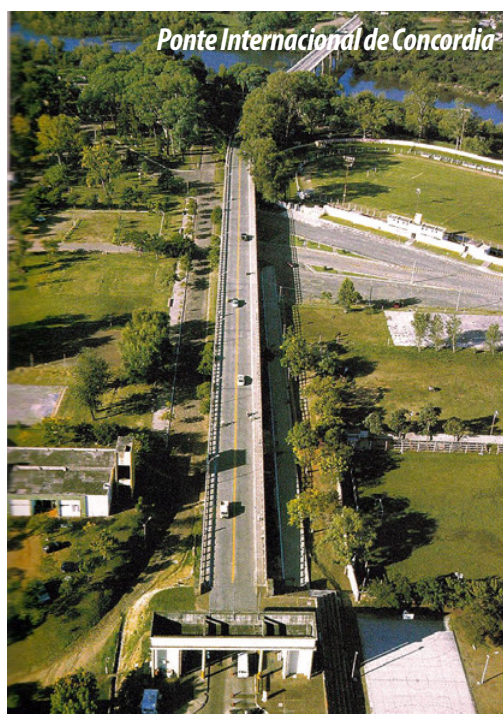
RUTA 30

Em visita do presidente Vázquez ao Balneário San Luis, em Canelones, o ministro Víctor Rossi também especificou algumas melhorias para a rodovia, dentre elas a ampliação das terraplenagens na ponte Cuaró, para 4 Km, que segundo ele, “será uma das maiores obras do tipo no país”. A “Ruta 30”, um dos primeiros compromissos assumidos pela atual gestão, tem previsão de entrega para Dezembro deste ano, e deve ser reconstruída “de ponta a ponta”. Atualmente, foram iniciadas as obras do Km 124,3 ao 170,8, mas há licitações em andamento para remodelação de pontes acessos e vias de conexão em diversas localidades. Firmado em agosto de 2017, um acordo com o “Fundo para Convergência Estrutural do Mercosul” (Focem), resultou em um aporte de US\$ 25,7 milhões para a reabilitação desta rodovia, que veio a juntar-se a investimentos de cerca de US\$ 17 milhões da própria administração. Além da ponte sobre o arroio Cuaró, à qual o ministro Rossi se referiu, há obras de arte localizadas em Artigas e Bella Unión. Apresentado em julho de 2015 pelo presidente Vázquez, o “Plano Nacional de Infraestrutura”, superará US\$ 12 Bilhões em investimentos durante sua gestão. ■



A Ruta 30 em seu traçado, atravessa o departamento de Artigas de oeste a leste e parte do departamento de Rivera. Sua estrutura abrange diversas áreas de plantações de cana e campos para ovinocultura.

Esta rota nasce em um entroncamento com a rota 3, 22 km ao sul da cidade de Bella Unión e vai para o leste do departamento de Artigas, passando pela cidade de Tomás Gomensoro. Após 130 km, chega à cidade de Artigas, continuando sua jornada, desta vez em sentido sudeste por mais 130 km até se unir à rota 5 em outro entroncamento. Esta última seção faz parte da rede primária nacional de estradas (estradas que ligam as capitais departamentais, construídas com asfalto ou tratamento betuminoso).



Ruta 30, perto da cidade de Tranqueras - UY

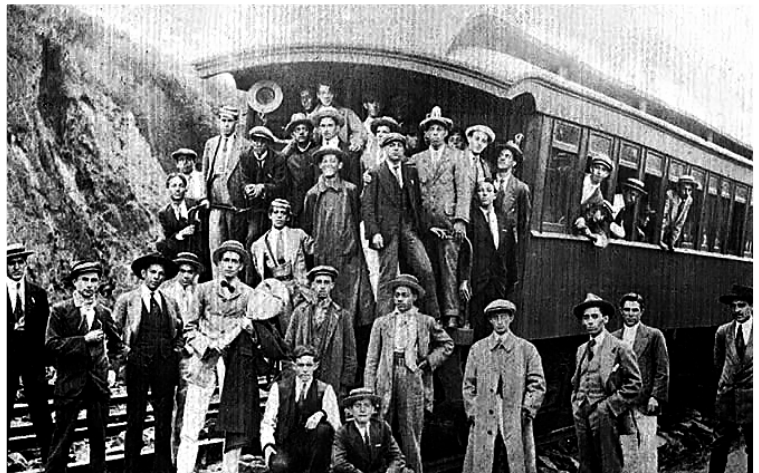


Euclides da Cunha

Nascido em Cantagalo, 20 de janeiro de 1866, faleceu no Rio de Janeiro, 15 de agosto de 1909 foi um engenheiro, escritor e jornalista brasileiro.

Mais conhecido por sua obra literária, "Os sertões", até hoje considerada um trabalho de características muito singulares, assim como por sua morte trágica, Euclides Rodrigues Pimenta da Cunha, certamente é uma figura com participação seminal na concepção da moderna engenharia brasileira. Astuto observador, homem de ação, mas sobretudo um inquieto "poraquê" (peixe elétrico amazônico), como ele mesmo se descreveu após suas expedições pelas selvas de Brasil e Peru, o ilustre "doutor" também foi um analista bastante crítico da infraestrutura de sua época, ainda que já apontasse: "Estamos condenados à civilização". Figura paradoxal, e personagem em eterno conflito, o engenheiro e erudito poeta, encontrava, muitas vezes, no perigo e nos desafios de grandes proporções, a serenidade que precisava para suas igualmente vultosas realizações.

Há um paralelo interessante a ser traçado já ao começar este artigo da seção "Personalidades da Engenharia". Naturalmente sem pretensões literárias, o contumaz leitor deste periódico, conhece bem o *modus operandi* típico da **Rodovias&Vias**, que preconiza o "jornalismo de imersão", embebido em suas páginas e permeando suas letras. Ao adotar o princípio das "reportagens in loco", a Central de Jornalismo colhe na experiência despida de preconceitos, nos sotaques e impressões, o viés que sustenta uma das várias faces da verdade. Provavelmente um dos pioneiros deste tipo de expediente em tempos modernos, tal qual Russel e seus reportes de Sebastopol, Euclides da Cunha substituiu a mansidão de uma escrivinha pela tribulação



A Estrada de Ferro Central do Brasil foi uma das principais ferrovias do país, ligando as províncias de Rio de Janeiro (então capital Imperial), à São Paulo e Minas Gerais. Anteriormente a Proclamação da República, em 1889, a ferrovia denominava-se Estrada de Ferro D. Pedro II. Em 1890, Euclides concluiu o curso da Escola Superior de Guerra (ESG) como primeiro-tenente e, recusando ofertas para cargos políticos, foi nela trabalhar, em São Paulo e Caçapava, como previa a Lei para os formados na ESG.



de um acampamento e o alarido da ação em pleno curso. Um desafio caligráfico, mas um exercício compensador, ignorar a trepidação de estar fora de sua “zona de conforto” e ainda assim eleger corretamente as palavras para definir com precisão particular o que os olhos vêem. Isto posto, Euclides, viajante do Brasil, revolveu a terra sob seus pés, não furtando-se a transformá-la. Não se irá aqui comentar o valor inegável dos mais de 215 documentos por ele produzidos – que se tem notícia ao momento – mas sim, nos monumentos: 76 obras conhecidas, entre edifícios, pontes, e mesmo ferrovias e estradas que carregam em seu “DNA”, as contribuições do insigne “homem de armas”, notadamente um “brasilianista” desde tenra e clara idade.



1ª fase da história da ponte de São José do Rio Pardo
Cinqüenta dias depois da inauguração, à uma hora da madrugada de 23 de janeiro de 1898, a ponte desabou. Emborcou. Houve escavação num dos pilares, que rachou e cedeu à correnteza do rio, contrariando os estudos de Henrique Duval, de 1892.




Inspirada na Academia Francesa, fundada em 1634 pelo cardeal Richelieu para estabelecer e manter os padrões literários franceses, a Academia Brasileira de Letras (ABL), foi fundada em 20 de Julho de 1897, por iniciativa de Machado de Assis, seu primeiro presidente, com o objetivo de preservar a língua e a literatura nacionais, no Rio de Janeiro. Composta de 40 membros, eleitos por maioria absoluta, voto secreto e denominados “imortais”, a Academia dedica-se a elaborar vocabulários e dicionários da língua portuguesa, a analisar e a referendar mudanças gramaticais ou ortográficas e a publicar obras inéditas ou antologias de escritores nacionais. Desde 1909, a instituição distribui prêmios literários. Acima, a fachada da sede da ABL, no centro da capital carioca, edifício doado pelo governo francês em 1923.

EUCLIDES DA CUNHA: TRÊS GRANDES FEITOS

Foram muitos os fatos e experiências na história antiga do engenheiro, escritor e jornalista, abaixo Três dos seus mais marcantes feitos.

Os Sertões




A obra possui um caráter crítico e realista nunca antes abordado por um literato do Brasil, donde Euclides por meio de uma linguagem cientificista recrimina o nacionalismo e ufanismo exacerbado da sociedade brasileira da época, mostrando a face cotidiana do país e das pessoas que o compõem.

"Estamos condenados à civilização. Ou progredimos ou desaparecemos."


Euclides da Cunha

Comissão a Amazônia



Após percorrer uma parte da Amazônia, em 1905, como chefe da Comissão Brasileira de Reconhecimento do Alto Purus, Euclides da Cunha pretendia escrever um livro no qual registraria suas idéias sobre a região. Para isso tinha até escolhido o título, "Um paraíso perdido". Este, se destinava a ser o seu segundo "livro vingador".

Ponte Euclides



A antiga ponte metálica de São José do Rio Pardo, que permitia as ligações deste município com Mococa, Caconde e todo o sul de Minas, teve a sua construção autorizada através da Lei no 53, de 4/8/1892 e as obras iniciadas em 1896. Assentada sobre bases de alvenaria, e 10m de comprimento por 6,60 m de largura, logo inaugurada em 87, desabou em janeiro do ano seguinte, por apresentar rachadura em um de seus pilares. Ao saber do ocorrido, Euclides ofereceu-se para reconstruí-la e, em 1901, a obra estava concluída.

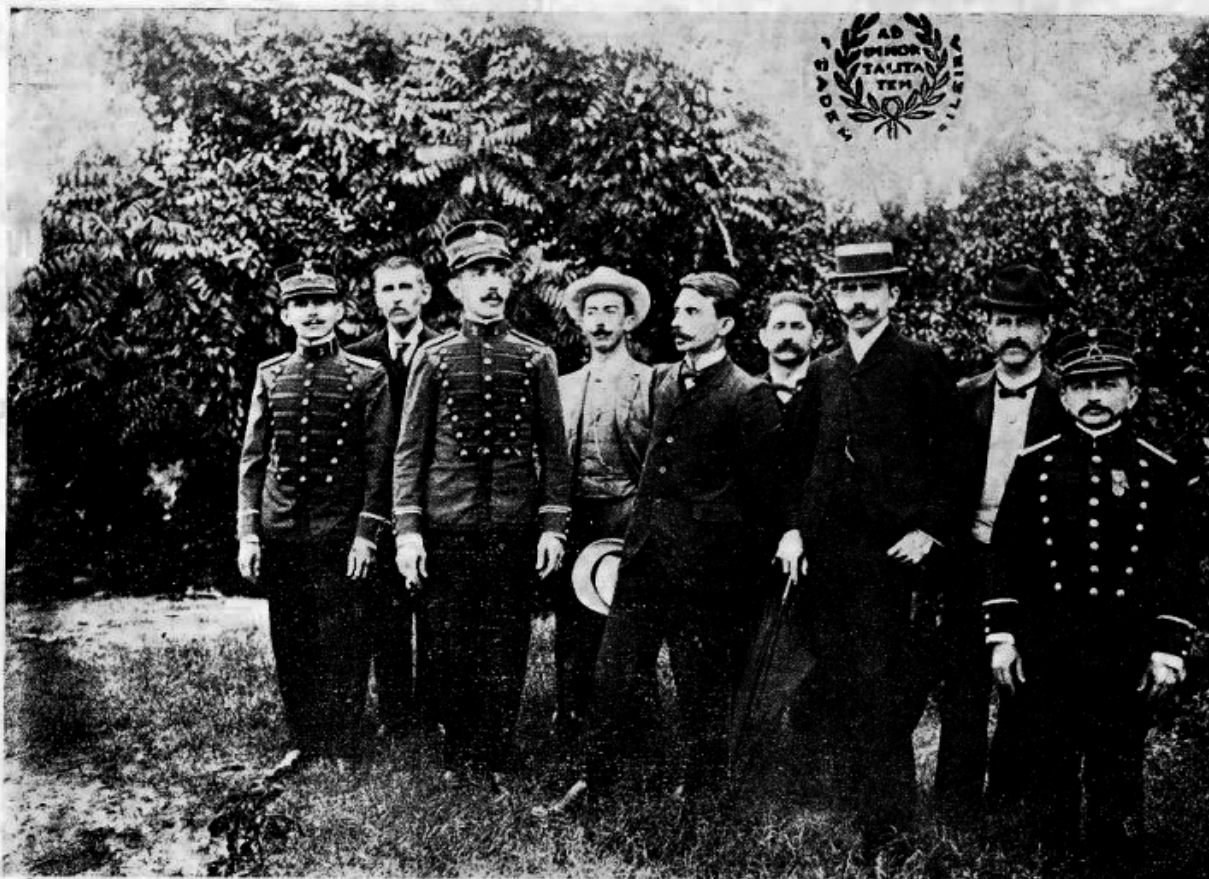


“TRISTE OFÍCIO DE ENGENHEIRO”

“Há mais de um mês que me agito e trabalho – de graça – num país em que se inventam os empregos para a vadiagem remunerada”, descarregou em carta escrita à Plínio Barreto em 22 de outubro de 1904, um frustrado polímata provavelmente durante o avanço penoso selva amazônica adentro, em missão a ele atribuída (de fato uma comissão que contou com sua participação) pelo Itamaraty, de mapear e fixar os limites geográficos entre Brasil e Peru, no alto Purus. Fruto talvez da malária, e do extenuante esforço, a máxima deixa a percepção de que Euclides via na engenharia, mais do que uma profissão. Enxergava-a antes, como um ato de abnegação em prol de um bem comum. Um “sacrifício” necessário, que o fez vencer

distâncias e embrenhar-se, por vezes de forma solitária, no estudo de soluções de engenharia que ainda hoje permanecem de pé e em uso pela população. Destes, talvez o melhor exemplo, seja o da ponte que atualmente leva seu nome em São José do Rio Pardo, no Estado de São Paulo (amplamente documentada e por ele reconstruída, praticamente tal como se encontra). Evidência material deste modo austero de exercer a profissão, próximo à ponte, envolta em concreto e vidro, resta também a sua “cabana de zinco”, de onde, além de chefiar as obras, comenta-se (ainda que seja motivo de debate), ele encontrava tempo para escrever seu mais famoso livro, “Os Sertões”.

COMISSÃO DO ALTO JURUÁ



Alf. Fernando Lemos, Tenente Arzoulo Mendes, Dr. Euclides da Cunha, Eng. Arnaldo Cunha, Alf. Antonio Cavalcanti R. Nunes, Eng. Silva Lima, Dr. Thomaz Catunda, Eng. Florence (Phot.)


Enquanto escrevia suas "impressões gerais", que abrem o livro póstumo "À Margem da História", Euclides da Cunha aguardava as instruções para prosseguir viagem o Purus. Presume-se que neste mesmo início de 1905, surgiu também a ideia de escrever "Um Paraíso Perdido".



EUCLIDIANAS

Como ajudante da Superintendência de Obras do Estado de São Paulo (função da qual se licenciou para cobrir o conflito em Canudos, na Bahia), o fluminense de Cantagalo, teve mesmo em território paulista seu maior “teatro de operações” no campo construtivo. Segundo o Instituto de engenharia, destas, “apenas duas são tombadas pelo Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico): as escolas Alfredo Pujol, em Pindamonhangaba e Flaminio Lessa, em Guaratinguetá. Outros trabalhos que tiveram participação de Euclides foram: o prédio escolar Lopes Chaves, de Taubaté, a ponte metálica de Santa Branca, as estradas que ligam Cunha à Guaratinguetá, Lorena ao Estado de Minas Gerais e Silveiras à Cachoeira Paulista”. Além destas, o egresso da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, formado bacharel pela escola Militar, estagiou como de praxe, na Estrada de Ferro “Central do Brasil”, onde chegou a atuar como engenheiro. A vivência destas diversas disciplinas, a aplicação aos estudos e sua própria busca ávida

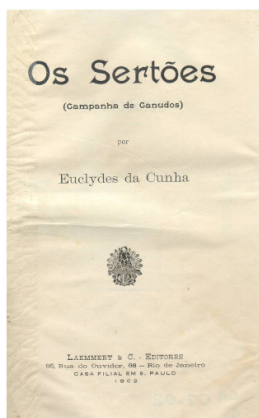
por conhecimento, para além de sua formação de origem, traz à tona uma peculiaridade de grande interesse: a de analista de infraestrutura, como fica evidente no seguinte excerto de “Contrastes e Confrontos” (“Ao Longo de uma estrada” – trecho extraído do Portal São Francisco): “Considero, à porta da capuaba de pau-a-pique e taipa em que abriguei, este trecho torturante da estrada de Taboado, onde me colheu a noite. E penso, desapontado, nas três mil léguas das quarenta e oito estradas romanas, estendidas, irradiantes, pela terra feito uma rede (...) O viajante abalava por uma delas, a Via Flaminia, por exemplo, e contorneava todo o norte da Itália; entrava na Panônia; varava, adiante, a Moeda e a Trácia, seguindo por Heracléa até Constantinopla; e daí para a Bitínia, para a Capadócia, para Antióquia, atravessando o Tauros, e para a Sina, a Palestina e o Egito; inflectindo, afinal, vivamente, à direita, perlongando todo o norte da África, de Alexandria a Tanger”, nos conta Euclides, diretamente da Margem do Turvo em 1901. E prossegue ele: “Por ali disparavam as quadrigas velozes, como sobre raias unidas, e o pedestre desviava-se, a salvo, sobre as



Casa de Zinco em São José do Rio Pardo onde Euclides da Cunha escreveu "Os Sertões" Euclides deixou Canudos quatro dias antes do fim da guerra, não chegando a presenciar o desenlace. Mas conseguiu reunir material para, durante cinco anos, elaborar Os Sertões: campanha de Canudos (1902). Os Sertões foi escrito "nos raros intervalos de folga de uma carreira fatigante"; visto que Euclides se encontrava em São José do Rio Pardo liderando a construção de uma ponte metálica ao fundo na foto.



calçadas laterais de basalto, das margines, ladeadas de bancos intervalados e cômodos. A viagens transcorriam rápidas (...) Há dois mil e tantos anos”, avaliando em um quase lamento, antes de arrematar: “É natural que nos entristeçam hoje, contemplando este trecho medonho de estrada, tortuoso e estreito, invadido de mato, rolando em aclives vivos, afundando em grotões, enfiando, feito num túnel, pelos tabocais que o cobrem, ou diluindo-se, impraticável, em tremedais extensos; – um picadão malgradado, de dezenas de léguas, atravessando todo o Estado de São Paulo até ao Mato Grosso. Dir-se-á que os tempos são outros, outros os nossos recursos, e que a linhas férreas substituem com vantagem aquelas construções monumentais da engenharia antiga, com maior economia de esforços e resultados incomparavelmente maiores”, concluindo: “Mas esta estrada de Taboado que, pelo seu traçado, é a mais importante não já de São Paulo mas do Brasil inteiro, merecia trabalhos excepcionais. Tem um caráter continental tão frisante que devíamos, tanto quanto possível, aproximá-la de uma estrada romana”. Desta sorte, é inevitável conjecturar o que destilaria em suas tintas, o notável engenheiro, acerca da atualidade de seu amado/odiado ofício. E se o leitor, assim como **Rodovias&Vias**, também raciocinou, que não se ocupe em mastigar escusas. Uma personalidade maior que o tempo, do continental tamanho do Brasil, de forma não surpreendente, é capaz ainda de induzir reflexões oportunas. Dono de irascível comportamento, dado à rompantes quase tão famosos e eloquentes quanto sua própria lavra, o ocupante da cadeira de número 7 na Academia Brasileira de Letras, eleito para a imortalidade em setembro de 1903, teve sua trajetória errante, na mesma monta que profícua, interrompida por uma das balas disparadas por Dilermando de Assis, na manhã de 15 de agosto de 1909. Projétil que ao tomar-lhe a vida, sonegou ao país uma de suas mais brilhantes mentes. Igual exercício de imaginação, consiste pensar quais outros trabalhos contundentes (e sólidos, em amplo sentido de interpretação) teria sido ainda capaz de produzir o erudito, que aos 43 anos de idade, divisava ainda elaborar o que ele pretendia, fosse sua “grande obra”, fruto de seu périplo pela selva, mas que tragicamente, jamais conheceremos. ■



Os Sertões é um livro brasileiro e publicado em 1902.

Trata da Guerra de Canudos (1896-1897), no interior da Bahia. Euclides da Cunha presenciou uma parte da guerra como correspondente do jornal O Estado de São Paulo. Pertence, ao mesmo tempo, à prosa científica e à prosa artística. Pode ser entendido como uma obra de Sociologia, Geografia, História ou crítica humana, mas não é errado lê-lo como uma epopeia da vida sertaneja em sua luta diária contra a paisagem e a incompreensão das elites



A Ponte de Euclides, ponte resistente, que não fosse levada pelas enchentes, era velha reivindicação dos rio-pardenses. Atrairia as safras de café da margem direita do rio e de grande parte do município de Mococa



O Grupo Escolar Dr. Lopes Chaves, o primeiro de Taubaté, funcionou, em prédio particular, 7 de setembro de 1902, foi inaugurado o novo prédio. Seu projeto de construção foi fiscalizado por Euclides da Cunha



Da **estrada Real** de Santa Cruz partia a estrada do Inácio Dias, que, atravessando Piedade, cruzava o colo entre a Serra dos Pretos Forros e o morro do Inácio Dias, fazendo a ligação com Jacarepaguá. Fato histórico marcante foi o assassinato do famoso escritor Euclides da Cunha, em 1909, na Estrada Real nº 214, pelo Capitão Dilermando, morador de Piedade



CASIMIRO VISITA OBRAS EM ALGOAS E ANUNCIA R\$ 250 MILHÕES DE INVESTIMENTO

Os recursos serão destinados para obras no Porto de Maceió, aeroporto regional de Maragogi e na restauração de rodovias. O ministro também libera o tráfego na BR-101 entre Teotônio Vilela e Junqueiro

O ministro dos Transportes, Portos e Aviação, Valter Casimiro, visitou obras que estão em andamento da Pasta, em Alagoas (AL), nesta quinta-feira (21/6), totalizando um investimento de quase R\$ 250 milhões em infraestrutura dos setores portuário, aeroportuário e rodoviário no estado. Durante a agenda, foi assinado o contrato para a construção do terminal de passageiros do Porto de Maceió, com investimento de R\$ 5,1 milhões do governo federal. A ação está incluída no Programa Avançar e terá 14 meses de duração. Além disso, também foi doado o anteprojeto de dragagem dos canais do Complexo Estuarino Lagunar Mandaú-Manguaba.

Ainda no Porto, o ministro anunciou investimentos para os aeroportos regionais de Maragogi e Arapiraca. Casimiro assinou o Termo de Compromisso (TC) para elaboração do projeto básico do aeroporto regional de Maragogi, no valor de R\$ 3,2 milhões. O empreendimento tem por objetivo consolidar a cidade como um dos principais polos turísticos da região Nordeste. Na visita em Alagoas, o ministro assinou o protocolo de intenções para a construção do novo Aeroporto de Arapiraca. A finalidade do empreendimento é o de consolidar a cidade como um polo agroindustrial, de comércio e de serviços.

Casimiro também participou da assinatura do contrato para as obras de restauração e manutenção das BR-104 e 316, na área urbana de Maceió. Na ocasião, o ministro afirmou que a intervenção vai reduzir acidentes, dar mais conforto e melhorar a trafegabilidade das mais de 1,3 milhão de usuários que trafegam na região metropolitana da capital alagoana. O prazo da obra é de 5 anos (manutenção continuada) e tem extensão de 61,9 km. O valor total do empreendimento é de R\$ 30,1 milhões.

VIADUTO DA PRF - A obra tem por objetivo eliminar o principal ponto crítico da região metropolitana de Maceió, por onde passam mais de 50 mil veículos/dia.

LIBERAÇÃO BR-101 – liberação do tráfego em pista dupla em 10 quilômetros da BR-101/Alagoas do trecho entre Teotônio Vilela e Junqueiro, trecho remanescente do Lote 6, no valor de R\$ 12 milhões, que também integra o Programa Avançar.



Fonte: Divulgação

DNIT SOB NOVA DIREÇÃO

Indicado pelo presidente Michel Temer para a direção Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, o engenheiro Civil José da Silva Tiago, superintendente Regional do DNIT no Paraná, deve ser sabatinado pelo senado em breve para assumir a vaga deixada por Valter Casimiro da Silveira, que atualmente está à frente da pasta dos Transportes. Dono de um perfil "tocador de obras", como se diz no jargão da construção pesada, Tiago possui entre suas realizações diversos trabalhos de fundamental importância para a estruturação viária no Estado do Paraná, como os melhoramentos e a elaboração dos projetos de duplicação da BR-163. Obras que, de acordo com o reconhecimento popular e as homenagens por ele recebidas, foram marcadas por um grande entendimento das necessidades locais e franca abertura ao diálogo.



MATERIAIS PARA TODAS VIAS E RODOVIAS

BANDEIRANTES
SINAIS VIÁRIOS

A SINALIZAÇÃO VIÁRIA
QUE SE COMUNICA COM O MOTORISTA

UMA EMPRESA COM
ESTRUTURA MODERNA DE
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS DO
SEGMENTO DA **SINALIZAÇÃO**
VERTICAL, COMUNICAÇÃO VISUAL
E **SINALIZAÇÃO HORIZONTAL**
AUXILIAR, APTA PARA ATENDER
NORMAS TÉCNICAS DOS MAIS
EXIGENTES PADRÕES DE QUALIDADE

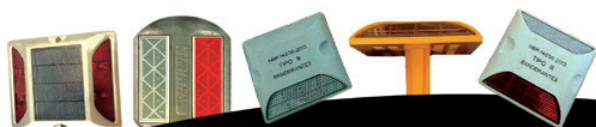


BARREIRAS PLÁSTICAS
COM CABO DE AÇO / MONOCOLOR

PLACAS
REFLETIVAS PARA
BRAÇOS PROJETADOS E PÓRTICOS

BALIZADORES / DELIMITADORES
CANALIZADOR • ALTA PERFORMANCE FLEXÍVEL • BALIZADOR DE SOLO
DEMILITADOR COLÍNDRICO • BALIZADOR CÔNICO TIPO T E OUTROS

TACHAS METÁLICAS E DIVERSAS
CAMPEÃS EM PERFORMANCE



Vendas: +55 (11) 2067-6477

Av. Presidente Wilson, 1326 - Mooca - SP - 03107-001
comercial@bandeirantessinais.com.br

CORAGEM PARA O CAMPO.



RETROESCAVADEIRA
XT870BR
VERSATILIDADE EM TODOS OS DETALHES

PÓS-VENDAS



Consulte a lista de máquinas financiadas pelo FINAME com nossos revendedores. Para financiamento próprio XCMG consulte nossas condições e representantes. As dimensões, capacidades e pesos apresentadas bem como qualquer conversão usada, são sempre aproximadas e estão sujeitas a variações consideradas normais dentro do processo produtivo. A XCMG se reserva no direito de modificar as especificações e materiais ou introduzir melhoramentos a qualquer tempo sem aviso prévio ou obrigação de qualquer espécie. Fotos meramente ilustrativas, as imagens podem apresentar itens opcionais.

OUSADIA PARA A CIDADE.



PA-CARREGADEIRA
LW300KV
O LANÇAMENTO DA XCMG NO BRASIL

Procure seu revendedor próximo ou ligue no nosso 0800 para maiores informações.

XCMG BRASIL – COMÉRCIO E SERVIÇOS
Av. Ladslau Kardos, 700 – Bairro dos Fontes
Guarulhos – SP – CEP 07250-125
Tel.: +55 (11) 2413-0500

XCMG BRASIL INDÚSTRIA
Rodovia Fernão Dias – BR 381 – KM 854/855
Pouso Alegre – MG – CEP 37556-830
Tel.: +55 (35) 2102-0500



0800-7708866

www.xcmg-america.com



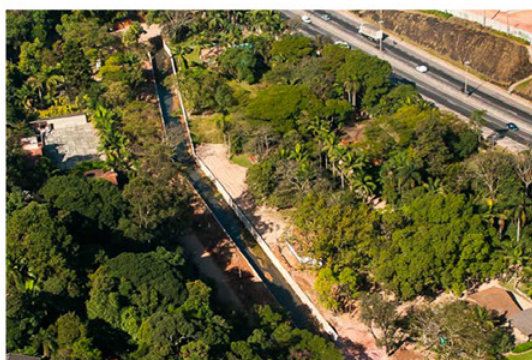
Rodovias
Vias Urbanas
Ferrovias
Macro-drenagem
Saneamento



**Engenharia é a arte de aplicar
competências para a superação de desafios.**

**Engenharia é a equação
da experiência com a credibilidade.**

O resultado é solidez.



**O resultado é
Souza Compec Engenharia e Construções**

Rua Amaro Cavalheiro, 366 - 2º andar - Pinheiros
São Paulo - SP CEP 05425-011
Tel. (11) 3030 0000
souzacompec@souzacompec.com.br



SOUZA COMPEC
ENGENHARIA E CONSTRUÇÕES LTDA.