

Construir

Revista da AEERJ - Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro

Ano XV - nº 43 - Novembro de 2004

PETRÓLEO E GÁS: UM SETOR QUE GERA EMPREGO E RIQUEZA

Presidente da Petrobras,
José Eduardo Dutra, diz
que vai investir no
Rio de Janeiro US\$ 23 bilhões

ROYALTIES DO PETRÓLEO "Estado do Rio não
recebe o que deveria", afirma Wagner Vicer

CESAR MAIA garante que até 2007 não
faltarão canteiros de obras na cidade



Parabéns prefeito



Cesar Maia

A sua reeleição mostra que o trabalho que realizou ao longo dos últimos anos foi ao encontro dos desejos e expectativas do povo carioca. Um povo que aposta que a Cidade Maravilhosa poderá ficar ainda melhor.

**Conte com o nosso apoio
para esta nova jornada**



H.J. RODRIGUES MELO LTDA.





Capa
pág. 10

Entrevista: José Eduardo Dutra
Presidente da Petrobras fala sobre os planos e projetos da empresa para o Estado do Rio



06 Aeroporto Santos Dumont entra em obras

Terminal será modernizado e ampliado para receber 8,5 milhões de passageiros por ano



14 Petróleo: setor que gera riqueza para o Rio de Janeiro

Wagner Victor diz que estado não recebe o que deveria pela exploração de petróleo na Bacia de Campos



18 A promessa de muito trabalho para a cidade

O prefeito Cesar Maia garante muitas obras nos próximos anos por conta dos Jogos Pan-Americanos de 2007



20 Mais um passo para extensão da Linha 1 do Metrô

Governo do Estado do Rio retoma obras da estação Cantagalo, que deverão estar concluídas em março de 2006

Expediente



ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DE ENGENHARIA DO RIO DE JANEIRO

Av. Rio Branco, 124/7º andar
CEP 20040-001 - Rio de Janeiro - RJ
PABX (21) 3970-3339
e-mail: aeerj@aeerj.com.br
home page: www.aeerj.com.br

PRESIDENTE

Francis Bogossian

VICE-PRESIDENTE

Ricardo Araujo Farah

DIRETOR ADMINISTRATIVO-FINANCEIRO

Eduardo Backheuser

DIRETOR EXECUTIVO

João Américo Gentile de Carvalho Mello

DIRETORES

Alberto Sodré de Almeida Fialho
Carlos Alberto Brizzi Benevides
Carlos Alberto Lima Dias
Edálio Carlos Magalhães
Flávio Battioli Coimbra
João Batista Pizzarro Drummond Filho
Luiz Carneiro de Oliveira
Roberto Hachiya de Azevedo

CONSELHO CONSULTIVO FISCAL

Antonio Cid Campelo Rodrigues
Jefferson Paes Figueiredo Filho
João de Deus Vaz da Silva Neto
Luiz Gonzaga Quirino Tannus
Reginaldo Assunção Silva

ASSESSORIA CONTÁBIL

Abigail D. Normando da Silva

CONSTRUIR:

A revista **Construir** é uma publicação da AEEERJ editada pela CCRio Comunicação

DIRETOR RESPONSÁVEL

João Américo Gentile de Carvalho Mello

EDITOR EXECUTIVO

Cleber Cabral Reis-DRT/RJ nº12.567
e-mail: cleber@aeerj.com.br

COORDENAÇÃO

Ana Maria Leite Barbosa
anamaria@aeerj.com.br

REVISÃO

Astrogildo Esteves Filho
astrogildofilho@yahoo.com.br

PUBLICIDADE

Cristiane Arruda de Castro
e-mail: cristiane@aeerj.com.br
Angela Caldas
e-mail: angela@aeerj.com.br

PROJETO, EDIÇÃO GRÁFICA e PROGRAMAÇÃO VISUAL

Isaias Costa da Silveira
e-mail: isaias@isaias.com.br

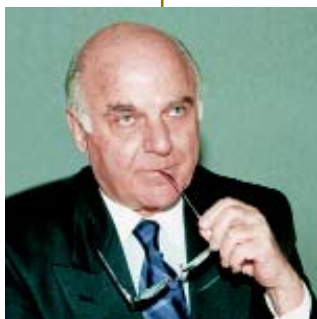
FOTOLITO e IMPRESSÃO

Sol Ação Editora Ltda-ME
Tel: (21) 2223-2727

EDIÇÃO

Sol Ação Editora Ltda-ME

BHS, o Banco para Habitação e Saneamento uma solução para o País



Francis Bogossian
Presidente da AEERJ

Já se passaram dois anos desde a eleição do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, quando ele anunciou que as áreas de saneamento e habitação teriam prioridade em seu governo. No primeiro ano nada aconteceu, mas era o primeiro ano. Estamos no final do segundo e tudo continua na mesma. A Caixa Econômica Federal não conseguiu liberar os recursos programados para 2004. O dinheiro existe, mas continua parado.

É um absurdo que até o início de novembro, a Caixa e o Ministério das Cidades ainda fiquem batendo cabeça para encontrar formas de liberar os recursos que existem. Criam planos, reestruturam programas e voltam a analisar, analisar, analisar, as propostas. E, mais uma vez, 2004 termina sem um Plano Habitacional consistente.

A Caixa Econômica não tem vocação para cuidar dos setores de Habitação e Saneamento. São quase 20 anos de inércia. Entra governo, sai governo e nada acontece. Os recursos disponíveis não chegam ao setor da construção. Pelas perspectivas que se avizinham este ano não será diferente: os recursos do FGTS serão liberados para a compra de material de construção. É um presente de Natal. O financiamento mais uma vez se destinará a ampliar os barracos nas favelas, enquanto as propostas das construtoras para financiamento de novas unidades continuarão sendo analisadas pela Caixa.

O País precisa de um Banco da Habitação e do Saneamento, com foco único e exclusivo neste dois setores, para que os financiamentos voltem a acontecer. Foi depois da extinção do BNH em 1986 que começamos a retroceder nestes setores. Se o BNH tinha problemas, deveriam ter sido corrigidos. Sua

extinção e transferência de atribuição à Caixa Econômica Federal atravancaram o setor.

Além da criação de uma instituição onde os contribuintes do FGTS tivessem acesso a aplicação dos recursos e a sua rentabilidade como em todos os outros fundos de investimento, o Banco da Habitação e do Saneamento poderia voltar a financiar cooperativas como foi feito com muito sucesso na década de 70.

O trabalho do Inocoop – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais poderia ser utilizado como exemplo. Criado com a finalidade de assessorar as cooperativas ou atender os mutuários de categorias profissionais que não tivessem cooperativas, o Inocoop é um órgão privado que atua em várias cidades brasileiras, há mais de 40 anos, promovendo a construção. No Rio, foram mais de 60 mil moradias construídas sob a supervisão do órgão.

A experiência do Inocoop não pode ser desprezada. Sem financiamento do estado e da Caixa Econômica, o Inocoop desenvolveu o Plano de Cooperativa Habitacional Auto-Financiável, que permite o acesso à casa própria a preço de custo, sem juros, sem intermediários e sem burocracia.

É preciso que o presidente Lula coloque estes dois temas – Habitação e Saneamento – como prioridades de seu governo. O projeto de lei que regula o saneamento ainda não foi encaminhado para o Congresso e o Programa Nacional de Subsídio à Habitação de Interesse Social, que cria um fundo para atender às camadas mais pobres da população, continua em discussão no Congresso sem que note algum empenho do governo para sua aprovação. ■

Obras do Santos Dumont decolam

Conclusão está prevista para janeiro de 2007

O Aeroporto Santos Dumont inicia um importante processo de transformação, depois de uma intensa polêmica, que se arrastou por quase dois anos, a partir do anúncio das obras de ampliação e modernização de suas instalações. De um lado, arquitetos, ambientalistas, pilotos, agentes de viagem e defensores do patrimônio histórico vislumbraram a derrocada literal do mais belo aeroporto do mundo. De outro lado, a Infraero, companhias aéreas e habituais passageiros justificavam a emergência da obra sob a alegação de que o local era incapaz de comportar o fluxo atual de usuários. O aeroporto estava recebendo mais de três milhões de pessoas por ano, quase o dobro da sua capacidade (1,8 milhões). Quem chegava ao terminal tinha a visão de uma rodoviária lotada e sem conforto.

Diante do impasse, o presidente da Infraero, Carlos Wilson, submeteu o projeto ao Instituto Estadual do Patrimônio Artístico e Cultural (Inepac) e ao Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), realizou duas

consultas públicas e atendeu a todas as exigências dos órgãos de controle ambiental e urbanístico. As obras, que começaram em outubro, serão executadas por um consórcio de empresas, do qual participam as associadas da AEERJ **Norberto Odebrecht e Carioca Engenharia**, deverão estar concluídas em janeiro de 2007, antes do início dos Jogos Pan-Americanos.

O trabalho de ampliação e modernização do Santos Dumont, no valor de R\$ 280 milhões, inclui reforma do atual terminal, construção de um novo terminal para embarque de passageiros, corredor de ligação entre os dois prédios e instalação de nove pontes de embarque. O presidente da Infraero disse que a Ponte Aérea, utilizada por mais de três milhões de passageiros por ano, mostra como o Santos Dumont está sobrecarregado. "Com a retirada dos vãos de longa distância para o Aeroporto Tom Jobim, no Galeão, conseguimos dar um conforto maior aos passageiros do Santos Dumont, mas este



Carlos Wilson: preocupação foi preservar o terminal

As mudanças

AEROPORTO SANTOS DUMONT	SITUAÇÃO ATUAL	DEPOIS DA OBRA
Capacidade de atendimento	1,8 milhão passageiros/ano	8,5 milhões passageiros/ano
Área do Terminal	33.000 metros quadrados	61.000 metros quadrados
Balcões de check-in	33 posições	55 posições
Esteiras de bagagem	2	5
Pontes de embarque	-	9
Lojas	50 pontos comerciais	153 pontos comerciais

conforto só será completo após o fim das obras”, disse Carlos Wilson.

Novo terminal - O engenheiro José Luiz Ramos, da Construtora Norberto Odebrecht, explicou que será construído inicialmente o novo terminal de embarque, que terá 1.843 metros quadrados. Ele será erguido onde hoje está localizado o estacionamento de veículos, que será remanejado e terá sua capacidade atual ampliada. Após as reformas, o atual terminal de passageiros passará a operar apenas para desembarque.

O projeto foi desenvolvido também utilizando novas tecnologias para o uso racional de energia elétrica, reutilização de água, tratamento de esgoto e utilização de técnicas de edifício inteligente, com a interligação de todos os sistemas eletrônicos de climatização.

O engenheiro José Luiz Ramos disse que em 15 meses estará concluída a construção de um conector envidraçado com nove pontes de embarque. Dentro de 22 meses, o novo terminal deve entrar em funcionamento. A última fase da modernização será a reforma do terminal atual. A obra deverá gerar mais de quatro mil empregos diretos e indiretos. Com o novo aeroporto em funcionamento, a expectativa da Infraero é que sejam gerados quase dez mil novos empregos.

Com capacidade para receber 1,8 milhão de passageiros por ano, o Santos Dumont movimentava hoje, apenas na ligação com o Aeroporto de Congonhas, em São Paulo, cerca de três milhões de passageiros por ano. Os estudos da Infraero





Tratorzan Comércio de Peças para Tratores Ltda.
 Rua Filomena Nunes, 101 - Olaria - Rio de Janeiro - RJ - Telefax: (0xx21) 3976-5353
<http://www.tratorzan.com.br> - E-mail: tratorzan@rio.com.br

Peças para Reposição
Mangueiras Hidráulicas
Material Rodante

DISTRIBUIDOR AUTORIZADO


ITALTRACTOR LANDRONI

indicam, entretanto, que o movimento desta rota deverá atingir, até 2010, cinco milhões de passageiros por ano.

Estilo - O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto Sérgio Jardim, segundo ele, "com a preocupação de preservar o estilo arquitetônico original desenvolvido, na década de 30". Considerado um dos maiores exemplos da arquitetura modernista brasileira, a estação de passageiros do Santos Dumont passou por diversas reformas e adaptações, até que, em 1998, foi parcialmente destruído por um grande incêndio. Ao realizar a reconstrução nos moldes originais, a Infraero trabalhou em parceria com o Inepac que, ao final do trabalho, tombou o terminal de passageiros.

Concebido originalmente como terminal de hidroaviões, o Aeroporto Santos Dumont foi projetado em 1934 e tinha como proposta atender às exigências de um centro urbano da dimensão do Rio de Janeiro daquela época. Setenta anos depois, mantém sua vocação de aeroporto central, voltado para operação de vôos de curta distância.

O arquiteto Sérgio Jardim explicou que as obras não afetarão o funcionamento do aeroporto. "O atual terminal operará normalmente até que o novo fique pronto. Depois, o novo concentrará embarques e desembarques até que as reformas do antigo fiquem prontas." Quando todo o projeto estiver concluído, o antigo terminal ficará somente com desembarques e o novo com embarques.

Com as mudanças, o aeroporto passará a ter cinco esteiras de bagagem, em vez das duas atuais, e o número de lojas passará de 50 para 153.

O arquiteto enfatizou que uma das maiores preocupações da Infraero foi com a preservação do atual terminal, tombado desde 1998 pelo Inepac. Durante as reformas, a fachada será restaurada e ganhará esquadrias semelhantes às originais, da década de 30. Interditados desde o incêndio de 1998, o segundo e terceiro pisos do atual terminal serão reativados. Lá funcionará o setor administrativo da Infraero.

No novo terminal, o térreo concentrará os balcões das empresas aéreas; o segundo piso, as salas de embarque; e o terceiro, lojas e uma grande praça de alimentação. O saguão central do novo terminal terá 17 metros de altura. ■

Resumo histórico

- 1934** – Começa a construção do Santos Dumont, projetado pelo escritório de arquitetura MM Roberto.
- 1936** – É inaugurado o primeiro aeroporto civil do País. A Vasp fez o primeiro vôo entre Rio e São Paulo com dois Junkers 52.
- 1938** – A pista é ampliada de 700 m para 1.050 m de comprimento. É inaugurado o terminal principal pelo presidente Getúlio Vargas.
- 1947** – Fica pronta a estação central e a pista é estendida em mais de 300 metros.
- 1950** – O Santos Dumont entra na rota de todas as companhias aéreas e vive seu auge.
- 1959** – No dia 6 de julho, a Varig, Vasp e Cruzeiro se unem e começam a ligar o Rio a São Paulo com vôos escalonados a cada 60 minutos. Nasce a Ponte Aérea.
- 1960** – A entrada em operação dos aviões a jato reduz drasticamente o movimento no aeroporto. Os novos 707, DC-8, Coronado, Caravelle e Comet com destino ao Brasil vão para o Galeão, o único com capacidade para atendê-los.
- 1965** – O Santos Dumont passa a operar apenas vôos da Ponte Aérea e os serviços domésticos com aeronaves turboélices, além dos aviões da FAB. Começam os primeiros serviços de táxi-aéreo e de aeronaves executivas.
- 1998** – Um incêndio no dia 13 de fevereiro consome dois terços do terminal. O prejuízo é de R\$ 50 milhões. Em agosto do mesmo ano, o terminal foi recuperado e voltou a operar normalmente.
- 2004** – Em outubro, o aeroporto entrou em obras e será ampliado para atender 8,5 milhões de passageiros por ano.

PLANORCON
PROJETOS TÉCNICOS LTDA.

36 ANOS DE PROJETOS LEVADOS A SÉRIO

PRACA DR. DEL VESCHIO, 47 - RIO COMPRIDO - RIO DE JANEIRO - RJ - CEP 20061 - 158
TELEFONE: (21) 2502-7345 e-mail: planorcon@net.com.br - www.planorcon.com.br

AEROPORTO SANTOS-DUMONT
PROJETOS DE ARQUITETURA
CONTRATANTE

FIGUEIREDO FERRAZ
CONSULTORIA E ENGENHARIA DE PROJETO LTDA.

ESTUDOS PRELIMINARES

• ARQ. SERGIO JARDIM
ARQ. MICHEL DE FOURNIER
E EQUIPES

PROJETOS BÁSICOS E EXECUTIVO

• ARQ. SERGIO JARDIM
ARQ. BERNADETE ANDREKOWISK
E EQUIPE



ESPECIFICAR
AÇO COS CIVIL
NA
ESTRUTURA



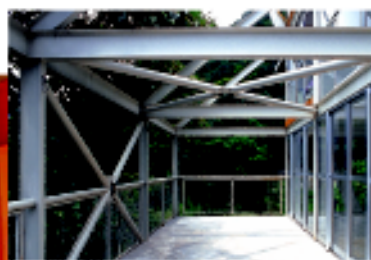
ROOF

Comece seu projeto pensando em aço.

Os mais variados projetos ganham significativas vantagens quando utilizam estruturas em aço. Flexibilidade em adaptações e reformas, redução no prazo de execução e aumento da área útil são alguns dos bons motivos para você optar por aço.

Saia do tradicional e surpreenda-se com os resultados. Construa em aço Cos Civil.

Cosipa. Construindo agora o futuro.




COSIPA Sempre em movimento
EMPRESA DO SISTEMA USIMINAS



Arquivo Petrobras

Entrevista: José Eduardo Dutra

Rio, um esta

Em entrevista exclusiva à revista **Construir**, o presidente da Petrobras, José Eduardo Dutra, falou sobre os planos e projetos da empresa para o Rio de Janeiro, estado onde foram investidos, desde a criação da companhia, em 1953, até o início deste ano, R\$ 140 bilhões. Pela sua posição privilegiada no setor naval, o estado, nos próximos sete anos, vai receber mais US\$ 23,05 bilhões, metade dos US\$ 46,1 bilhões que a empresa vai investir neste período em diversos projetos. Entre eles, a ampliação da Refinaria Duque de Caxias, construção de termelétricas e navios petroleiros. Segundo Eduardo Dutra, a Petrobras é responsável pelo emprego, direto e indireto, de mais de 100 mil pessoas no estado, número que deverá aumentar nos próximos anos.

Construir – O plano estratégico da Petrobras prevê US\$ 53,6 bilhões de investimentos nos próximos anos. Quanto deste valor será aplicado no Estado do Rio de Janeiro?

Eduardo Dutra – A nova revisão do Plano Estratégico da Petrobras, concluída em maio do corrente ano, contemplou um ajuste da missão da companhia, enfatizando o compromisso da Petrobras com o desenvolvimento do Brasil. Dentro desta premissa, serão investidos no País cerca de US\$ 46,1 bilhões, com ênfase para o apoio à indústria nacional por meio de ações que incluem a exigência de conteúdo mínimo nacional nas contratações para construção de plataformas e outros empreendimentos. O Estado do Rio de Janeiro, pela sua posição privilegiada no setor de construção naval, receberá a maior parcela dos recursos previstos no plano. A previsão é de que cerca de 50% do total de investimentos, nos próximos sete anos, serão aplicados no Estado do Rio de Janeiro.

Construir – Quais são as obras previstas e quantos empregos irão gerar?

Eduardo Dutra – As obras da Refinaria Duque de Caxias – Reduc, com investimentos de US\$ 1,8 bilhão em três anos, têm como objetivo principal a adaptação para aumentar o processamento de óleo nacional pesado, adequação da produção de derivados ao perfil da demanda e melhoria da qualidade de produtos, além da redução de emissões com significativos ganhos para o meio ambiente. Na área de exploração e produção as obras envolvem projetos de desenvolvimento em cerca de 15 projetos, visando aumentar a produção da Bacia de Campos dos atuais 1.250 mil barris para 1.700 mil barris por dia em 2006/2007. Além das plataformas P-51 e P-52, cuja construção no Rio de Janeiro já foi definida, o estado é candidato potencial a sediar outras obras do gênero que estão em fase de projeto. Em parceria com o BNDESPar (16,67%), a Suzano e a Unipar (ambas com 33,33%), a Petrobras participa da Rio Polímeros S.A., sociedade criada para implantar o Pólo Gás Químico do

do movido a petróleo

Rio de Janeiro. Os empreendimentos da área de logística compreendem a implantação do Plano Diretor de Escoamento de Gás Natural da Bacia de Campos – PDEG, destinado a aumentar a flexibilidade operacional da produção de gás e elevar a oferta desse combustível para o mercado consumidor, o Plano Diretor de Escoamento de Óleo da Bacia de Campos e o gasoduto Campinas–Rio, destinado a ampliar a capacidade de abastecimento de gás para regiões ainda não atendidas. Também estão programadas obras de construção de novos navios petroleiros e embarcações de apoio às operações, exploração e produção no mar. No setor de energia estão previstas as construções das seguintes termelétricas no estado: Macaé Marchant, Eletrobolt, Termo Rio e Termo Norte Fluminense. A Petrobras gera mais de 100 mil empregos diretos e indiretos no Estado do Rio, mas, com as obras em andamento, este número será consideravelmente ampliado.

Construir – Quanto o estado recebe anualmente de taxas e impostos pagos pela Petrobras?

Eduardo Dutra – O Estado do Rio e 63 municípios fluminenses recebem, anualmente, em royalties e participação especial pela produção de petróleo cerca de R\$ 4,5 bilhões e, com o aumento do volume produzido este valor passará para R\$ 6,9 bilhões. Em impostos estaduais foram recolhidos, em 2003, cerca de R\$ 150 milhões e em impostos municipais R\$ 37 milhões.

Construir – Além de impostos, como a empresa tem contribuído, ao longo de sua existência, para o desenvolvimento econômico e social do Rio de Janeiro?

Eduardo Dutra – Desde a sua criação em 1953, a Petrobras investiu no Estado do Rio de Janeiro, até janeiro de 2004, cerca de R\$ 140 bilhões, compreendendo uma estrutura completa e moderna de produção, refino e abastecimento de petróleo e derivados.

Construir – Qual é o volume e quanto representa o Rio de Janeiro na produção de petróleo da empresa?



AIR PARTS

LOCAÇÃO



COMPRESSORES PORTÁTEIS DIESEL E ELÉTRICOS,
ROMPEDORES DE CONCRETO E TUDO MAIS PARA
SUA OBRA.



ESTAS MÁQUINAS PODEM ESTAR AINDA HOJE NA SUA OBRA

www.airparts.com.br

(21) 24016178 | 24017431 | 33320324 | 33319310

Eduardo Dutra – A produção atual de petróleo da Bacia de Campos, de 1.250.000 barris, corresponde a 80% do total produzido pela Petrobras.

Construir – *O senhor apresentou no ano passado um projeto de construção de um oleoduto para escoar a produção da Bacia de Campos. No entanto, o governo do estado foi contra e se manteve firme defendendo a construção de uma nova refinaria. Por que a Petrobras optou pelo oleoduto?*

Eduardo Dutra – Diante das restrições impostas para a implantação do oleoduto terrestre para abastecimento das refinarias do Sudeste, do Plano Diretor de Escoamento e Tratamento de Óleo da Bacia de Campos, a Petrobras resolveu adotar uma nova alternativa para viabilizar o transporte do aumento futuro da produção de petróleo do litoral fluminense e manter a meta de auto-suficiência em 2006/2007. A nova concepção utilizará o modal misto, ou seja, parte do trecho por dutos submarinos, ligando as plataformas de águas profundas a uma plataforma de bombeamento (PRA-1) posicionada em águas mais rasas, parte por navios, da PRA-1 até os terminais marítimos no litoral do Estado do Rio e de São Paulo. Dos terminais, o petróleo será escoado para as refinarias no Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo por oleodutos terrestres já existentes.

Construir – *A construção da refinaria está descartada*

Eduardo Dutra – A implantação de infra-estrutura de escoamento do aumento futuro da produção da Bacia de Campos, não está vinculada à decisão de construir uma nova refinaria no País, na medida em que são projetos específicos, com prazos diferentes de implantação e objetivos distintos. As análises do comportamento da demanda nacional indicam que uma nova refinaria no País deverá entrar em operação em 2010/2011, com início de construção somente em 2007/2008. A sua localização, entretanto, dependerá de amplos estudos de logística e mercado. ■



Arquivo Petrobras

Petróleo e gás, a força do desenvolvimento

Nos próximos sete anos serão investidos no setor de petróleo e gás nada menos do que US\$ 52,5 bilhões, uma soma expressiva em qualquer parte do mundo. Desta quantia US\$ 46,1 bilhões fazem parte do Plano Estratégico da Petrobras e os US\$ 6,4 bilhões restantes estão previstos na carteira de investimento de outras empresas que operam no País. Do valor aplicado pela Petrobras, 50% serão realizados no Estado do Rio de Janeiro, onde a companhia gera mais de 100 mil empregos diretos e indiretos. Esses dados resumem a contribuição desta indústria para a economia nacional. Os números da Agência Nacional de Petróleo (ANP) indicam, que com a quebra do monopólio, em 1995, o setor elevou para 5,4% sua participação no Produto Interno Bruto (PIB), o que corresponde a R\$ 52,6 bilhões na formação da riqueza nacional.

A história deste setor tem um aspecto peculiar, pois foi o único segmento de infra-estrutura no Brasil que se organizou em torno de uma empresa: a Petrobras, cuja trajetória é marcada por grandes desafios. Em 50 anos de existência a companhia conquistou destaque no cenário internacional e ocupa hoje o 12º lugar na lista das maiores empresas de petróleo do mundo, com uma produção de cerca de 1,32 milhão de barris dia, extraídos de nove mil poços. A previsão da empresa é produzir e refinar 2,3 milhões de barris/dia em 2010, marca que dará ao país a auto-suficiência na geração de petróleo. Esses resultados mostram que a luta que mobilizou a nação no início da década de 50 para a criação da Petrobras não foi em vão.

Parceria – Ao longo das últimas décadas a Petrobras desenvolveu uma parceria profícua, duradoura e bem-sucedida com o setor privado. Hoje, o parque industrial brasileiro de fabricantes de materiais e equipamentos e prestadores de serviços para a área de petróleo e gás é formado por cerca de 2 mil fornecedores diretos, de portes médio e grande, e mais de 30 mil subfornecedores indiretos, cuja maior parte é de pequenas e médias empresas. Essas empresas são reconhecidamente capacitadas em quase toda a cadeia de suprimento e competitivas em termos internacionais. Para atender ao aumento da demanda, decorrente dos novos investimentos em curso e os previstos, as principais empresas fornecedoras passam por processo de reestruturação, modernização e ampliação. Estima-se que esse parque industrial investiu, entre 1999 e 2003, de US\$ 2 a 3 bilhões na ampliação e modernização técnica da capacidade produtiva nacional.

No mercado interno as perspectivas para o setor são excelentes. Até 2010 serão investidos US\$ 46,1 bilhões, de acordo com o plano estratégico da Petrobras. Estão previstas encomendas de mais 11 plataformas e de 18 navios petroleiros. A essa demanda podem-se somar outras seis ou oito plataformas das demais empresas petrolíferas que adquiriram blocos para exploração e produção de petróleo.

Além das encomendas de plataformas há inúmeros e vultosos investimentos previstos para os próximos anos, no País, em praticamente todos os segmentos da cadeia produtiva de petróleo com destaque para a prospecção sísmica, perfuração de poços,

construção de bases portuárias de apoio logístico à produção no mar, processamento de gás natural, refino de petróleo pesado. Estão previstas ainda a instalação de bases de armazenamento e distribuição, ampliação da frota de *supply boats*, expansão das redes de dutovias para óleo, gás e derivados, ampliação da capacidade de geração termelétrica a gás ou óleo.

Mais emprego – O governo tem a grande preocupação de garantir que os investimentos desta indústria gere oportunidades de trabalho no País. O Ministério das Minas e Energia informou que uma das exigências do governo Lula é a participação da indústria nacional nas obras realizadas pela Petrobras, um compromisso assumido durante a campanha eleitoral. Para a construção das plataformas P-51 e P-52, no valor de R\$ 3,5 bilhões, por exemplo, foi exigido um conteúdo nacional de 75%. Com esta medida serão criados cinco mil novos empregos diretos e 15 mil indiretos.

A mesma política foi adotada na quinta rodada de licitação para exploração e produção de petróleo em novas áreas. Nesta rodada as concessionárias têm que adquirir, de fornecedores nacionais 30% dos equipamentos e serviços na fase de exploração em bloco localizados em áreas profundas, 50% em águas rasas e 70% em terra. Na área de gás foi estabelecido que na implantação de uma rede de gasodutos, no Sudeste e no Nordeste, com valor estimado em R\$ 3,3 bilhões será exigido um conteúdo nacional mínimo de 70% do valor total dos contratos, assegurando 10 mil novos empregos diretos e cerca de 30 mil indiretos.

Impacto – A expansão da produção de petróleo no Brasil, com a chegada de novas empresas no setor, em breve começará a desencadear efeitos em toda a economia brasileira. O setor petróleo deverá receber investimentos de US\$ 100 bilhões nos próximos dez anos e por estar entre os mais dinâmicos da economia, promete alavancar o crescimento de toda a cadeia produtiva. De

acordo com o estudo "Impacto Econômico da Expansão da Indústria do Petróleo", encomendado pela Organização Nacional da Indústria de Petróleo (Onip) ao Instituto de Economia, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), a produção de petróleo, hoje de 1,3 milhão de barris diários, já tem proporcionado lucros nos mais diferentes segmentos.

O trabalho mostra que para cada US\$ 1 bilhão aplicados no setor petrolífero, outros US\$ 1,18 milhão são gerados na economia. Além disso, esse investimento garante a ocupação de 37 mil postos de trabalho e proporciona um efeito direto no PIB de US\$ 592 milhões. O estudo utilizou a matriz insumo do IBGE, o que possibilita medir isoladamente o impacto do investimento no setor em toda a cadeia produtiva. Assim, para cada US\$ 1 bilhão, por exemplo, US\$ 153 milhões são computados em serviços prestados às empresas; US\$ 61,9 milhões são faturados na construção civil; US\$ 50,6 milhões são gerados no comércio; US\$ 37 milhões vão para os cofres das imobiliárias por conta de aluguel de imóveis; US\$ 19,6 milhões são obtidos em receita pela fabricação de produtos químicos e US\$ 5,4 milhões são faturados pelos frigoríficos em função do aumento no abate de carnes.

Segundo o economista David Kupfer, pesquisador do Grupo de Indústria do Instituto de Economia da UFRJ e coordenador do estudo, os setores que serão mais impactados pelos investimentos são os de serviços prestados às empresas (levantamento geofísico, serviços técnicos especializados); siderurgia (tubos e perfis de aço); petróleo e gás (perfuração, perfilagem e cimentação de poços); máquinas e equipamentos (serviços de instalação industrial, turbinas, turbo-compressores, árvore de natal molhada); peças e outros veículos (embarcações, peças e acessórios) e construção civil.

CLEBER CABRAL REIS

Números da Petrobras no Rio de Janeiro

Pagamento de <i>royalties</i> participação especial	R\$ 4,5 bilhões
Investimento no RJ até 2010	R\$ 70 bilhões
Geração de empregos até 2010	31 mil
Investimento em projetos culturais em 2003	R\$ 32 milhões
Investimentos em projetos ambientais em 2003	R\$ 16 milhões
Investimentos em projetos sociais em 2003	R\$ 10 milhões
Nº de plataformas de produção até dezembro de 2004	42
Investimentos na Reduc	R\$ 3,6 bilhões
Produção de petróleo por dia	1.250.000 barris
Reserva de petróleo e gás	11 bilhões de barris
Pagamento de impostos estaduais e municipais em 2003	R\$ 190 milhões

Faça como
nossos clientes:

peça.

A gente sempre tem.



Peças de reposição para
TRATORES de todas as marcas:



★ FIAT



★ CASE



★ HUBER WARCO



★ MASSEY



★ FORD



★ MICHIGAN

Inclusive para **TRATORES CATERPILLAR**
e **SISTEMAS HIDRAULICOS.**


SÓ RETRO

Peças e Equipamentos Ltda.

Informações, ligue:

(21)2573-4757

Av. Nova York, 469 - Bonsucesso - Rio de Janeiro
www.soretro.com.br

Receita contestada

Wagner Victer diz que estado não recebe o que deveria pela exploração de petróleo

Cláudio Pereira

Atividade produtiva praticamente concentrada na bacia de Campos (norte fluminense), a indústria do petróleo é tão importante para o estado que o Rio de Janeiro é a única unidade da federação a ter, desde 1999, uma secretaria que conta com a intensa participação de pessoal oriundo da Petrobras. Presidida desde sua criação pelo engenheiro Wagner Victer Granja, a estratégica Secretaria de Energia, Indústria Naval e do Petróleo do Estado do Rio de Janeiro vem gerando dividendos para a economia fluminense. "Nos últimos cinco anos cerca de 30 empresas do setor de petróleo se instalaram no estado, além de centenas de fornecedores de equipamentos", comemora o Secretário.

De acordo com Victer, o atual governo do Estado do Rio de Janeiro, contemplado com algo em torno de R\$ 2,5 bilhões anuais de *royalties* do petróleo, vem planejando com critério a aplicação destes recursos, de maneira a distribuí-los de forma equânime

para integrar todas as regiões do estado. Segundo ele, a receita gerada pela exploração desta riqueza é toda aplicada em investimentos na área de saneamento básico e infraestrutura, mas o Rio de Janeiro, responsável por 83% de todo o petróleo produzido no País, não recebe o retorno financeiro que deveria receber. "Só a produção da bacia de Campos e de parte da de Santos, localizada em nosso território, representa duas vezes a do Catar, país do Oriente Médio que integra a Organização dos Países Exportadores de Petróleo – Opep."

Principal mentor do renascimento da indústria naval no estado, Wagner Victer explicou que o Rio de Janeiro não é recompensado de maneira compatível com a importância que detém na matriz energética do País por causa da progressiva perda de poder político que o estado acumula desde que a capital da República foi transferida para Brasília no início dos anos

sessenta. De acordo com ele, até hoje o carioca, seja político, empresário ou o mais modesto cidadão, não perdeu o hábito de olhar a realidade com uma visão macro, começando pelo País para chegar até seu estado, enquanto as lideranças dos outros estados são mais bairristas. "O Rio de Janeiro é a cidade mais cosmopolita do Brasil e nossa visão do País como um todo às vezes compromete a defesa de nossos interesses locais", explicou.

Ele lembrou um desses deslizes, ocorrido na Constituinte de 1988, quando uma emenda do então deputado federal José Serra foi sorrateiramente aprovada e fez com que a arrecadação do ICMS deixasse de ser feita sobre a produção, no estado onde a riqueza é produzida, em favor da base territorial onde o petróleo é consumido. Por causa dessa distração da representação parlamentar fluminense, "o Rio de Janeiro acumula perdas

anuais de R\$ 5 bilhões, duas vezes o que ganhamos por ano com os *royalties*".

Crítico moderado do tratamento dispensado pelo Governo Federal ao Estado do Rio, Victer ressalta que o problema não é só deste ou do governo anterior, já que há muitas décadas o poder central assume posições acomodadas e palacianas contra o estado. Ele destacou que as recentes realizações do governo fluminense – em cinco anos as encomendas do setor naval passaram de U\$ 50 milhões para U\$ 2,5 bilhões – credenciam o Rio de Janeiro a receber um tratamento igual ao dado a outras unidades da federação. "Quando reclamamos, não estamos fazendo política e sim reivindicando o que julgamos ter direito para melhorar a qualidade de vida da nossa população", explicou.

O secretário de Energia, Indústria Naval e do Petróleo do Estado do Rio de Janeiro argumentou que o petróleo, uma riqueza esgotável, não tem duas safras e, por isso, o norte do estado, onde fica a Bacia de Campos, deveria ser contemplado com a instalação da refinaria que a Petrobrás pretende implantar. De acordo com Wagner Victer essa seria a decisão mais justa não só pelos números relacionados à produção, mas também pela localização próxima dos grandes centros e a necessidade de um projeto a longo prazo para a região. "Todos lembram o que aconteceu com a região de Serra Pelada assim que o ouro lá produzido acabou e o abandono tomou conta da área", argumentou.

Wagner Victer disse também que a bancada federal do Estado do Rio está mobilizada, independente de questões partidárias, em torno de uma série de projetos importantes para o estado. Além da refinaria no norte do estado; o Arco Rodoviário que circunda a baía de Guanabara e compreende intervenções na BR-109; obras na BR-493; projeto de expansão do metrô; duplicação da rodovia BR-101 e a retomada das obras da usina nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis. ■

PAULO MARINHO



TUNNEL LINER ARMCO STACO

Não interfere na superfície e no tráfego

O TUNNEL LINER é a solução mais rápida, versátil e econômica para a construção de túneis em obras de saneamento, construção viária/ metroviária e mineração.

- Reduz os custos e prazos de entrega das obras;
- Processo não destrutivo. Não interfere na superfície e no tráfego;
- Pode ser utilizado na maioria dos tipos de solos;
- Fabricado em aço de alta resistência estrutural, nos modelos TL460 e o recém lançado TL500, de alta produtividade e progressão rápida na montagem.
- Tem alta resistência a cargas estáticas e pressões transversais e absorvem as cargas dinâmicas;
- Fabricado em aço galvanizado por imersão a quente, pós-conformação, ou revestido em Epoxy HR;
- Milhares de obras já realizadas comprovam a sua longa durabilidade.



Principais aplicações:

- Galerias de drenagem de águas pluviais;
- Redes de esgoto;
- Passagem de tubulações de água e esgoto;
- Canalização de córregos e rios;
- Passagem de veículos e pedestres;
- Passagem de cabos de energia e telefonia;
- Aplicações em obras metroviárias;
- Aplicações em mineração;
- Recuperação de galerias obstruídas ou deterioradas.



Rio: Tel.: (21) 2472-9111 - Fax: (21) 2471-6260 - e-mail: rj.armco@staco.ind.br
São Paulo: Tel.: (11) 6941-9862 - Fax: (11) 6191-3671 - e-mail: sp.armco@staco.ind.br
www.armcostaco.com.br



Arquivo AEERJ

Haroldo Guanabara: elegância insubstituível

Não há profissionais insubstituíveis. Dons ou características especiais de alguns indivíduos podem, e devem, no entanto, ser assim considerados, já que verdadeiramente o são.

Na função de diretor-executivo da AEERJ, como tive o prazer de conhecê-lo, Haroldo era respeitado, dentro e fora da associação, por sua capacidade empreendedora, agilidade de pensamento e poder de argumentação. Firme nas posições que assumia pela entidade, nunca deixou, entretanto, de tratar seus interlocutores com fineza e educação. Homem de leitura, portanto bem informado, Haroldo passava da política à economia, pelas artes e filosofia, discorrendo desenvolto sobre qualquer tema, coerente com a sua cultura. Era sempre muito agradável estar e conversar com Haroldo Guanabara. Este Haroldo não pode ser substituído.

Por que, fico me perguntando, diante de tantos atributos adjetivos, surpreendo-me por colocar em destaque a sua substantiva elegância? Não há racionalidade na escolha. Assim como foram lamentadas, com muita tristeza, as notícias da sua doença, também foi enorme o alívio dos tantos que o apreciavam, ao saber da sua partida. Não é justo para ninguém, muito menos do porte do nosso Haroldo, ficar semi-inconsciente e preso a um leito.

Na tarde de 12 de março tive notícia do seu falecimento. Boas lembranças, no ato, trouxeram ao pensamento o homem alto, moreno, grisalho, sempre penteado, bem vestido, exalando perfume sutil. Nada em Haroldo era exagero. Falava, pausada e corretamente, o bom português, assim como bem o escrevia. Era, sim, um homem elegante. No caminhar, nos relacionamentos profissionais, ou

durante os prazeres da degustação de seus preferidos *scotchs*, vinhos e acepipes. Sua postura, as citações sempre oportunas e bem humoradas, na língua nativa ou através de expressões estrangeiras, eram marcantes em Haroldo.

Em oportunidade não muito recente, levei-o de carro até sua casa. Enquanto trocávamos idéias, coloquei para tocar uma fita cassete feita por meu sobrinho, *expert*, que misturava clássicos do jazz de diversas épocas. Haroldo conhecia as canções, seus intérpretes, títulos, autores e cronologia.

Temas desagradáveis ou discorrer sobre problemas pessoais não eram do seu feitio. Apreciava a boa conversa e os melhores restaurantes. Homem refinado, Haroldo me dava a impressão de que jamais havia transpirado.

A circunstancial urgência do funeral e a conseqüente suspensão do inevitável desgaste de um velório teriam, eu creio, sido aplaudidas por ele. Não cheguei a vê-lo no final da doença e compromissos me impediram de despedir-me do seu corpo. Fiquei, assim, com as melhores recordações. O sorriso discreto, a personalíssima gargalhada e o impecável laço da gravata. Guardei também muitas lembranças de bate-papos agradáveis sobre literatura e textos jornalísticos, paixões que comungávamos.

Gosto, enfim, de imaginar como e onde estará a alma de Haroldo, à semelhança da sua imponente figura. Meu *flash* o capta tranqüilo, em ambiente sofisticadamente discreto, ouvindo boa música, sorrindo e, como sempre, muito elegante.

Au revoir, Haroldo!

PAULO CESAR CORRÊA LOPES



Eduardo d'Ávila (*)

Um arco concreto para o Rio de Janeiro

A construção do Arco Rodoviário do Estado do Rio é obra que transcende a importância regional para se transformar num eixo efetivo de desenvolvimento econômico para todo o País. Ganham não apenas os municípios da Baixada Fluminense que serão diretamente impactados pela obra, mas a economia do Estado do Rio e do Brasil. São inúmeras as vantagens do empreendimento, que facilitará o transporte entre aeroportos, portos e as principais rodovias brasileiras.

De imediato, a construção do Arco Rodoviário, que interligará as rodovias federais 101, 116 e 040, desafogará o tráfego pesado em áreas urbanas como a Avenida Brasil e a Ponte Rio-Niterói, gargalos que hoje trazem sérios transtornos à população do Rio e de cidades vizinhas. Os municípios da região metropolitana também se beneficiarão dos investimentos que uma obra desse porte atrai, seja na forma de empreendimentos imobiliários, ou na expansão do comércio e dos serviços, com grande potencial de geração de emprego e renda. A estimativa é de uma injeção de R\$ 3 bilhões na economia do estado.

Além de interligar importantes projetos econômicos do Rio, como a Reduc, o porto de Sepetiba e o complexo gás-químico, a rodovia promoverá também a articulação com pólos de produção de outros estados. Neste sentido, tem desdobramentos econômicos e sociais tão grandes quanto os gerados pelo Rodoanel de São Paulo. Por sua importância para o estado, segurança e durabilidade foram levados em consideração na hora de escolher o tipo do pavimento.

Quanto à segurança, as vantagens do concreto são a maior aderência, mesmo sob chuva, necessitando de menor distância de freagem e não formando aquaplanagem, e a excelente capacidade de reflexão de luz devido a sua cor clara, oferecendo maior visibilidade nas viagens, inclusive as noturnas, e podendo ainda diminuir as despesas de iluminação pública, quando houver. É também uma alternativa ecologicamente correta, pois não agride o meio ambiente

(sua mistura é feita a frio com menor consumo de energia) e utiliza matéria-prima nacional e abundante.

Além de um custo de implantação competitivo, a pavimentação de concreto não necessita de quase nenhuma manutenção ao longo de sua vida. É recomendada em especial para rodovias de tráfego intenso de veículos pesados, como deverá ser a RJ-109, que fará parte do Arco Rodoviário.

Um estudo de engenharia de valor realizado dentro dos padrões do Banco Mundial indicou que o concreto também é a alternativa mais indicada para a recuperação do Anel Rodoviário de Belo Horizonte. O estudo mostrou que em vinte anos a economia para o poder público seria da ordem de R\$ 4 bilhões, levando-se em conta diversas variáveis resultantes direta ou indiretamente da má conservação das estradas (manutenção, acidentes, remoções, gastos hospitalares). Os especialistas mostraram ainda que o pavimento de concreto exigiria apenas uma pequena manutenção entre o décimo e o décimo quinto ano de vida útil, enquanto outras alternativas exigiriam intervenções a cada cinco anos em média.

Tradição em pavimento de concreto o Brasil tem de sobra. Começou a ser utilizado em 1926, na estrada paulista Caminho do Mar e, a partir daí, foi usado freqüentemente em rodovias até o final da década de 70. Atualmente, o Brasil possui o que existe de mais avançado para a execução desta alternativa e voltou a ser uma opção corrente, em grandes obras rodoviárias.

O pavimento de concreto não é a solução única. É uma alternativa que no caso do Arco Rodoviário do Rio certamente se apresenta como a mais adequada.

*Eduardo d'Ávila é gerente regional da Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP) RJ/ES





Um Rio

Prefeito Cesar Maia garante que não

Reeleito no primeiro turno na eleição municipal do Rio de Janeiro, o prefeito Cesar Maia garante que até 2008 não faltarão canteiros de obras na cidade. "Com certeza, o setor da construção civil será um dos que mais terá condições de oferecer emprego nos próximos anos", afirmou. Ele dará continuidade aos programas Rio Cidade, Favela-Bairro, Rio Comunidade; vai construir a Cidade do Samba, das Crianças e da Música, quatro vilas olímpicas e o Estádio Olímpico. E mais: garante prosseguir com as obras do anel viário da cidade e a modernização da Avenida Brasil. "Isso sem contar com as modificações viárias que serão necessárias em função das obras que preparam o Rio para sediar os Jogos Pan-Americanos de 2007, o que



Plano Inclinado da Igreja da Penha (SEEL)



Ponte na Av. João XXIII (Geomecânica)



Vila Olímpica do Alemão (Enimont)



Cidade das Crianças (Delta)



Cidade da Música (Carioca e Andrade Gutierrez)

Reivindicações da AEERJ

A AEERJ espera que neste novo mandato o prefeito Cesar Maia encontre uma solução para dois pontos considerados importantes para o desenvolvimento do setor:

1- Inclusão dos impostos, despesas indiretas e lucro nos orçamentos de obras da prefeitura do Rio

Embora os orçamentos de obras do Rio não incluam impostos, eles existem e são cobrados a cada fatura emitida. Na execução do trabalho, além do custo da

obra há também os custos indiretos da administração central. A AEERJ considera fundamental que os orçamentos incluam todos os custos. Os descontos dados pelas empresas representam o aspecto comercial da licitação e não técnico. O prefeito Cesar Maia, em encontro com o setor da construção, admitiu que embora o volume de aditivos seja pequeno, há um número significativo de obras interrompidas, porque, pelo preço com que venceram a licitação, as empresas não conseguem fazer o trabalho. Quando o segundo colocado é convocado, é preciso fazer um

de Obras

faltar trabalho na cidade até 2007

não descarta a construção do Metrô", disse o prefeito.

Na área de saúde, o prefeito pretende dar continuidade às obras de quatro maternidades, construir mais quatro e, concluir o Hospital de Acari.

A Linha 4 (Gávea-Barra) e a Linha 6 (Barra-Madureira-Penha-Aeroporto) do Metrô; a conclusão das obras de duplicação da Avenida das Américas, na Barra da Tijuca, em direção ao novo bairro do Recreio de Guaratiba, a construção do Túnel da Grota Funda e do Anel Viário, via expressa que vai contornar a cidade, também estão nos planos do Prefeito Cesar Maia para os próximos quatro anos.

Da atual administração destacamos algumas obras realizadas pelos Associados da AEERJ:



Duplicação da Av. Alfredo Baltazar da Silveira (CIB)



Saneamento de Vargem Pequena (Fercon)



Rio-Cidade Bangu (Craft)



Hospital de Acari (OAS)



Entorno da Lagoa Rodrigo de Freitas (Spil)



Pan de Irajá (Mello Júnior)



Vila Olímpica da Gamboa (Recoma)



Praia da Brisa (Dratec)



Centro de Tradições Nordestinas (Dimensional)



Favela-Bairro no Morro do Campinho (Presitec)



Favela-Bairro Morro dos Cabritos (Hécio Gomes)



Favela-Bairro no Morro Bela Vista da Pichuna (Medeiros)



Av. Brasil (Norberto Odebrecht)



Demolição do Complexo Frei Caneca (Fábio Bruno)



Eco-Orla Pontal (Metropolitana)

aditivo para que o preço da obra se ajuste ao valor ofertado pela construtora na ocasião da licitação.

2- Reajuste anual dos preços dos contratos

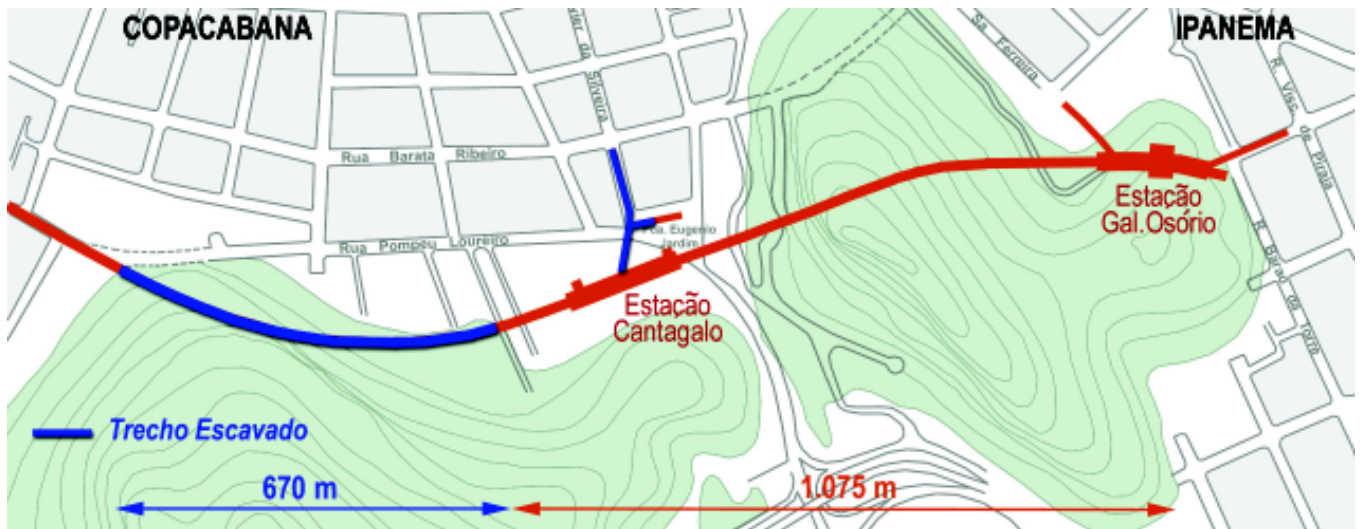
O reajuste dos contratos a cada dois anos prejudica o equilíbrio econômico-financeiro das construtoras, uma vez que os salários dos trabalhadores são corrigidos anualmente e os preços dos insumos da construção (aço, cimento, asfalto) sobem mais do que a inflação em função do mercado internacional e das oscilações do dólar.

3- Emissão de empenho, no início do contrato, correspondente ao valor da obra

A emissão de empenho no valor do contrato, quando do início das obras, dará tranquilidade às empresas por saberem que não haverá interrupção no fluxo de pagamento. Muitas vezes os atrasos na emissão dos empenhos complementares ocorrem por problemas burocráticos, o que faz com que a obra precise ser interrompida.

Governo do Rio retoma as obras

Previsão é de ser entregue ao público



Mais um passo foi dado para a extensão da Linha 1 do Metrô, que atualmente liga a Praça Saens Peña, na Tijuca, à Rua Siqueira Campos, em Copacabana. Depois da aprovação do financiamento do projeto pelo BNDES, o Governo do Estado do Rio de Janeiro iniciou a retomada das obras de construção da estação Cantagalo, em Copacabana, com custo estimado de R\$ 150 milhões. As obras estão sendo executadas pela CBPO, do **Grupo Odebrecht**. Iniciado na década de 80, o trecho de 74 metros de túnel dentro da rocha foi posteriormente abandonado. A previsão é a de que a partir de março de 2006, a estação Cantagalo estará aberta ao público e terá um fluxo estimado de 20 mil passageiros/dia através de três acessos pela Rua Xavier da Silveira e um pela Praça Eugênio Jardim.

"O cronograma da obra prevê também que, já no início de dezembro, sejam retirados os tapumes do canteiro de obras da Rua Tonelero, próximo ao Túnel Major Rubens Vaz, pois o encontro entre as galerias das estações Siqueira Campos e Cantagalo está previsto para maio de 2005", afirmou o presidente da Companhia de Transportes Sobre Trilhos do Estado do Rio de Janeiro (RioTrilhos), Alexandre Farah. A próxima etapa prevista para a expansão do Metrô será levar a Linha 1 até a Praça

General Osório, em Ipanema.

O projeto – A estação Cantagalo – situada a 1.200 metros da estação Siqueira Campos – terá 136 metros de extensão, além de duas plataformas laterais de embarque e desembarque. O presidente da RioTrilhos explicou que será construída também uma zona de manobra de trens para facilitar e agilizar a operação da Linha 1 do Metrô. Como haverá um desnível de 22 metros e uma distância de 150 metros entre a superfície e a plataforma serão instaladas 12 escadas e duas esteiras rolantes, além de dois elevadores e duas plataformas para deficientes físicos.

A previsão da Secretaria Estadual de Transportes é a de que a obra fique concluída em 17 meses e executada sem interferências no trânsito. O método utilizado para as escavações será o de explosões controladas, sendo que a maior parte sob o Morro dos Cabritos. Hoje, a velocidade de escavação é de quatro metros por dia, mas pode chegar a seis, e estão sendo retiradas 400 toneladas de rocha por dia a 22 metros de profundidade.

Linha 4 – De olho nos Jogos Pan-americanos de 2007 – que terá a Barra da Tijuca como centro de atividades – e com a candidatura da cidade às Olimpíadas de 2012, Estado e Prefeitura do Rio assinaram convênio, em maio último, para a

construção da Linha 4 do Metrô, que vai ligar o bairro Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca, à Gávea, na zona Sul da cidade. É possível que, com a reeleição do prefeito César Maia, o projeto de construção agora vá deslançar. O trecho foi licitado em 1988 e, pelo convênio, caberá ao município pagar o custo da obra, além de ser responsável pela viabilidade econômica e financeira da implementação do trecho.

A construção está prevista para durar 30 meses e foi orçada em cerca de R\$ 1,3 bilhão, dos quais R\$ 616 milhões (44,55% do valor) serão bancados pela prefeitura e os R\$ 764 milhões restantes pelo consórcio Rio-Barra. O convênio prevê também que o estado não responderá por qualquer déficit ou subsídio da operação. Sua função será a de verificar, por meio da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos (Asep) e da RioTrilhos, a regularidade do processo das obras de construção do trecho.

O convênio vai se estender até o término das obras e a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano, através da Feema, já emitiu o licenciamento ambiental para a primeira etapa da construção da Linha 4. O documento permite que a concessionária Rio Barra S.A., responsável pelo empreendimento, adote os procedimentos para a contratação dos canteiros de obras. O Estudo do Impacto Ambiental e o

da estação Cantagalo em março de 2006

Relatório do Impacto Ambiental (EIA/RIMA) revelou que a primeira etapa da Linha 4 terá 90% do seu traçado escavado em rocha no trecho de 9 km entre a Gávea e o Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca. Ou seja, serão poucas as obras em áreas urbanas. Já o trecho que vai da Gávea até Botafogo, ainda não foi aprovado.

Linha 6 – O Governo do Estado do Rio, por sua vez, considera que é mais prioritária para a cidade do Rio a construção da Linha 6 (ligação entre o Aeroporto Tom Jobim, na Ilha do Governador e a Barra da Tijuca), que sequer foi licitada. Responsável por todas as fase da licitação, a Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística do Governo do Estado (Central), ligada à Secretaria Estadual de Transportes, não deu qualquer informação sobre o assunto. Pelo trajeto original, sairá do

Aeroporto Tom Jobim, na Ilha do Governador, seguindo para a Barra da Tijuca (Terminal Alvorada) e passando por Caxias e Madureira, dois importantes pólos industriais e comerciais. Com cerca de 30 km, contará com 15 estações para atender os usuários da Ilha do Governador, Penha, Irajá, Madureira, Campinho, Jacarepaguá e Barra e ainda se interligar com a Linha 2 do Metrô. A Linha 6 prevê, no primeiro ano, o transporte de 350 mil passageiros/dia e o custo de implantação até o início da operação de todo o trecho é de R\$ 2,9 bilhões. Até 2007, segundo previsão do secretário Augusto Ariston, será possível concluir a ligação entre Barra da Tijuca e Madureira, trecho que considera suficiente para viabilizar o sistema de transportes para a realização dos Jogos Pan-Americanos. ■

MARION MONTEIRO



A Kabi Indústria e Comércio projetou e fabricou para a Sernaman Ltda, empresa que presta serviço para a Marinha na Baía de Guanabara, caçambas estacionárias, utilizadas na coleta de resíduos sólidos. Os equipamentos possuem tampas superiores que permitem o carregamento por guindastes, pórticos e pontes-rolantes-cabreia e pelo guindaste tipo brooks. A caçamba possui quatro olhais para serem operadas pelos guindastes e quatro ganchos em cada canto para fixação no porão dos navios, piso da cabreia ou no convés dos navios. ■

Peças para máquinas usadas

A Caterpillar está disponibilizando ao mercado brasileiro uma linha especial de peças originais, denominada Classic, para atender à demanda de peças de tratores fora de produção há mais 10 anos e que continuam em operação no País. São 1.400 itens produzidos com a mais alta qualidade e garantia de fábrica igual a dos modelos novos.

Integram esta linha os itens considerados mais críticos para a manutenção e reforma dos equipamentos. Com base nas necessidades dos clientes, a linha oferece bombas hidráulicas de engrenagens completas e peças para comandos finais, embreagens de direção, transmissões, conversores de torque e principalmente material rodante, entre outros itens importantes, que equipam as Motoniveladoras 120B, 12E/F, 14D/E, 112E/F e 140B; os Tratores de Esteiras D4C/D, D5B, D6B/C/D, D7E/F/G, D8H/K/L e D9G/H; as Carregadeiras de Esteiras 955H/K/L, 977H/K/L, 951B/C e 983; as Carregadeiras de Rodas 950 e 966B/C, e as Escavadeiras Hidráulicas 215B e 225B. Os itens para outros modelos de máquinas serão adicionados à linha Classic já no próximo semestre. ■



Alexandre Farah, presidente da RioTrilho, diz que próxima etapa é levar o Metrô até Ipanema



Atacadão da Construção

(Empresa do Grupo Mello Júnior)

➤ **A Mais Completa Linha de Materiais de Construção**

➤ **Entrega em até 24 horas**

➤ **Plantão aos sábados até 13 horas**

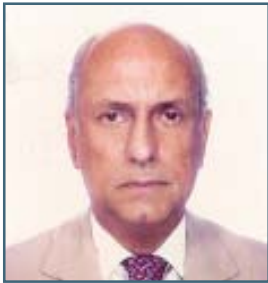
Peça uma cotação
(21) 2567-8964

➤ **Atendimento Perfeito**

➤ **Materias com preços inferiores aos das tabelas Emop • SCO-Rio • CEF • FGV**

fax: **(21) 2204-2197**

cometa@cometarj.com.br



Dr. João Maurício de Araújo Pinho
é advogado

O novo PIS e COFINS é contestado com êxito

O Brasil conhece ao menos dois tributos cuja incidência foi criada a partir de uma solicitação dos próprios contribuintes. O primeiro foi o imposto de vendas e consignações, instituído após um pedido dos comerciantes como forma de legitimar as duplicatas passíveis de serem transacionadas (que se converteu depois, com modificações, no ICMS). O segundo foi a alteração da base de cálculo do PIS e COFINS que passou a ser devido sobre o valor agregado, como era reclamado pela classe industrial.

Nos dois casos a emenda foi pior do que o soneto. O sistema de selagem das duplicatas apenas onerou a operação de venda, sem diminuir os riscos de fraude. Já a incidência cumulativa ao invés de reduzir a carga fiscal na comercialização de mercadorias e serviços, tornou-a mais onerosa, não só pela existência de um aumento de alíquota, mas sobretudo pela aplicação apenas parcial do princípio da não cumulatividade, pois boa parte de insumos, mormente a mão-de-obra, não puderam ser abatidos para determinação do tributo devido.

A grave distorção não parou por aí, já que a Lei 10.833 passou a estabelecer a existência de dois regimes: as empresas tributadas pelo lucro real pagam o PIS/COFINS sobre o valor agregado enquanto as demais continuam a recolhê-lo sobre o faturamento em alíquotas menores.

Assim, tal prática configura duas inconstitucionalidades se vier a ser implantada com vigência imediata.

A primeira é de caráter temporal e se refere a vigência no corrente exercício.

De acordo com o artigo 150.III.b da Constituição Federal é vedado:

“cobrar tributos:

b) – no mesmo exercício financeiro em que haja sido publicada a Lei que os instituiu ou aumentou;”

“O STJ RECONHECEU QUE O SISTEMA DE TRIBUTAÇÃO ADOTADO PARA O CÁLCULO DO IMPOSTO DE RENDA é irrelevante para a base de cálculo do PIS e do COFINS”

Por conseguinte, a majoração ocorrida já no curso do exercício corrente, só poderia ter vigência a partir de 01/01/2005.

No mérito, o novo regime conflita com as disposições do artigo 150.II da Constituição Federal que proíbe:

“instituir tratamento desigual entre contribuintes que se encontrem em situação equivalente, proibida qualquer distinção em razão de ocupação profissional ou função por eles

exercida, independentemente da denominação jurídica dos rendimentos, títulos ou direitos.”

Ora, de acordo com o artigo 195§,8º da Constituição Federal, as alíquotas diferenciadas para a cobrança de contribuições sociais, especialmente PIS e COFINS só podem ser alteradas pelo fator de absorção de mão-de-obra ou por atividades setoriais.

No caso aqui descrito nenhuma das duas coisas ocorre, já que empresas de igual natureza não são tributadas com pesos diferenciados, e em função do simples fato de terem optado pelo pagamento do imposto de renda e da contribuição social pelo lucro real ou presumido, matéria que nada tem a ver com a base de cálculo, fato gerador ou valor devido das contribuições sociais.

Estas observações foram ratificadas por recente decisão judicial tomada pelo STJ. Por meio dela reconheceu-se que o sistema de tributação adotado para cálculo do imposto de renda é necessariamente irrelevante para a base de cálculo do PIS e COFINS em razão do que acima se afirmou.

Como a maior distorção decorre da não contabilização como parcela dedutível das despesas de mão-de-obra, a matéria é relevante para as empreiteiras e suas afins, que tenham optado pela tributação com base no lucro real, seja voluntariamente, seja por imposição de lei, em razão do faturamento ou outro motivo que seja. ■

NA CONSTRUÇÃO,

EMPREENHEIRAS E OUTRAS APLICAÇÕES



CONCER



CONSÓRCIO DUTRA



CONSÓRCIO ECOVIAS



PARTRAN



CAMARGO CORREA



JULIO SIMÕES



QUEIROZ GALVÃO



COBRASIN



HECKET MULTISERV / SOBREMÉTAL



RIO LUZ

**CARIOCA
ENGENHARIA**

**UM GRUPO COM
ORGULHO DE
SUA HISTÓRIA**



carioca
CHRISTIANI-NIELSEN
e n g e n h a r i a

www.cariocaengenharia.com.br

Centenas de quilômetros de rodovias, significativas obras portuárias, barragens, dutos e montagens industriais, obras de saneamento básico e de urbanização, metrô e trens urbanos, construção de escolas, penitenciárias, hospitais e prédios públicos dão ao Grupo Carioca Engenharia um escopo de atuação abrangente e em permanente expansão.

O Grupo Carioca Engenharia possui capacitação técnica e um acervo de realizações que o habilita a operar nos mais variados campos de atuação da engenharia, com alto padrão de qualidade.

Em 1996, a Carioca Christiani-Nielsen Engenharia foi a primeira empresa do setor de obras públicas no país a receber a Certificação ISO 9002.

O desenvolvimento de diversas iniciativas para aprimorar o desempenho da empresa resultou na certificação de seus sistemas de gestão segundo as seguintes normas:

- **NBR ISO 9001:2000** – Sistema de Gestão da Qualidade, no escopo “Projeto e Execução de Obras de Engenharia”;
- **NBR ISO 14001:1996** – Sistema de Gestão Ambiental, no escopo “Projeto, Construção e Montagem de Dutos”;
- **OHSAS 18001:1999** – Sistema de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho, no escopo “Projeto, Construção e Montagem de Dutos”.

