

HUB Minfra define ações para o desenvolvimento do Arco Norte ▶ **p3**

SANTOS Autoridade portuária promove Jornada ESG a partir de hoje ▶ **p8**

MACEIÓ Emissário submarino será construído próximo ao porto ▶ **p8**

O Norte mostra sua força na movimentação de cargas

Na abertura do Norte Export, em Porto Velho (RO), a diretora da Antaq, Flavia Takafashi, destacou os bons números da região em meio a um cenário de retração ▶ **p5**



EDITORIAL

O desenvolvimento ESG

Cada vez mais o setor de transportes e logística reconhece suas responsabilidades, buscando reduzir o impacto ambiental de suas atividades, desenvolvendo ações sociais e se preocupando em manter uma governança positiva. Por força da sociedade ou do mercado financeiro, essas empresas passam a pautar seus projetos com base nesses valores, conhecidos pela sigla em inglês ESG - E de Environmental (Ambiental), S de Social e G de Governance (Governança).

Neste sentido, a Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) realiza, a partir de hoje, sua I Jornada ESG do Porto de Santos (SP). O evento reunirá representantes da indústria de infraestrutura (especialmente do setor portuário), da Organização das Nações Unidas (ONU), de ONGs e do próprio Governo para discutir governança corporativa, responsabilidade social e ambiental. O encontro é em formato híbrido, com abertura e encerramento presenciais e online.

É importante que as empresas pautem seus projetos tendo consciência nos valores ESG, a fim de garantir um desenvolvimento sustentável - afinal, sustentabilidade é o equilíbrio entre os interesses econômicos, ambientais e sociais. E mais do que nunca, adotar tais conceitos em seu cotidiano é uma forma de buscar eficiência e reduzir custos. É, afinal, a melhor forma de se desenvolver.

Que ações como a I Jornada ESG do Porto de Santos se multipliquem, tanto no segmento de infraestrutura e portuário, como em outros setores da economia. Que os valores ESG sejam assimilados por empreendedores, autoridades e pela comunidade. Será a melhor forma de desenvolvimento. Será uma garantia de um futuro seguro econômica, ambiental e socialmente.

FOTO
Livian Neto

NESTA EDIÇÃO



- ▲ **CAPA**
- 5 Região Norte se destaca no embarque de cargas enquanto o País recua

HUB

- 3 Ministro da Infraestrutura define ações para o Arco Norte

NACIONAL

- 3 Antaq muda regra e aprova desestatização de Santos
- 4 Emissão de debêntures incentivadas chega a R\$ 5,2 bilhões em 2022

ANTT dá início a nova Tomada de Subsídios

REGIÃO NORTE

- 6 Diretor-presidente da SOPH enfatiza força de Rondônia no agronegócio
- 7 Zona de Desenvolvimento Sustentável em discussão com Peru e Bolívia

REGIÃO SUDESTE

- 8 Começa hoje a Jornada ESG do Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE

- 8 Emissário submarino será construído próximo ao Porto de Maceió

OPINIÃO

- 9 “O Brasil do passado, passado a limpo”, por J.G. Vantine



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor de Redação

Leopoldo Figueiredo

Editor

Alexandre Fernandes

Equipe de reportagem

Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico

Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Maurício Almeida | (11) 995540-4282
mauricio.almeida@portalbenews.com.br

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br

**Arco Norte 1**

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, já tem definidas várias ações para o desenvolvimento do Arco Norte - as áreas portuárias das regiões Norte e Nordeste atualmente responsáveis por embarcar mais da metade das exportações de grãos do Brasil. Uma das estratégias é a realização de concessões associadas, com o concessionário assumindo uma rodovia associada com uma hidrovía relacionada. Segundo o titular da pasta, a estrada, sendo pedagiada, pode gerar o capital necessário para a realização da sinalização, da manutenção e das obras demandadas na via de navegação, como dragagens e derrocagens. Tal modelo pode ser adotado para a exploração, por exemplo, da BR-364, que seria associada à Hidrovía do Rio Madeira.

Arco Norte 2

Sampaio acredita que tais concessões podem interessar a traders e grandes players que atuam na Região Norte e tem interesse em controlar toda a logística de sua atividade econômica, em uma espécie de verticalização. E cita o caso da Vale, que explora as reservas de Carajás (PA) e opera sua ferrovia, a Estrada de Ferro Carajás, e o Terminal Portuário de Ponta da Madeira (MA).

Arco Norte 3

Outra estratégia defendida pelo ministro da Infraestrutura é utilizar recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM) para obras e a sinalização das hidrovias. Apenas neste ano, o FMM conta com R\$ 5,6 bilhões. E no próximo exercício, deve ter R\$ 6,7 bilhões. Mas para dar esse fim aos recursos do fundo, é necessário adaptar a legislação.

Precatórios

Medida prevista na PEC dos Precatórios, concessionários querem utilizar as dívidas da União para quitar débitos federais e pagar suas outorgas. Tal plano pode ser usado na concessão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa, hoje administrada pela Quadra Capital) e do Aeroporto de Brasília (DF). E não se descarta adotar essa linha de ação com o Aeroporto de Congonhas (SP) e o Porto de Santos (SP). Trata-se de uma opção que ajudará os concessionários, mas com impactos negativos no caixa do Tesouro Nacional.

Antaq muda regra e aprova desestatização de Santos

Apesar do pedido do Ministério da Infraestrutura, agência determinou que período de concessão seja de 35 anos, não de 50

Divulgação/Antaq



O debate contará com a participação das embarcações nacionais para cada um dos perfis dos carregamentos transportados pelo setor de cabotagem

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, na noite de ontem, os documentos e minuta do edital de desestatização do Porto de Santos (SP). Mas houve alterações em uma das regras da concessão - especificamente o prazo, que foi reduzido de 50 anos, como defende o Ministério da Infraestrutura (Minfra), para 35 anos, com mais cinco de prorrogação.

Segundo apuração do BE News, os diretores da autarquia trabalharam ao longo de toda a segunda-feira para que a autorização fosse encaminhada ao Minfra. A aprovação ad referendum (quando o procedimento não pode aguardar a reunião de diretoria, sendo analisado em um momento posterior) saiu pouco depois das 20h.

De acordo com o processo legal, após a autorização da Antaq, o processo deve ser encaminhado para o Minfra. Segundo servidores da autarquia, o envio oficial só deverá acontecer amanhã, quando

acontecerá a publicação da aprovação no Diário Oficial da União (DOU).

Contudo, os documentos já estarão na mão do ministro nessa terça-feira. A tendência é que o envio ao Tribunal de Contas da União (TCU) aconteça ainda esta semana. Vale lembrar que os estudos foram enviados informalmente ao ministro relator do TCU, Bruno Dantas, no último dia 30.

Volta aos 35 anos

A Antaq também determinou que o período de concessão seja estipulado em 35 anos, com possibilidade de prorrogação por mais cinco - para fins de equilíbrio econômico-financeiro.

A determinação vai de encontro ao que queria o Ministério da Infraestrutura, em especial, o próprio ministro. Marcelo Sampaio defendia que a concessão fosse alterada para 50 anos. O argumento é de que os fundos estrangeiros interessados defendiam o período maior de concessão.

Segundo servidores da autarquia, a mudança pedida pelo ministro da Infraestrutura iria causar alterações nos valores da concessão, necessitando de um novo processo de cálculo da concessão, o que atrasaria ainda mais o envio ao TCU. No pior dos cenários, os

documentos deveriam ser novamente enviados à consulta pública.

Joia da coroa

A desestatização do Porto de Santos é o processo de privatização mais esperado pelo Governo no setor. A concessão portuária destinará mais de R\$6 bilhões em investimento de infraestrutura. Desse montante, R\$ 2,1 bilhões serão destinados à infraestrutura portuária e R\$ 4,2 bilhões para execução de um túnel submerso que ligará as cidades de Santos e Guarujá.

Para o leilão, de critério "maior valor de outorga" - montante que quem vence o leilão ou licitação paga para ter o contrato de concessão - a Antaq estipulou em pouco mais de R\$3 bilhões de valor mínimo de arrematação.

De acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), até 2040, há uma perspectiva de crescimento de quase 50% na capacidade total do Porto e de 58% na demanda atendida, em relação à 2020. Estimam-se ainda aumentos na movimentação de 45 milhões para 86 milhões de toneladas no modal ferroviário e de 73,3 milhões para 101 milhões de toneladas, para o mesmo período.

Mais sobre a concessão

A agência aprovou que o projeto de concessão tenha duas propostas para a participação dos operadores portuários. A primeira é que terminais e operadores possam participar do leilão para a desestatização do complexo marítimo formando consórcios e podendo ter somente 5% de controle acionário e, coletivamente, esses agentes vão poder chegar a 100% da entidade. Ou seja, será possível que um mínimo de 20 operadores se una e forme um consórcio para disputar o leilão e, vencendo, assumam a administração do cais santista.

A outra proposta, que é a original do Ministério, estipula que os operadores possam ter uma participação individual de 15% e em conjunto, 40%. Essa norma inicial foi a utilizada no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória (ES) e Barra do Riacho (ES).

O Governo também pretende deixar a decisão sobre arrendamento dos terminais STS 10 e STS 53, voltados ao transporte de contêineres e fertilizantes, respectivamente, para o novo operador do Porto de Santos. Contudo, o martelo só será batido caso aconteça uma tramitação rápida dentro do tribunal.

NACIONAL

Emissão de debêntures incentivadas chega a R\$ 5,2 bilhões em 2022

Até o momento, foram dez autorizadas pelo Minfra para os modais portuários, rodoviários e aeroportuários

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Ministério da Infraestrutura autorizou, até agosto de 2022, a emissão de 10 debêntures incentivadas no valor total de R\$ 5,2 bilhões. De acordo com a pasta, foram beneficiados seis projetos no modal rodoviário, dois no setor aeroportuários e dois no portuário.

Criadas em 2011, as debêntures incentivadas são um mecanismo de funding de longo prazo, via mercado de capitais, funcionando como uma alternativa às fontes tradicionais de financiamento. As emissões de debêntures incentivadas possibilitam a captação de recursos via mercado com redução de taxas, já que quem investe fica isento de imposto de renda sobre os resultados dos recursos.

Além das autorizações para emissões neste ano, em setembro de 2021, dois projetos ferroviários foram autorizados como prioritários para emissão de títulos de crédito: o FTL 2023 - 2026, proposto pela empresa Ferrovia Transnordestina Logística S.A., nos



Divulgação/Minfra

Segundo o Ministério de Infraestrutura, a Ferrovia Transnordestina é prioritária para emissão de debêntures

estados do Maranhão, Piauí e Ceará; e a Superestrutura de Via Permanente - Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), requerido pela empresa Vale S.A., no Espírito Santo e em Minas Gerais.

No acumulado da gestão, o número referente ao segmento chega a 54 emissões de títulos de crédito e R\$ 27,9 bilhões. Atualmente, quatro projetos encontram-se em análise no Minfra, sendo um no setor rodoviário, um no setor

ferroviário, um no portuário e um no aeroportuário. No total, o segmento de infraestrutura – que inclui transportes e logística, saneamento, energia e telecomunicações –, somou R\$25,9 bilhões em debêntures incentivadas somente em 2022.

Reidi

A pasta afirmou ainda que 13 propostas foram habilitadas no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). São três

ferrovias, três rodovias e sete empreendimentos no setor portuário. Juntos esses empreendimentos somarão investimentos no montante de R\$ 17,5 bilhões, o que resultará na desoneração estimada de R\$ 842 milhões.

Já a estimativa de investimentos com projetos aprovados com enquadramento no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi), o montante no setor de transportes che-

gou a R\$ 17,5 bilhões até agosto, sendo 78,8% para o segmento de rodovias.

A Reidi é um regime especial de incentivo a empresas que tenham projeto aprovado para implantação de obras de infraestrutura nos setores de transportes, portos, energia, saneamento básico e irrigação.

Na prática, o incentivo fiscal da Reidi suspende as contribuições para PIS (1,65%) e Cofins (7,6%) sobre as aquisições de equipamentos para utilização ou incorporação em obras de infraestrutura. Também para aquisição de bens necessários à manutenção das atividades da empresa (máquinas, aparelhos, instrumentos e equipamentos).

Marinha Mercante

Os dados publicados também mostram que, até agosto, 25 obras foram concluídas com apoio financeiro do Fundo da Marinha Mercante (FMM), voltado para financiamento da infraestrutura aquaviária, portuária e para construção e manutenção naval. O investimento aprovado pelo conselho do fundo foi de R\$ 511,2 milhões, aportados em reparos e construção de embarcações no Ceará, Bahia, São Paulo e Santa Catarina.

ANTT dá início a nova Tomada de Subsídios

Dispositivo trata da proposta de revisão dos processos de participação e controle social do órgão

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) iniciou ontem a Tomada de Subsídio nº 7/2022, que trata da proposta de revisão dos processos de participação e controle social (PPCS) do órgão. O período para envio das contribuições vai até o próximo dia 23.

O objetivo é colher contribuições e informações a respeito do Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR), versão 1.0, da proposta. O relatório apresentado constatou que o PPCS não é comunicado de forma clara e objetiva, e os documentos disponibilizados

são de difícil entendimento para os interessados no tema.

Também que as propostas são submetidas a audiência e consulta pública sem estarem plenamente amadurecidas internamente, contendo elementos que ainda geram insegurança na a equipe técnica da ANTT. Outra constatação foi de que há uma impossibilidade em incorporar e utilizar outros meios, mais céleres e menos burocráticos, para o recebimento de contribuições no PPCS.

RNTRC

A Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Suroc/ANTT) publicou, na última

sexta-feira, a lista de todos os tipos, espécies e carrocerias de veículos aceitos para cadastro do Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC).

A lista contém todos os tipos de veículos – como caminhão, caminhonete e utilitário etc. – em espécies que são de carga, especial ou misto; e em diversos tipos de carrocerias, como basculante, carroceria aberta, carroceria fechada e tanque, entre outros.

Além disso, a Superintendência definiu também a lista de códigos de Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) que as Empresas de Transporte de Cargas (ETC) e as Cooperativas de Transporte de Cargas (CTC)



Divulgação/ANTT

Na sexta-feira, a ANTT publicou a lista de todos os tipos, espécies e carrocerias de veículos aceitos para cadastro do RNTRC

podem ter para fins de inscrição e manutenção no RNTRC.

A lista de códigos CNAE aceitos para que as empresas e cooperativas de transporte de cargas possam exercer a função inclui 12 categorias de descrição da atividade econômica, como fabricação de caminhões

e ônibus ou operador de transporte multimodal, por exemplo. A lista completa dos códigos aceitos também pode ser conferida no DOU da última sexta-feira.

REGIÃO NORTE



Região Norte se destaca no embarque de cargas enquanto o País recua

Na abertura do Norte Export, em Porto Velho, diretora-geral da Antaq ressaltou os números dos portos do Arco Amazônico

Livian Neto



“Se a Região Norte aumentou a movimentação num cenário de diminuição, isso mostra o potencial de movimentação da região”, afirmou a diretora da Antaq, Flavia Takafashi

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Arco Amazônico apresentou forte crescimento na movimentação de cargas no primeiro semestre enquanto houve retração no cenário geral do País, o que mostra o potencial de desenvolvimento da Região Norte, segundo avaliou a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, durante a abertura do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, na noite de ontem, na Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho, capital de Rondônia.

O Norte Export é um evento regional do Brasil Export - Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, realizado pela Una Marketing de Eventos. O encontro é aberto presencialmente a conselheiros, patrocinadores, auto-

O SEGMENTO QUE MAIS MOVIMENTOU CARGA FOI NAVEGAÇÃO INTERIOR, O MAIS EXPRESSIVO DA REGIÃO NORTE, COM 45% DO TOTAL SEGUIDO DE EXPORTAÇÃO (29%), CABOTAGEM (19%) E IMPORTAÇÃO (7%)

ridades e convidados, e a programação é transmitida em tempo real e gratuitamente pelo portal BE News. Hoje, segundo e último dia do evento, haverá debates sobre o desenvolvimento econômico de Rondônia a partir das operações logísticas e da infraestrutura portuária, transportes, novos negócios entre outros temas.

De acordo com o levantamento da Antaq, a Região Norte movimentou 72,1 milhões de toneladas no primeiro semestre deste ano, o que representa 12,3% da movimentação total do país e aumento de 5,3% em comparação a igual período do ano passado.

“Se a Região Norte aumentou a movimentação num cenário de diminuição, isso mostra o potencial de movimentação da região”, afirmou Flavia Takafashi enquanto apresentava os gráficos com os dados da movimentação total e do Arco Norte.

Somente o Arco Amazônico registrou 16.566 atracções – 47% do total do país e 11,5% a mais em compa-

ração semestre a semestre.

Os terminais do Pará puxaram o crescimento da Região Norte, com aumento de 9,2% nas operações de cargas. Já o Estado de Rondônia teve retração de 6% comparado ao primeiro semestre de 2021.

O segmento que mais movimentou carga foi navegação interior, o mais expressivo da Região Norte, com 45% do total, seguido de exportação (29%), cabotagem (19%) e importação (7%).

O levantamento da Antaq também aponta que apesar da queda na movimentação da soja de 7,9% (28,6 toneladas), semirreboque Baú puxou o crescimento (+227% - 5,9 toneladas), seguido por milho (+106,4% - 4,3 toneladas) e fertilizantes (+35,8% - 1,9 toneladas). Quanto ao incremento na movimentação de semirreboque Baú, Takafashi destacou: “O que mostra a importância da navegação interior do Estado”.

Autoridades

Presentes ainda à cerimônia de abertura estavam o CEO do

Brasil Export, Fabrício Julião; secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia, Avenilson Trindade, representando o governador, Coronel Marcos Rocha; o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente; o diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert; o superintendente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia ((FIERO), Gilberto Baptista; presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos; presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino; o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva; secretário-geral de Governo da Prefeitura de Porto Velho, Fabrício Jurado, representando o prefeito, Hildon Chaves; e o presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Rondônia, Paulo Renato Haddad.

REGIÃO NORTE



Diretor-presidente da SOPH enfatiza força de Rondônia no agronegócio

Durante o Norte Export, Fernando César Parente destacou a produção agrícola e a movimentação de cargas no Estado

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O Arco Norte vem se consolidando ano após ano como uma das principais rotas do agronegócio, principalmente para o escoamento da produção de grãos do Centro-Oeste, e a concentração das operações de cargas em Rondônia já surte resultados positivos.

Durante a abertura do Norte Export, na noite de ontem, na sede da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho (RO), o diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias do Estado de Rondônia (SOPH), Fernando César Parente, disse que o crescimento da movimentação de grãos no Estado é notado pelo Governo Federal e pelas demais unidades federativas.

“Temos, hoje, a possibilidade de fazer com que o Governo Federal e todo o Brasil vejam a potencialidade do Estado de Rondônia. Temos uma produção agrícola que aumenta cerca de 20% ao ano e uma estação de minério que faz diferença com relação à geração de novos empregos. Temos, também, enormes terminais sendo instalados no estado, principalmente na cidade de Porto Velho, entre várias cidades e vertentes que podem ser exploradas”, declarou.

Falando em fomento à infraestrutura em Rondônia, o diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística SA (EPL), Alessandro Reichert, comentou, durante o seu discurso, que “estamos em fase final de refinamento do plano-mestre do Complexo Portuário de Porto Velho”.

Infra SA

Reichert falou também sobre a criação da Infra S.A., que se dará por meio da fusão das empresas públicas EPL e Valec – Engenharia, Construções e Ferrovias. “Estamos em um processo importante de incorporação com a Valec para que surja a Infra SA no horizonte, aproveitando o que há de melhor entre as duas empresas”, afirmou.

A aprovação da incorporação da EPL pela Valec foi aprovada no final de agosto, pelos conselhos fiscal e de administração das estatais. Trata-se da primeira incor-



Fernando César Parente chamou atenção para produção agrícola em Rondônia, que aumenta cerca de 20% ao ano, e uma estação de minério que tem gerado empregos

poração de uma empresa pública por outra na esfera federal. A Infra S.A. será responsável pelo planejamento e estruturação de projetos para o setor de transportes.

PNL2035

O diretor da EPL destacou ainda o Plano Nacional de Logística 2035, voltado ao desenvolvimento do transporte intermodal. “Ajuda a trazer previsibilidade para o setor, isso atrai investimento. O Brasil precisa mostrar isso para os investidores. A gente sabe onde quer chegar e quais são as prioridades. Nesse sentido, o PNL faz isso num nível estratégico e estamos em fase final de elaboração de planos setoriais de transportes terrestres, portuário e hidroviário, que tem tudo a ver com o Estado de Rondônia, com a Região Norte. E, esse movimento de migração das cargas para o Arco Norte tem ficado cada vez mais claro”, disse ele.

O papel do Brasil Export

O diretor de Planejamento da EPL, Alessandro Reichert, disse que “o Brasil Export tem se tornado um ambiente ideal para governos, setor produtivo e setor de transportes discutirem logística e planejamento”.

Já o CEO do Brasil Export, Fabrício Guimarães Julião, enalteceu os avanços na Região Nor-

Alessandro Reichert, diretor de Planejamento da EPL: “Estamos em fase final de elaboração de planos setoriais de transportes terrestres, portuário e hidroviário, que tem tudo a ver com o Estado de Rondônia, com a Região Norte”

te e enfatizou que é necessário investir mais em infraestrutura para o desenvolvimento local.

“Fizemos uma visita técnica maravilhosa onde pudemos enxergar todo o potencial de Porto Velho, que a Região Norte tem como desafio. Nós já atingimos mais de 50% da exportação de grãos aqui pelo Arco Norte e esse crescimento vai continuar existindo. É natural que o Governo, o porto e os empresários precisem fazer a lição de casa. Precisamos, junto com as autoridades, discutir essa infraestrutura, a logística, criar investimentos, criar oportunidades de emprego e receita. É, também, um processo natural, que a locomotiva da economia de Porto Velho, com certeza, é o porto, a logística, o escoamento dessa produção que não para de crescer”, ressaltou.



Fabrício Julião, CEO do Brasil Export: “Precisamos, junto com as autoridades, discutir essa infraestrutura, a logística, criar investimentos, criar oportunidades de emprego e receita”



Livian Neto

Livian Neto

Livian Neto

REGIÃO NORTE



Zona de Desenvolvimento Sustentável em discussão com Peru e Bolívia

Secretário de Desenvolvimento Econômico de Rondônia falou sobre o projeto na abertura do Norte Export



Livian Neto

“É muito desafiador discutir infraestrutura, principalmente na Amazônia”, afirmou o secretário estadual de Desenvolvimento Econômico de Rondônia, Avenilson Trindade

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Rondônia discute a implementação da Zona de Desenvolvimento Sustentável na Amazônia junto a outros três estados brasileiros, além de Peru e Bolívia. A informação foi dada pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Avenilson Trindade, na abertura do Norte Export, na noite de ontem, na sede da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero), em Porto Velho.

Representando o governador, Coronel Marcos Rocha, Trindade destacou que a infraestrutura é a base da economia de Rondônia. “A economia roda em modais, em infraestrutura. É muito desafiador discutir infraestrutura, principalmente na Amazônia”, afirmou.

O secretário emendou falando sobre a implementação da Zona de Desenvol-

vimento Sustentável na Amazônia. “Temos dialogado com o Mato Grosso, Amazonas, Acre, Peru e, também, com a Bolívia. A gente está desenvolvendo um projeto muito interessante que é a Zona de Desenvolvimento Sustentável na região da Amazônia, envolvendo o Amazonas, o Acre e Rondônia, com vistas à melhoria da vida das pessoas e, também, ao crescimento econômico”, afirmou sem dar mais detalhes.

Trindade salientou ainda a importância da realização do Norte Export na região. “Este evento aqui sinaliza positivamente para nós que chegou a hora de avançarmos em infraestrutura. A EPL (Empresa de Planejamento e Logística SA), junto ao Governo do Estado, vem desenvolvendo um trabalho que nos dá uma configuração do que é ideal em infraestrutura logística. A nossa expectativa é de que a gente consiga prover o setor privado, garantindo a infraestrutura necessária para que o País continue crescendo, produzindo na Região Norte”.

PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2022

Dia 13 | Hoje

Início da transmissão online e gratuita;

09h00 (Porto Velho)/10h00 (Brasília) | Abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino

09h15 (Porto Velho)/10h15 (Brasília) | Painel 1: Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária

- > O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL
- > O horizonte de novos negócios no setor portuário
- > As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas

> Integração entre Brasil e nações vizinhas que fazem fronteira a Noroeste

Apresentação: Alessandro Reichert, diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Fernando Cesar Parente, diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias (SOPH) do Governo de Rondônia

– Víctor Paiva, diretor-executivo da Aprosoja Rondônia

– Gilberto Baptista, superintendente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

– Jorge Lima, presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H

10h45 (Porto Velho)/11h45 (Brasília) | Coffee break

11h15 (Porto Velho)/12h15 (Brasília) | Painel 2: O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte

> O transporte aquaviário como fator de desenvolvimento da região

> Ações para ampliar a quantidade de vias navegáveis

> Fragilidades na segurança das operações de navegação interior

> Propostas para aumentar a integridade das cargas e dos profissionais envolvidos no transporte aquaviário

Apresentação: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani)

– Raimundo Holanda, vice-presidente de Transporte Aquaviário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega)

– Adalberto Tokarski, Conselheiro Nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

12h45 (Porto Velho)/13h45 (Brasília) | Almoço

14h30 (Porto Velho)/15h30 (Brasília) | Painel 3: Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte

> Previsão de investimentos por agentes públicos e privados

> Prioridades para projetos de infraestrutura de transporte

> Barreiras ambientais e burocracia a serem superadas

> Potencialidades do transporte hidroviário de cargas, inovação e qualificação de mão de obra

Apresentação: Larry Carvalho, sócio da Rabb Carvalho Advogados

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais

– Renato Freitas, Superintendente da Transglobal

– Guilherme Salles dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (Proa)

16h00 (Porto Velho)/17h00 (Brasília) | Coffee break

16h30 (Porto Velho)/17h30 (Brasília) | Painel 4: Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico

> Atração de novas cargas e operações para os complexos portuários da região

> Adoção de medidas para maior agilidade e eficiência na movimentação de cargas

> Iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região

> Operações ship to ship

Apresentação: Jesualdo Silva, diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará

– Ricardo Falcão, presidente da Praticagem do Brasil

– Avenilson Trindade, secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia

18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Leitura da Carta do Norte Export 2022 pelo presidente do conselho regional, Sergio Aquino, e Solenidade de Encerramento

VISITA TÉCNICA

A programação do Norte Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária começou oficialmente na manhã de ontem, horas antes da solenidade de abertura, em Porto Velho (RO). Pela manhã, autoridades e empresários dos setores de transporte e portuário de várias regiões do Brasil - em sua maioria, integrantes do Conselho do Norte Export - realizaram uma visita técnica de barco à Hidrovia do Madeira,

percorrendo um trecho do rio em direção norte, ao Amazonas. Nesse percurso, observaram a operação de terminais privados e públicos instalados ao longo do rio. A bordo, detalhes do complexo marítimo e da via de navegação foram apresentados pelo presidente do Porto de Porto Velho, Fernando Parente. A autoridade portuária é uma empresa privada controlada pelo Governo do Estado. Diante a viagem, representantes do

porto, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), da Empresa de Planejamento de Logística (EPL, do Ministério da Infraestrutura) e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) debateram o papel da Política Nacional Portuária e a importância da segurança jurídica para a realização de investimentos em terminais, de certa forma antecipando os debates previstos para o dia de hoje no Norte Export.



Livian Neto

REGIÃO SUDESTE

Começa hoje a Jornada ESG do Porto de Santos

Evento reúne representantes da indústria de infraestrutura, ONU, ONGs e governo para discutir sustentabilidade

Divulgação/SPA

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Começa hoje e segue até o próximo dia 21 a I Jornada ESG do Porto de Santos (SP), evento promovido pela Santos Port Authority (SPA) que reunirá representantes da indústria de infraestrutura, ONU, ONGs e governo para discutir governança corporativa, responsabilidade social e ambiental – significado da sigla ESG em português.

A realização é uma evolução do Mês do Meio Ambiente e da Semana de Integridade, eventos tradicionais da SPA que foram unidos com o objetivo de fomentar e promover, junto à comunidade portuária, uma ampla discussão sobre o tema ESG, parte integrante da estratégia corporativa da companhia.

O encontro é em formato híbrido, com abertura e encerramento presenciais e online. Nos dias 14, 15 e 20 as palestras e mesas-redondas poderão ser acompanhadas exclusivamente pela internet, através do site



da Autoridade Portuária.

A jornada terá debates e palestras com representantes dos mercados portuário e de energia, da Organização das Nações Unidas (ONU), ONGs e governo. A abertura ocorre no Hotel Bourbon, em Santos, no dia 13, às 9h, seguida de debates sobre a responsabilidade social dos negócios e o futuro dos oceanos, com destaque

para a participação da gerente de Água e Oceano do Pacto Global da ONU, Maitê Padovani Leite. Para participar presencialmente, é necessário se inscrever pelo formulário disponível no site da SPA.

No dia 15, o destaque é a mesa-redonda sobre inclusão, com participação do sócio e líder de Inclusão e Diversidade da PwC, Leandro Camilo; do

diretor de Proteção e Defesa dos Direitos Humanos do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos, Herbert Barros; e da chefe de gabinete da presidência da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), Mariana de Assis.

Na segunda semana, a programação traz debates sobre governança, ética e sustentabilidade. Como destaque, no dia

O objetivo da jornada é fomentar e promover, junto à comunidade portuária, uma ampla discussão sobre o tema ESG

20 haverá a palestra sobre combate à exploração sexual de crianças e adolescentes, com Eva Cristina Dengler, gerente de Programas e Relações Empresariais da Childhood Brasil, ONG fundada pela rainha Sílvia, da Suécia.

O evento terá encerramento no Museu do Café, no dia 21. Para participar presencialmente do encerramento, é necessário se inscrever pelo formulário. Para assistir pela internet, basta clicar nos links disponíveis na programação, no site <https://www.portodesantos.com.br/jornadaesg/>.

ESG

O termo ESG significa, em português, governança corporativa, responsabilidade social e ambiental. Refere-se a um conjunto de práticas e políticas focadas em sustentabilidade ambiental, governança e responsabilidade social, que hoje são essenciais para a análise de risco e para a tomada de decisão.

REGIÃO NORDESTE

Emissário submarino será construído próximo ao Porto de Maceió

Obra faz parte de um projeto que irá eliminar línguas sujas do mar da capital alagoana

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Um emissário submarino será construído próximo ao Porto de Maceió (AL), informou o prefeito da cidade, João Henrique Caldas. O equipamento faz parte de um projeto que vai eliminar as línguas sujas da capital alagoana, chamado Programa Maceió Mares Limpos.

A intenção é coletar e destinar corretamente as águas de drenagem que chegam às praias, geralmente contaminadas com esgoto e poluição difusa.

A estrutura das galerias de drenagem que deságuam nas praias da Pajuçara, Ponta Verde e Jatiúca também serão recuperadas e desobstruídas, ampliando a vida útil e melho-

rando as condições de escoamento das águas da chuva. Serão feitos também tamponamentos das ligações clandestinas.

Em relação ao emissário, o projeto prevê que a estrutura submarina adentrará, por um quilômetro, o mar da região e terá um metro de diâmetro para receber todas as águas pluviais, que serão direcionadas para esse único ponto e lançadas direto no mar, com a utilização de difusores.

O investimento nas obras é de R\$ 200 milhões, e a previsão é de que elas sejam iniciadas em abril de 2023. Para tanto, a gestão assegurou uma operação de crédito a ser contratada junto ao Banco Regional de Brasília (BRB).

O lançamento do programa foi considerado um “marco histórico” pela administração

municipal, que destacou que o projeto está sendo possível graças ao equilíbrio fiscal feito pela atual gestão, o que permite recursos para grandes obras.

“Hoje temos a alegria de apresentar o projeto de eliminação das línguas sujas. Nunca se pensou num projeto tão complexo, um projeto caro, mas necessário e que diz respeito à saúde pública. Os impactos negativos dessas línguas sujas são inúmeros. Vamos investir R\$ 200 milhões que vão gerar muitos benefícios para nossa economia. Isso vai repercutir na iniciativa privada. Com novos empreendimentos que vão surgir, as pessoas vão

vir investir e é disso que Maceió precisa”, declarou o prefeito.

O vice-presidente da Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Alagoas (Ademi/AL), Hugo Dâmaso, disse que não entendeu por que um projeto como este não era tido como prioridade em gestões anteriores.

“Estou no mercado imobiliário há mais de 20 anos e

não consegui entender como nossos antigos gestores não enxergavam isso como uma prioridade. Eu e todos os setores ficamos muito satisfeitos, porque esse projeto está sendo prometido sem ser em período de campanha e em 20 anos nunca tinha visto isso acontecer. A Ademi vai colaborar no máximo que puder. Parabéns pela iniciativa”, disse.

Divulgação



O investimento nas obras é de R\$ 200 milhões, e a previsão é de que elas sejam iniciadas em abril de 2023 para cadastro do RNTRC



JOSÉ GERALDO VANTINE

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião
opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

O Brasil do passado, passado a limpo

Não se trata do que possam pensar! O passado não volta, e meu foco é dar um novo olhar para a infraestrutura atual de Transporte e Logística. Nada a ver com os questionamentos porque história não se muda. Ela pode ser interpretada dependendo do foco dos historiadores (profissão que não me enquadro, embora seja um estudioso para “consumo próprio”).

Faço parte do grupo de profissionais das chamadas “ciências exatas” e desde formado, trilho os caminhos da Logística (a mais inexata das ciências exatas). Duas ciências me ampararam na pesquisa para essa crônica. Tal qual a Astronomia, (que me balizei em artigo do BE News de 08/08), a Antropologia é fundamentada em estudos de hipóteses e deduções (minha interpretação), e assim, para entender o “Brasil antes de ser Brasil”, antes de abril/1.500, acabei indo muito longe no passado, até o surgimento do “Homo Sapiens” há estimados 200 mil anos no leste da África. Queria saber como chegaram a habitar o atual continente americano. Logo deduzi que essa espécie humana desde o início tinha como características: o cérebro desenvolvido e a inteligência que permitiu a evolução, as conquistas e a ampliação territorial.

Com mega salto no tempo, há estimados 10 mil anos chegaram até o estreito de Behring que liga os atuais territórios da Ásia (Rússia) e a Europa (USA), separados por 85 Km, ali se encontram as ilhas “Diomedes” distantes 3,8 km entre si, a maior é da Rússia, e a menor dos EUA. Por ali os humanos invadiram o que hoje é o continente americano. No caminho em direção ao sul foram habitando os atuais territórios do Canadá, EUA, México (com o império Asteca), América Central (império Maia), e América do Sul (império Inca da Colômbia até o Chile). E o atual Brasil? Não tivemos propriamente nenhum império. Os habitantes do passado ocuparam a costa leste do hoje Brasil, depois chamados de “Tupiniquim”, “Tupi-Guarani”, “Tupinambá” entre inúmeras outras tribos. Em outra região geográfica muitos surgiram em direção ao oeste e encontraram o “sertão” (hoje Centro-Oeste, Amazônia etc.).

Não existiam caminhos fixos. Esses humanos eram por natureza Itinerantes.

Aí a histórica começa a mudar! A vinda dos povos europeus (Portugal e Espanha) muda tudo. Abril de 1.500, Pedro Álvares Cabral descobriu o Brasil (há registros que sua esquadra se perdeu no Oceano Atlântico e ao chegar na atual Porto Seguro “achou que tinha chegado na Índia (seu destino inicial) e por isso, ao ver os habitantes locais os chamou de Índios (não acredito, mas que seja assim).

Nesse momento, grande matança dos indígenas, com sobreviventes transformados em escravos, e nos anos que se seguiram inúmeras expedições foram ocupando o novo território de Norte a Sul com foco real na exploração da nova colônia da coroa portuguesa.

Em 1524 um português de nome Aleixo Garcia “descobriu” o que seria uma “estrada de pedestres”, e com apoio dos índios

Guaranis, habitantes da região atual de São Paulo, Paraná e Santa Catarina, conheceu a chamada PEABIRU: PE = CAMINHO, ABE = AMIGO, YU = IDA E VOLTA! A primeira e única ligação bioceânica com 3.000 Km ligando São Vicente (1ª cidade brasileira) até Cuzco (capital do império Inca). Há 3.000 anos já existia essa ligação comercial, sim, comercial, garantem os historiadores, arqueólogos e antropólogos estudiosos da ocupação humana no Brasil antes de ser Brasil.

Há registros de vários historiadores e arqueólogos que o apóstolo “Tomé” (aquele que só acredita vendo) caminhou pelo Peabiru e por isso essa rota também ficou conhecida como “PAY TUMÉ” (se precisar consultar biblioteca, quem tiver interesse, há muito material na internet). O fato relevante é que o “homem branco” esteve por aqui há 2.000 anos e que é fato comprovado a existência do caminho ligando o atual Brasil, passando por Paraguai, Bolívia até o Peru.

No período após o descobrimento do Brasil, até a vinda de D. João VI, rei de Portugal, para o Brasil, nosso país foi uma colônia mais focada na exploração do que na colonização. Nesse período de mais de 3 séculos podemos registrar de forma primária o início da infraestrutura de Transportes, com a instalação dos Portos do Rio de Janeiro, Santos, Paraty e São Sebastião. Começaram a surgir os primeiros caminhos com traçados fixos (de uso contínuo). Foram os “Bandeiras” (de onde surge a denominação de “Bandeirantes”).

Já em 1515 chegou ao Brasil o pioneiro na relação entre Portugueses e Tupiniquins: João Ramalho que se casou com Bartira, filha do cacique Tibiriçá e viveu incríveis 89 anos e se tornou amigo de Tomé de Souza, Governador Geral do Brasil. De sua história encontramos registros que em 1562 ele havia sido o primeiro “bandeirante” no atual “Vale do Paraíba”. A busca pelo ouro e pedras preciosas de Minas Gerais criou trilhas que ligavam o sertão com o Porto de Paraty. Há registros que diariamente chegavam 2 mil mulas carregadas no Porto de Paraty através de Cunha. Nasceu o princípio binário “Estrada-Porto”. Essa rota foi explorada por famosos bandeirantes como Fernão Dias e Martim de Sá. Por essas andanças, em 2 séculos, pequenas vilas se transformaram em cidades, como Lorena, Taubaté, Jacareí, que no futuro seria o caminho a ser percorrido por D. Pedro I, por isso se chama “Vale Histórico”.

As atuais rodovias “D. Pedro I”, “Bandeirantes”, “Fernão Dias”, por exemplo, podemos dizer que são derivadas do desdobramento territorial desses bandeirantes, que ao contrário das pinturas e estátuas, a mais conhecida em São Paulo é do Borba Gato, andavam descalços, roupas rústicas e além da busca pelo ouro, escravizava índios, por isso sempre se questionou: Foram heróis ou vilões?

Novo salto na história, 1808, D. João VI, transfere a “Corte” para o Brasil e nessa fase se instala com expansão territorial de norte a sul, porém não de leste a oeste. D. João era Regente e só foi coroado Rei em 1818.

AS ATUAIS RODOVIAS “D. PEDRO I”, “BANDEIRANTES”, “FERNÃO DIAS”, POR EXEMPLO, PODEMOS DIZER QUE SÃO DERIVADAS DO DESDOBRAMENTO TERRITORIAL DESSES BANDEIRANTES, QUE AO CONTRÁRIO DAS PINTURAS E ESTÁTUAS, A MAIS CONHECIDA EM SÃO PAULO É DO BORBA GATO, ANDAVAM DESCALÇOS, ROUPAS RÚSTICAS E ALÉM DA BUSCA PELO OURO, ESCRAVIZAVA ÍNDIOS, POR ISSO SEMPRE SE QUESTIONOU: FORAM HERÓIS OU VILÕES?



Com a corte instalada no Rio de Janeiro, o Brasil entrou para o verdadeiro comércio internacional quando foi anunciada a “Abertura dos Portos”. O Transporte Marítimo se intensificou, porém as atividades econômicas permaneceram concentradas ao longo do litoral, o que se explica a alta concentração atual da população na faixa de 100 km da costa ainda hoje.

Curioso que o sistema rodoviário não evoluiu e as carruagens se concentravam nos ambientes urbanos. Embora D. João tenha chegado por Salvador, onde fundou a 1ª Escola de Medicina no Brasil, minha curiosidade não encontrou resposta porque não houve evolução no transporte terrestre. Eis que em 1821 precisou retornar a Portugal e seu filho, D. Pedro I, assume como “Príncipe Regente do Brasil”, de vida conturbada cuja história é contada em filmes e novelas, além de vários livros.

Jovem inexperiente na arte de governar, enfrentou várias revoluções regionais até que “se rebela” contra o pai, em 9 de janeiro de 1822, conhecido como “O Dia do Fico”, decide permanecer no Brasil.

Pela leitura, pouco contribui para construção do Brasil como Nação. Casado com D. Leopoldina de formação de alto nível da Áustria (morreu jovem aos 29 anos) e várias amantes, (a principal, Domitila), sentiu pressão, especialmente do manifesto de José Bonifácio e dia 14 de agosto/1882 em lombo de mula (de novo: incrível como após tantos anos não era usado o transporte sobre rodas tracionado por animais, afinal já usado no Império Romano. Em sua rota, já existente desde 1778 ligando o Rio de Janeiro a São Paulo, D. Pedro I, em 12 dias e 634 km precisou “pousar” em Bananal, Areias, Silveiras, Lorena, Guaratinguetá, Pindamonhangaba, Taubaté, Jacareí, Mogi das Cruzes e finalmente São Paulo onde fica alguns dias (só fazendo política) e conhece Domitila que virou Marques de Santos.

Dia 05 de Setembro/1822 faz uma viagem bate-volta a Santos (não há relatos concretos sobre o “Porto de Santos”). Em seu retorno, dia 07 de Setembro/1822 recebe cartas de D. Leopoldina e de José Bonifácio alertando para cortar relações com Portugal e outra de seu pai determinando seu retorno a Portugal: Ou declara a Independência ou vai ser prisioneiro da Corte. Nesse momento, não sei se por medo ou patriotismo, declarou a Independência com o brado “Independência ou Morte”, aliás não encontrei nenhum historiador explicando a razão exata dessa frase. Se tornou Imperador do Brasil! Segundo historiadores, foi um desastre como governante, se meteu em guerras e contraiu a primeira dívida do Brasil com banco inglês. Nada consta que tenha contribuído para a infraestrutura de Transportes. Em 1831 abdicou e deixou o

país nas mãos de seu filho D. Pedro II com 5 anos, e José Bonifácio como seu tutor. Até esse ponto da história não percebi o Brasil como nação independente.

No período de 1840 a 1889 em que o Imperador D. Pedro II governou o Brasil, grandes transformações ocorreram, com destaque para a Guerra do Paraguai e a Abolição da Escravatura. Homem de profunda cultura, falava várias línguas (do latim ao guarani), amigo de grandes personalidades da música, das ciências. Viajou para inúmeros países e praticamente em todas as províncias.

Mesmo enfrentando muitas revoltas em várias províncias foi considerado um bom gestor público, defensor da liberdade de expressão. Dedicado, no apogeu do seu governo, o Brasil experimentou grande progresso econômico, e da estabilidade política vieram os investimentos.

Espírito desenvolvimentista e com ótimo relacionamento internacional, foi seu governo que nasceu a primeira ferrovia do Brasil por iniciativa do Barão de Mauá, a primeira linha telefônica no Rio de Janeiro e em Petrópolis, além de instalação do telégrafo, e a expansão da navegação.

A chamada “Estrada de Ferro Petrópolis” com apenas 14 km foi a semente da futura “Central do Brasil”, e já em 1872 havia o percurso de 684 km. No entanto, em 15 de Novembro/1889, Marechal Deodoro da Fonseca comandou um golpe e proclamou a República Federativa do Brasil, e se tornou o primeiro presidente. Enquanto isso, D. Pedro II exilou-se em Paris, desolado e carregando grande quantidade de ideias para a infraestrutura que o início da república não soube aproveitar.

O Brasil Republicano, início do século 20, houve forte expansão ferroviária sobretudo com investimento inglês, e rápida expansão, com padrão europeu. Esse período republicano brasileiro, foi política e economicamente conturbado, com muitas definições estratégicas equivocadas referente à infraestrutura de Ferrovias, Rodovias e Portos. São temas atuais (apenas 133 anos), porém complexos, por isso exige aprofundamento da pesquisa e vou deixar para outro texto.

Ao encerrar por aqui, eu concluo que a maior parte da infraestrutura do Brasil passado (ferrovias, rodovias, portos) é de origem circunstancial, mas ao passar a limpo esse passado, encontrei muitas informações e experiências que deveriam ser visitadas por todos (governo e iniciativa privada) para que se possa aprender com os erros, porque o futuro exige planejamento intenso e não aceita erros no percurso.