

# Importância do Programa Crema no Rio Grande do Sul

## ESTUDO DE CASO ACERCA DA IMPLANTAÇÃO DO LOTE III – PALMEIRA DAS MISSÕES

Jeferson Berni Couto

### 1. INTRODUÇÃO

Cabe aos técnicos do DAER a responsabilidade em consolidar procedimentos padronizados, considerando este novo contexto de obras. Não deve pairar dúvidas de interpretação dos contratos entre os técnicos, para que possamos, em um segundo momento, possibilitar ao contribuinte e usuário de nossas rodovias, a mesma leitura final de um contrato de gestão da malha rodoviária, importante para o desenvolvimento econômico dos municípios que serão beneficiados por estas obras.

Estes contratos, meticulosamente elaborados para resguardar os interesses da sociedade, devem ter o tempo adequado para serem entendidos pelos executores e fiscais, para que possam ser implantados em sua plenitude, e a base de dados que serviu de parâmetro inicial seja corrigida.

Obras de engenharia rodoviária são dispendiosas e exigem grandes mobilizações. Por isso, as etapas de planejamento existentes em um projeto de engenharia não devem ser queimadas sob a justificativa de acelerar o processo executivo. Ao contrário, mal entendidos geram atrasos de obra e desgaste

gerencial, além dos riscos de desperdício financeiro em razão de uma condução inadequada.

Desta forma, busca-se nas etapas a seguir, conforme a experiência adquirida na gerência de contrato do programa CREMA/RS, principalmente em relação ao Lote III – Palmeira das Missões, abordar cronologicamente as diversas ações tidas como necessárias, para que o projeto contratado possa ser implantado sem maiores problemas e/ou dificuldades.

Isto é adequado, na medida em que inúmeras são as tarefas impostas aos responsáveis por obras rodoviárias, tanto do ponto de vista do empreendedor como da fiscalização. Se este acúmulo de atividades, por um lado, não permite ao técnico dispor do tempo necessário para uma tomada de decisão em relação a itens específicos de obra, por outro, a troca de funções entre os técnicos sobrecarrega todo o processo e, muitas vezes, conduzem a um retrocesso nas negociações entre fiscalização e empresa.

A busca de informações em ações já implantadas, certamente terá uso na solução de problemas semelhantes em outros contratos.

É a fase do programa descrita e analisada como transitória, por impor ao Órgão algumas responsabilidades que serão paulatinamente transferidas ao empreendedor, como é o caso da aferição de 20% dos controles tecnológicos da obra, para que no futuro tenhamos um contrato de gestão adequada.

Considerando a eminente licitação de novos lotes, serão disponibilizados aos elementos envolvidos no processo, sejam técnicos do DAER, empreiteiros e administradores do Estado, os conhecimentos necessários para que o programa seja consolidado com sucesso. Este é o primeiro passo de um programa de gestão de malha rodoviária no Estado, que tem a pretensão de atenuar os problemas de trafegabilidade das rodovias gaúchas, e deve fazê-lo, pelo fato de programar com a antecedência necessária a execução de serviços de manutenção. Fazendo um silogismo com a medicina é como se a ação fosse preventiva no que se refere à manutenção dos pavimentos rodoviários. Outro aspecto interessante é a possibilidade dos investimentos privados que se utilizam dos modais rodoviários, desconsiderarem em suas planilhas de custos itens pesados de manutenção

de frota. Além disso, e não menos importante, teríamos a redução dos índices de acidentalidade nas rodovias com impacto direto nos custos indiretos para o Estado.

## 2. CONTRATOS CREMA/DAER NO RIO GRANDE DO SUL

Os Contratos de Conservação, Restauração e Manutenção de Rodovias no Estado do Rio Grande do Sul – CREMA, são originários do acordo de empréstimo entre o Banco Mundial (BIRD) e o Estado para o projeto de Gerenciamento das rodovias, no qual o DAER foi nomeado executor do projeto. Diferencia-se este contrato dos demais referentes à execução de obras rodoviárias, inicialmente por serem contratos de gestão da malha, onde o produto final - rodovia restaurada - é avaliado através da verificação de índices de desempenho durante o período de cinco anos.

Por fim, essas verificações permanecem, em parte, sob a responsabilidade do Órgão rodoviário, pois este monitoramento deve transferir parte do conhecimento institucional à empresa que implementará controles a partir do nível implantado pela fiscalização, tendendo a melhorá-los pela facilidade que a iniciativa privada tem em agregar tecnologia em seus processos produtivos.

A implementação deste projeto foi possível, por atender às premissas básicas do órgão financiador de empreendimentos rodoviários, o Banco Mundial (BIRD), através do contrato de



Figura 1: ERS-569, km 25+000

empréstimo nº 4165-BR (1998), com investimentos de US\$ 167.900.000,00 por parte da instituição financeira e US\$ 97.900.000,00 por parte do DAER. A ordem de início de serviços foi dada em 01 de janeiro de 2002, sendo emitida em 20 de dezembro de 2001, contemplando 2.486 km de rodovias estaduais, divididas em sete lotes.

A segunda fase do projeto (CREMA II) contemplará 2.813 km de rodovias estaduais distribuídos em outros sete lotes, que se encontram em processo licitatório, com previsão de início dos trabalhos em três lotes ainda no ano de 2004.

## 3. OBJETIVOS E DIRETRIZES

Os objetivos do programa são de recuperar os trechos de rodovias elencados, proporcionando sua manutenção pelo período de cinco anos pela empresa contratada, por

valores definidos inicialmente, de forma a garantir a programação financeira em médio prazo, melhorando a eficiência no emprego de recursos do Estado.

Como consequência, ocorre uma maior participação da iniciativa privada no processo executivo de manutenção da malha, agregando novas tecnologias e fortalecendo a capacitação dos técnicos do DAER na gerência dos programas rodoviários.

O acompanhamento do programa exige o fortalecimento das áreas de planejamento e programação para a implantação de um sistema de gerência, através do monitoramento dos resultados de campo.

Ferramentas de informática, como banco de dados, estão sendo desenvolvidas para proporcionar o acompanhamento do processo como um todo, possibilitando elementos confiáveis para compor um sistema de gerência de pavimentos.

### 3.1 – CARACTERÍSTICAS DO PROGRAMA CREMA/DAER

Trata-se de um contrato de restauração e manutenção de rodovias em que o DAER fornece um projeto básico referencial, no qual é indicada uma solução de intervenção para cada trecho que compõe o lote.

As obras e serviços contratados incluem:

- elaboração de projeto de engenharia detalhado para obras de restauração;
- execução das obras, conforme os projetos aprovados pelo DAER;
- execução da manutenção em todo o trecho durante cinco anos, mantendo índices de desempenho;
- execução de serviços de manutenção emergencial, quando requisitados pelo DAER;
- execução de obras de melhoramentos, quando determinadas nos projetos referenciais.

### 4. ESTUDO DE CASO DO LOTE III – CONSIDERAÇÕES SOBRE A IMPLANTAÇÃO

O Lote III compreende 452,2 km de rodovias, distribuídos em 35 segmentos do Sistema Rodoviário Estadual. A escolha desta obra para estudo deve-se à sua importância no contexto sócio-econômico para as comunidades beneficiadas. Entretanto, as dificuldades encontradas para a realização deste trabalho, dizem respeito à paralisações por problemas de fluxo de caixa por parte do Estado, além da dificuldade natural de

entendimento do programa por parte da empresa.

Aqui serão feitas considerações sobre a implantação do projeto no 17º Distrito Operacional do DAER, com todos os seus problemas de adaptação, aceitação e compreensão. Serão discutidas, a partir das dificuldades enfrentadas pelo gerente de contrato na implantação do lote III do programa CREMA/RS, as principais ações gerenciais, de forma a exemplificar situações que impliquem em tomada de decisão ao técnico com responsabilidade executiva ou financeira em outros programas e/ou lotes. Estes, eventualmente, obterão certamente melhores resultados em sua ação gerencial, evitando o desgaste natural de uma primeira experiência na condução de um contrato como o CREMA.

### 4.1 – GERENCIAMENTO DA MALHA NO DISTRITO OPERACIONAL

A gerência de um Distrito Operacional envolve uma gama variada e multidisciplinar de atividades a cargo do engenheiro coordenador, desde funções eminentemente técnicas na solução de problemas de obras, até a participação em eventos de representação da direção e Órgãos de governo. Além disso, os diversos departamentos do Órgão buscam informações junto ao distrito operacional por sua proximidade com as ocorrências de campo.

Outro fator relevante na concepção de programas rodoviários é que os técnicos, muitas vezes, trabalham com prazos exíguos na

definição dos serviços que serão executados nos diversos lotes a serem licitados.

O DAER, ao longo de mais de 60 anos, utilizou-se de várias formas de gerenciamento de sua malha de acordo com as disponibilidades financeiras, decisões estratégicas e capacidade de seu corpo técnico. Atualmente, estamos resgatando esta prática, pois o quadro foi renovado, porém o acervo técnico não foi atualizado devidamente, fazendo com que práticas comuns até 1998, como é o caso do método VIZIR, para diagnóstico dos pavimentos, deixasse de ser sistematicamente aplicado.

Considerando as restrições orçamentárias, sempre presente ao decidirmos por quais medidas de conservação e manutenção executar, deve ter sempre presente qual o primeiro passo a ser dado no sentido de buscar a real condição de nossa malha, pois é nossa responsabilidade, preservar o patrimônio público, otimizando os custos de investimento.

### 4.2 – QUESTÃO CULTURAL/QUEBRA DE PARADIGMA

O produto final em questão, que é a rodovia restaurada e mantida por um período definido, deve considerar a questão cultural da região/municípios em que será implementado o projeto, além da cultura dos técnicos e instituições envolvidas. Os engenheiros rodoviários do DAER têm sólida formação em fiscalizar e monitorar o comportamento de rodovias, a partir de experiências acumuladas em

mais de 60 anos de atividade deste Órgão, que tão relevantes serviços tem prestado à sociedade Gaúcha. A escola que norteou este trabalho, define como técnica adequada para o acompanhamento da execução de obras rodoviárias, a verificação da perfeita execução de cada etapa construtiva de uma rodovia, desde a limpeza do terreno até a sinalização viária. Quando identificado qualquer procedimento construtivo inadequado, a fiscalização sinaliza, interrompendo o processo construtivo até sua correção.

Estas técnicas funcionaram bem nas primeiras décadas de existência do Órgão, onde os recursos públicos eram alocados sistematicamente, a ingerência política na definição das frentes de serviço era desprezível e a estrutura operacional do DAER era consistente e adequada para manter a fiscalização em todas as etapas construtivas.

No entanto, o programa implementado impõe uma transição na forma de fiscalizar, onde pelo menos 20% do controle tecnológico executado pela empreiteira, são repetidos pela equipe de fiscalização do DAER. Isto foi necessário, no entendimento dos técnicos responsáveis pela implantação do programa, por se tratar de profunda mudança na cultura das instituições envolvidas no processo.

Além disso, temos a garantia de que a memória técnica acumulada pelo Órgão rodoviário será discutida e melhorada pelas empresas executoras, as quais terão sucesso como parceiras do Estado se trouxerem maior durabilidade

às rodovias e retorno aos seus acionistas.

#### **4.3 – PROVIDÊNCIAS ANTERIORES À ASSINATURA DO CONTRATO**

A eminência de lançamento de um programa da abrangência do CREMA para um Distrito Operacional é cercado de muita expectativa pelos técnicos, pessoas das comunidades beneficiadas e as forças políticas regionais. Nesta fase, o Distrito Operacional deve ter em seu setor técnico, uma equipe já definida e com conhecimentos suficientes do contrato e das suas especificações técnicas.

É importante dar à equipe de fiscalização as condições para este aprendizado, para que as expectativas externas sejam devidamente atendidas. Conforme o item 6.2 da seção V das especificações do contrato, o “contratado estará obrigado a colocar à disposição do contratante durante todo o tempo que perdurar os serviços objeto do contrato, um escritório com 1 (uma) linha telefônica no canteiro da obra ou na cidade mais próxima da mesma, em local escolhido pelo gerente do contrato, com área útil de 50 m<sup>2</sup>, para uso exclusivo da fiscalização”. Em nossa experiência de gerência, o local que se mostrou mais adequado é a sede do distrito, onde devemos antecipadamente definir o espaço físico determinado e proporcionar todo o acervo técnico e de treinamento necessário à formação da equipe. Esta providência deverá ser antecipada, para que, ao ser iniciado o contrato,

já tenhamos o rol de equipamentos necessários ao funcionamento do escritório a ser requisitado da empresa.

Esta equipe deve percorrer o trecho, objeto do contrato, descrevendo suas condições atuais de conservação e compondo um cadastro de todos os elementos importantes (pontes, defensas metálicas, sinalização vertical, pistas danificadas, etc.), identificando exatamente qual é o passivo de manutenção a ser resgatado, uma vez que o contrato não especifica tudo, ficando a critério da fiscalização, conjuntamente com a empresa, essa definição.

#### **4.4 – REUNIÕES GERENCIAIS**

Após a assinatura do contrato, a primeira providência a ser tomada será a de definir a data da primeira reunião, quando serão convocados os profissionais-chave da empresa, conforme item [9] da seção IV – “Dados do Contrato”. Nesta reunião, o gerente de contrato deve esclarecer à empresa, a forma como pretende acompanhar os trabalhos, apresentar sua equipe e discutir como será o ataque inicial aos serviços previstos. De forma clara e simplificada, a empresa deverá ser cientificada de seus compromissos iniciais em termos de aporte de recursos materiais e de pessoal para fazer frente ao contrato.

É essencial estabelecer um cronograma semanal de reuniões de trabalho entre a fiscalização e os engenheiros de manutenção, execução de obras e o técnico responsável pelo controle externo.

#### 4.5 – PLANO DE TRABALHO DA EMPRESA

Este plano deve ser apresentado até o final do primeiro mês. Não é um documento fechado, podendo ser revisto a qualquer momento. Normalmente, tem validade de seis meses.

A qualidade deste documento reside na sua objetividade e possibilidade de acompanhamento pela fiscalização. A empresa deve detalhar, além das obras e cronogramas executivos, as equipes de manutenção especial e rotineira, para que as necessidades do lote sejam atendidas. A partir do momento que temos os equipamentos listados e as pessoas envolvidas na manutenção diária identificadas, torna-se bastante simples a tarefa de redimensioná-la, na medida em que o gerente identifica qualquer distorção na aplicação dos recursos e obtenção dos índices de desempenho.

#### 4.6 – MOBILIZAÇÃO INICIAL DA EMPRESA

A expectativa gerada pela ordem de início dos serviços junto ao contratante e às comunidades beneficiadas com as obras, deve ser acompanhada por ações da empresa, para que se possa dar o encaminhamento necessário aos trabalhos de campo de forma consistente e convincente. O pessoal chave, composto pelos engenheiros e encarregados, bem como uma equipe de manutenção dimensionada para agir em toda a extensão do lote, deve ser apresentada à fiscalização,

enquanto é preparado o primeiro plano de trabalho.

A empresa deve manter a gerência de contrato informada dos procedimentos que pretende adotar na montagem de sua unidade de produção industrial e, de alguma forma, a gerência de contrato deve associar esses procedimentos aos valores liberados por conta do adiantamento inicial previsto em contrato – 10% (do valor contratual).

#### 4.7 – PROJETOS EXECUTIVOS

Na medida em que se sucedem os períodos iniciais de resgate do passivo da manutenção especial, a empresa deve ir apresentando os projetos executivos para apreciação do gerente do contrato. A seqüência a ser seguida acompanha o cronograma executivo. Se houver segmentos com necessidade de estudos complementares ou soluções e alternativas, julgamos prudente seu imediato estudo, para que tenhamos o tempo necessário para efetuar as análises, uma vez que poderá haver reflexos financeiros no contrato.

#### 4.8 – PASSIVO DA MANUTENÇÃO ESPECIAL

No acompanhamento das tarefas de campo, realizadas nos primeiros doze meses de contrato, somos chamados a conferir se os trabalhos foram executados de forma suficiente para resgatar integralmente o passivo da Manutenção Especial. Uma vez que não discrimina os serviços, nem os quantifica, a inclusão dos serviços deve ficar a cargo do gerente de contrato, que dentro dos limites de bom senso deve

estabelecer esses critérios.

A forma adotada na gerência do Lote III que alcançou resultados satisfatórios, foi a emissão de notificações, a partir dos primeiros meses de contrato, daqueles serviços identificados como passivo da manutenção.

Essas notificações não têm caráter de retenção, apenas de informação. A empresa, ao recebê-la, ou questiona seu compromisso em executar, ou simplesmente programa o serviço, sabendo que deverá executá-lo até o final do 12º mês. Desta forma, a relação fiscalização x empreiteira fica bastante facilitada pela eliminação do fator surpresa. A gerência da empresa passa a entender os critérios que a fiscalização utiliza e a forma com que pretende acompanhar o processo executivo.

#### 4.9 – MANUTENÇÃO ROTINEIRA

Esta atividade será desempenhada por equipe específica na execução de serviços conhecidos e definidos no contrato. Portanto, a sua abrangência deverá ser de entendimento de ambas as partes – fiscalização e empresa –, para que não resulte em cobranças indevidas, nem as atividades sejam suprimidas. As reuniões gerenciais semanais prestam-se sobremaneira para elucidar e acompanhar essas atividades.

#### 4.10 – OBRAS PRELIMINARES DE RESTAURAÇÃO

São obras necessárias para garantir os índices de desempenho e, portanto, é fundamental que

o cronograma de execução seja seguido, para que as soluções propostas possam atingir seu objetivo, ou seja, trazer a condição de trafegabilidade para os padrões preconizados.

#### 4.11 – CONTROLES DE QUALIDADE INTERNOS E EXTERNOS.

Os técnicos responsáveis pelo controle de qualidade da empresa, bem como aqueles responsáveis pela fiscalização das obras, serão particularmente chamados a verificar as condições do produto final a cada medição mensal.

É relevante registrar como novidade nesse processo, a questão do controle de compactação do Concreto Betuminoso Usinado a Quente (CBUQ). Entende-se por grau de compactação, a relação entre a densidade aparente de um corpo de prova extraído da pista e a densidade aparente obtida do projeto da mistura.

A aceitação para o item compactação será para valores iguais ou superiores a 97%. No caso dos ensaios realizados não atenderem esta condição, o pagamento do serviço ocorrerá pela aplicação de um fator de pagamento (FP), calculado em função do índice de vazios da mistura compactada na pista. O grau de compactação não é relação direta do índice de vazios, pois considera outros fatores do tipo relação agregado x betume, mas pode-se dizer que o volume de vazios menor que 12% terá um grau de compactação menor que 92%.

##### 4.11.1 – Controle interno

O controle interno deverá ser projetado em seus espaços físicos, bem como definidos os agentes responsáveis por ele. Na medida em que a obra avança, o acúmulo de documentos, projetos e correspondências entre a empresa e a fiscalização, poderão acarretar problemas, se não houver uma preocupação em organizar e catalogar devidamente toda a documentação.

De parte da Fiscalização sob responsabilidade do DAER, cabe cuidar para que a memória técnica da obra, na forma de projetos, atas e demais arquivos físicos e magnéticos, seja devidamente preservada e possa subsidiar a qualquer momento a direção geral e órgãos de auditoria externa.

Por outro lado, a empreiteira deve responsabilizar um dos seus técnicos, (preferencialmente o engenheiro residente), para manter sob controle todos os elementos necessários ao subsídio da empresa, que fará o controle externo de forma a poder validar as medições mensais.

##### 4.11.2 – Controle externo

Será feita por empresa ou grupo de profissionais contratados especificamente para este fim, que serão responsáveis pelo relatório de controle de qualidade, onde será verificada a efetividade da gestão da qualidade. Isto é indispensável.

A totalidade das verificações nos itens Insumos utilizados, Produtos finais e Ensaios executados devem ser analisados sob a ótica da conformidade da execução da obra.

As notificações de não conformidade devem ter igual tratamento, com a identificação do percentual tratadas e solucionadas, bem como o relato daquelas que não receberam tratamento por parte da empresa.

#### 4.12 – NÃO CONFORMIDADES

Temos dois tipos de não conformidades:

- não conformidades tratáveis - caracterizam-se por atividades de responsabilidade da empresa, cuja execução foi postergada ou não executada. Flagrada pela fiscalização, ocorrem normalmente em situações de pista, na forma de buracos, desagregações ou desnivelamentos com acostamento. Ainda é verificada a queda ou supressão de placas de sinalização. A empresa terá o prazo estipulado em contrato e executará os serviços referidos na notificação, justificando sua ação no documento próprio;
- não conformidades não tratáveis - são aquelas cuja execução resultou inadequada em relação às técnicas definidas em edital. Um exemplo clássico são as atividades de lançamento de CBUQ, em que a ocorrência de chuva localizada interrompe o trabalho; no entanto, algumas cargas são lançadas na pista, pois em razão da distância da usina, chegam ao canteiro de obras e a empresa prefere utilizá-las, mantendo aquele trecho sob investigação. Ou seja, na resposta da não conformidade,

não há o que fazer em relação à forma com que foi executado o serviço, mas o monitoramento é feito para garantir o comportamento adequado daquele trabalho.

## 5. CONCLUSÃO

Ao abordar as ações gerenciais de campo a partir da aplicação de um contrato de gestão em determinada malha rodoviária, afloraram naturalmente as vantagens e as dificuldades a serem vencidas pelos técnicos envolvidos no processo.

O paralelo estabelecido entre os programas Federal e Estadual deixou clara a similaridade entre eles, divergindo apenas na forma de fiscalização adotada pelo Rio Grande do Sul, que tenta manter sob seu controle o monitoramento do desempenho dos pavimentos. Tal procedimento foi identificado como adequado e permitiu um ganho significativo nesta fase dos programas CREMA, até que haja o perfeito entendimento na execução de manutenções e obras pelos técnicos, e os gestores dos programas estejam convencidos da necessidade de garantir o aporte de recursos contínuo, evitando assim as constantes paralisações nos serviços. Da mesma forma que as empresas devem manter atualizado um cronograma de execução dos serviços, os governos devem acenar com o volume de recursos disponível dentro de um rígido cronograma de desembolso que contemple o programa até o final.

Quanto à forma com que os técnicos entendem o contrato e a conseqüente aplicação das diversas atividades no campo, é oportuno ressaltar que falta ainda uniformidade de procedimentos, uma vez que se trata de contrato cujos resultados, às vezes, são medidos apenas pela sensibilidade dos gerentes. Os resultados uniformes somente serão conseguidos através de exaustivo programa de treinamento voltado para executores, fiscais e detentores da responsabilidade em manter o fluxo financeiro constante. Aprendemos com as empresas executoras, acostumadas com os procedimentos estatais para pagamento de suas produções, que muitas vezes podem suportar um eventual atraso. Mas se este atraso for sistemático e a programação a médio e longo prazo dos pagamentos não for confiável, seu cronograma físico de avançamento de obras também não será.

É fundamental para o sucesso dos programas atuais e futuros, que seja revista a forma com que os recursos financeiros são alocados. Parece evidente a necessidade em dimensionar o passo a ser dado ao desencadear o processo e, a partir daí, garantir, quem sabe, na forma de um fundo com destinação específica, que possamos ter obras com início, meio e fim.

Por outro lado, a mudança nas especificações de recebimento de obras em CBUQ - nas quais o pagamento pelo serviço é função do índice de vazios e,

conseqüentemente, quanto menor a compactação da mistura asfáltica, a remuneração da empresa responsável diminui proporcionalmente, sugerindo que o produto é de qualidade inferior -, provocou uma reação positiva das concessionárias. Estas passaram a utilizar, em seu processo produtivo, usinas bem reguladas, agregados protegidos da umidade e maior energia de compactação, aceitando a sugestão dos técnicos do DAER no uso de dois rolos de pneus na frente de serviço.

Vários paradigmas devem ser quebrados, para que, finalmente, tenhamos obras remuneradas proporcionalmente à qualidade com que foram executadas.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- [1] DNIT – “Instrução de Serviço do CREMA”, 1997;
- [2] BIRD – “Staff Appraisal Report, Brazil, Rio Grande do Sul State Highway Management Project, 1997;
- [3] CONTRATO PJ/TP/200/01 – “Contrato Programa CREMA/RS Lote III, 2001;
- [4] GONÇALVES, F. P. – “Desempenho dos Pavimentos Flexíveis, 2000”;
- [5] ANDRADE M.H.F – “Curso de HDM, 1998”;
- [6] MARTINS R.M. – “Gerência de Pavimentos, 2003”;
- [7] DYNATEST. – “Projeto Básico Referencial – Lote III, 2000”;

---

O autor é Engenheiro Civil, Especialista pela PUCRS em Gerência de Contratos Rodoviários; Coordenador do 17º Distrito Operacional do DAER/RS (jeferson.couto@via-rs.net)