



portalbenews.com.br

**MACEIÓ** Administrador do porto alagoano, Diogo Holanda é homenageado pela Capitania dos Portos ▶ **p4**

**ESTILO BE** Diretor da EcoRodovias, Rui Klein conta como migrou da área de engenharia para a infraestrutura ▶ **p11**



Divulgação

Divulgação

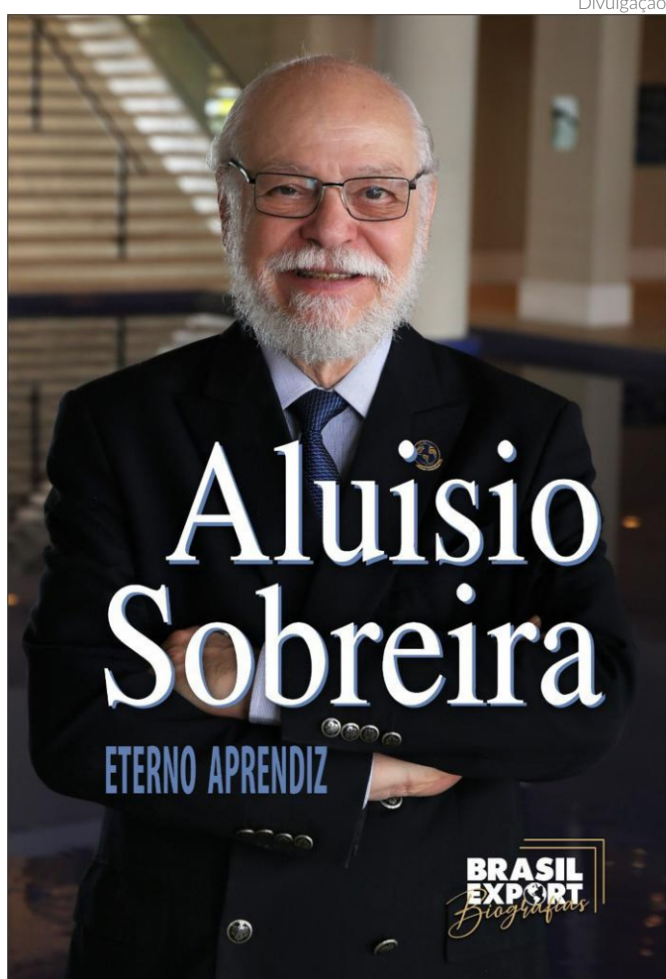
## FERROVIAS

# Fiol e Fico vão se conectar em Goiás, diz governador



Ronaldo Caiado declarou que a cidade goiana de Mara Rosa terá o cruzamento da Ferrovia Oeste-Leste com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste ▶ **p3**

Divulgação



**NORDESTE EXPORT**  
Lançamento de biografia de Aluisio Sobreira é um dos destaques ▶ **p4**

Divulgação/Costa Cruzeiros



**PARANÁ**  
Costa estuda incluir estado na rota dos cruzeiros ▶ **p5**

**SANTA CATARINA** Porto de Imbituba movimentou 700 mil toneladas e tem melhor maio de sua história ▶ **p6**

**OPINIÃO** “Nenhum elemento da natureza inspira tanta poesia e celebra tanto o amor”, escreve Luiz Dias Guimarães em “O fascínio dos mares” ▶ **p7**

**OPINIÃO** Adilson Luiz Gonçalves fala da importância da construção do túnel Santos-Guarujá e uma nova pista ligando o Planalto ao Porto de Santos ▶ **p8**

## EDITORIAL

# A FNS, a integração ferroviária e o desenvolvimento do Brasil

A conclusão da Ferrovia Norte-Sul (FNS) representa um marco importante para a infraestrutura do Brasil e para o fortalecimento da economia nacional. Com a entrega do último trecho entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), a FNS se estenderá por 2,2 mil quilômetros, abrangendo quatro das cinco regiões do País. Essa conquista, que levou 36 anos para ser concluída, é motivo de celebração, pois sinaliza o potencial de desenvolvimento proporcionado pelas ferrovias no Brasil.

O investimento da empresa Rumo, de aproximadamente R\$ 4 bilhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante, foi essencial para a finalização da FNS. Esse aporte representa um compromisso sério com a melhoria do transporte ferroviário no País, aumentando a eficiência e a conectividade entre diferentes regiões. Com a ferrovia operacional, espera-se que o Porto de Santos (SP) seja beneficiado com uma maior capacidade de movimentação de cargas, estabelecendo uma ligação mais efetiva com os produtores do Centro-Oeste.

A integração das ferrovias é um fator crucial para impulsionar a economia brasileira. Nesse sentido, a declaração do governador de Goiás, Ronaldo Caiado, nessa sexta-feira, dia 16 - enquanto aguardava a cerimônia de inauguração da FNS, que acabou adiada - sobre a conexão da Ferrovia Oeste-Leste (Fiol) com a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico), traz perspectivas promissoras. Anteriormente, a Fiol estava planejada para se conectar à Ferrovia Norte-Sul no Tocantins, mas agora essa ligação será estabelecida diretamente na cidade de Mara Rosa, em Goiás.

Essa mudança no projeto representa uma conquista para o estado de Goiás, já que permitirá o cruzamento dos dois maiores eixos ferroviários da região. A conexão direta entre a Fiol e a FNS em Mara Rosa proporcionará maior competitividade ao estado, abrindo oportunidades para o transporte eficiente de mercadorias e contribuindo para o desenvolvimento econômico local.

A ampliação e a integração das ferrovias são fundamentais para impulsionar setores-chave da economia brasileira, como o agronegócio, a indústria e o comércio exterior. O transporte ferroviário oferece vantagens significativas em termos de capacidade de carga, eficiência energética e redução de custos logísticos. Além disso, a conexão entre diferentes regiões do País promove a inclusão e o desenvolvimento de áreas menos exploradas, impulsionando a atividade econômica em todo o território nacional.

Diante disso, é essencial que o Governo Federal e os setores privados continuem a investir em ferrovias, modernizando e expandindo a malha ferroviária existente, bem como promovendo a integração entre as diferentes linhas. Além de gerar empregos e impulsionar o crescimento econômico, o fortalecimento das ferrovias contribuirá para a redução do impacto ambiental causado pelo transporte rodoviário e aumentará a competitividade do Brasil no cenário global.

Em um país de dimensões continentais como o Brasil, as ferrovias têm um papel estratégico na promoção do desenvolvimento sustentável e na melhoria da logística de transporte. Portanto, é imprescindível que as autoridades e os agentes envolvidos no setor mantenham o compromisso com os investimentos em infraestrutura ferroviária, buscando soluções inovadoras e parcerias público-privadas para impulsionar o crescimento econômico do País e promover uma integração mais eficiente entre as regiões.

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ MANCHETE

- Governador de Goiás diz que Fiol vai se conectar com a Fico

### HUB

- Mau tempo impede ida de Lula e Sarney para inauguração da Ferrovia Norte-Sul

### CENTRO-OESTE

- Inauguração da Ferrovia Norte-Sul é adiada

### REGIÃO NORDESTE

- Lançamento de biografia de Aluisio Sobreira é um dos destaques do Nordeste Export

Administrador do Porto de Maceió é homenageado pela Capitania dos Portos

### REGIÃO SUL

- Costa Cruzeiros estuda incluir Paraná na temporada brasileira

- Porto de Imbituba tem melhor mês de maio da história

### REGIÃO SUDESTE

- Comitiva do MP-SP no Porto de Santos

### OPINIÃO

- «O fascínio dos mares», por Luiz Dias Guimarães

- "Ou vai, ou vai!", por Adilson Luiz Gonçalves

### ESTILO BE

- Comportamento, arte e tendências com a jornalista Ivani Cardoso

portalbenews.com.br



**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**  
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfim

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jaclyra Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Editor**  
Alexandre Fernandes

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Marília Sena,  
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

**Diretora de Arte**  
Mônica Petroni Mathias

**Assistente de Arte**  
Paulo José Ribeiro

## 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

[atendimento@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

(11) 91615.1200

## CENTRO-OESTE



LEOPOLDO FIGUEIREDO  
E COLABORADORES  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

**Em vídeo 1**

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) até tentou, mas o tempo "fechado" em Rio Verde (GO) nessa sexta-feira, dia 16, impossibilitando o pouso de aeronaves na cidade, acabou impedindo a vinda do chefe do Executivo para a inauguração da Ferrovia Norte-Sul, concluída após 36 anos. O evento acabou adiado e uma nova data ainda não foi divulgada.

**Em vídeo 2**

Lula iria a Rio Verde - o último trecho que faltava da ferrovia fica na cidade - acompanhado pelo ex-presidente José Sarney (MDB), em cujo mandato as obras foram iniciadas. Logo que soube do cancelamento da viagem, o petista gravou um vídeo comentando a situação. Nele, o presidente aparece ao lado de Sarney e diz que ia "para a cidade de Rio Verde, em Goiás, para inaugurar, finalmente, a Ferrovia Norte-Sul. Uma ferrovia que tem 2.257 quilômetros. Então, eu tenho orgulho disso e peço para que o governador Caiado (de Goiás) e o prefeito de Rio Verde nos aguardem para a inauguração dessa ferrovia".

**Saúde nos portos 1**

Trabalhadores portuários e caminhoneiros que atuam no complexo marítimo de Santos (SP) vão poder passar por serviços de saúde e bem-estar nas próximas quarta e quinta-feira, dias 21 e 22, sempre das 9 às 16 horas. Essas atividades serão oferecidas nas instalações do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto, administrado pela Concais. A iniciativa integra o programa Saúde nos Portos 2023, desenvolvido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), em parceria com o Serviço Social do Transporte e o Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Sest/Senat) e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos.

**Saúde nos portos 2**

Dentre os serviços oferecidos, estão orientações sobre saúde bucal, mental e corporal, teste glicêmico, aferição de pressão arterial e aplicação de vacinas contra covid e gripe. Para isso, os portuários e caminhoneiros que desejarem participar devem apresentar um documento que comprove sua atividade profissional. Também estão previstos a divulgação de cursos da área portuária, a aferição de descarga de fumaça nos caminhões e a realização de campanhas para o combate à exploração sexual infantil e adolescente.

# Governador de Goiás diz que Fiol vai se conectar com a Fico

Caiado afirmou que informação sobre a ligação das ferrovias foi repassada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho

Divulgação



A ideia antes era ligar a Fiol à Ferrovia Norte-Sul no Tocantins, mas agora, a conexão será feita à Fico diretamente na cidade de Mara Rosa, em Goiás

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O governador de Goiás, Ronaldo Caiado (União), disse que a Ferrovia Oeste Leste (Fiol) e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) serão conectadas. A informação foi repassada a ele pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, após uma mudança no projeto.

Até então, a ideia era ligar a Fiol à Ferrovia Norte-Sul no Tocantins. Agora, essa conexão não precisará mais passar pela Norte-Sul, sendo feita diretamente na cidade de Mara Rosa, em Goiás.

"A Fiol, que sai de Ilhéus (BA), anteriormente iria parar em Figueirópolis, no Tocantins, e agora, com um pedido antigo nosso que foi atendido pelo Governo Federal, ela (Fiol) vai

passar direto por Mara Rosa e nós teremos ali o cruzamento dos dois maiores eixos de ferrovia do estado de Goiás", explicou o governador.

Caiado disse ainda que se sente "muito satisfeito" com o anúncio porque a nova ligação trará competitividade ao Estado.

O governador falou sobre o assunto na sexta-feira, dia 16, no terminal da Rumo, em Rio Verde (GO), enquanto aguardava a chegada do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para a cerimônia de inauguração do último trecho da Ferrovia Norte-Sul, no mesmo local. Devido ao mau tempo em Brasília, o avião presidencial não conseguiu autorização para levantar voo da Base Aérea em Brasília e a cerimônia foi adiada.

Ao saber da informação, o CEO da Rumo, Beto Abreu, informou aos presentes que o evento seria adiado, mas que uma nova data para a inauguração da FNS será marcada em breve.

**Norte-Sul**

A inauguração que estava prevista para hoje se refere ao último trecho que faltava para concluir a Ferrovia Norte Sul (FNS), que liga o Maranhão a São Paulo.

De responsabilidade da empresa Rumo, o trecho concluído fica entre Estrela D'Oeste (SP) e Porto Nacional (TO), com 1,537 km. Para ativar a ferrovia, a empresa investiu R\$ 4 bilhões em obras de infraestrutura, terminais e material rodante.

Em seu traçado completo, com 2,2 km, a ferrovia abrange 4 das 5 regiões do Brasil (Centro-Oeste, Norte, Sudeste e Nordeste) e demorou 36 anos para ser concluída.

Mesmo sem a inauguração formal, o diretor de Assuntos Regulatórios da Rumo, Guilherme Penin, afirmou que a ferrovia Norte-Sul está pronta para entrar em operação.

Até o fim de julho, a ferrovia estará em fase de comi-

sionamento - ou fase de testes - etapa exigida pela ANTT.

Durante o período, os vagões trafegam sem carga, em uma velocidade máxima de 40 km/h. Após avaliação e liberação da ANTT, os trens poderão se locomover a 80 km/h e começa, de fato, o tráfego comercial.

Penin acredita que a conclusão da FNS dará mais competitividade ao Porto de Santos (SP), que ganhará "conectividade" maior com os produtores da região Centro-Oeste.

O diretor explicou que ainda não é possível estimar qual será a capacidade de carga movimentada pela FNS, mas que "sem dúvida aumentará muito".

Penin disse que a movimentação de cargas depende do mercado local, "do quanto os produtores locais vão querer acessar a ferrovia".

Destacou que o modal é um agente indutor da produção regional e o pleno funcionamento dele vai potencializar novos terminais no Centro-Oeste do País.

## Inauguração da Ferrovia Norte-Sul é adiada

Decisão foi tomada após presidente Lula cancelar participação em evento

LEOPOLDO FIGUEIREDO  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A inauguração da Ferrovia Norte-Sul (FNS), em Rio Verde (GO), que seria realizada na sexta-feira (16), foi adiada. A decisão foi anunciada pela manhã por representantes da Rumo Logística, concessionária

ferroviária do trecho da FNS que seria oficialmente entregue. A medida foi tomada logo após o presidente Lula cancelar sua participação no evento.

Segundo o Palácio do Planalto, Lula e sua comitiva, que incluía o ministro dos Transportes, Renan Filho, acabaram cancelando a ida a Rio Verde por falta de condições para pousar na cidade. Essa

agenda vai ser remarçada, mas as viagens do presidente para Belém (PA) e Europa estão mantidas.

Conforme apurou o BE News, Lula aguardou por 1h20 na Base Aérea de Brasília, esperando a melhora das condições para chegar na cidade goiana. Como a situação não mudou, voltou ao Palácio do Planalto.

## REGIÃO NORDESTE

# Lançamento de biografia de Aluisio Sobreira é um dos destaques do Nordeste Export

Consultor e presidente do Conselho do Nordeste Export teve sua história escrita pela jornalista Ivani Cardoso

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

Uma das novidades da edição 2023 do Nordeste Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que será realizado em João Pessoa, capital da Paraíba, será o lançamento do livro Aluisio Sobreira - Eterno Aprendiz. A biografia do consultor e presidente do Conselho do Nordeste Export é de autoria da jornalista Ivani Cardoso, que assina a coluna "Estilo BE" do BE News, publicada sempre aos fins de semana.

Conforme explicado por Ivani, o livro é dividido em três partes. No primeiro estão os destaques do ano em que Sobreira nasceu. A jornalista buscou fatos históricos dos mais variados segmentos, cultural, esportivo, além de descrever o período político do Brasil na época. Além disso, contou sobre a infância dele, o amor pela família e a preocupação de se-guir a vida com leveza e elegância.

A vida profissional aparece no segundo capítulo. Essa fase é marcada pela participação de Sobreira em diversas entidades, muitos desafios e pela vontade de buscar conhecimentos e ser, como ele mesmo diz, "um eterno aprendiz".

"(A ideia do título) surgiu porque várias vezes, durante a entrevista, ele se colocou como um eterno aprendiz e eu gostei disso. Ele falou que passa a vida toda aprendendo, adora apren-

Divulgação/Brasil Export



Aluisio Sobreira teve sua vida pessoal e profissional retratada no livro, que também traz depoimentos de amigos, autoridades, empresários e representantes de entidades

der e que aprende no dia a dia. Achei bacana para o livro", comentou Ivani.

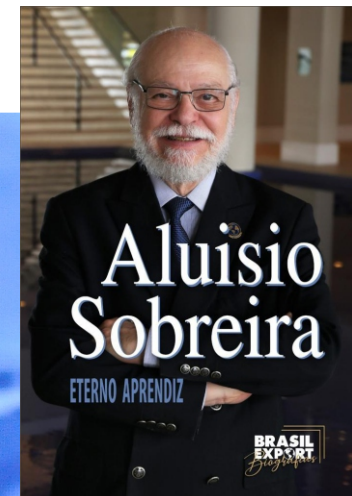
Para o terceiro capítulo foram reservados os depoimentos de amigos, autoridades, empresários e representantes de entidades que tiveram oportuni-

dade de conviver com Aluisio Sobreira, destacando seu profissionalismo.

O processo de elaboração do livro durou mais de um ano e, segundo a jornalista e escritora, não foi fácil.

"Foi um processo muito

desgastante porque o Aluisio é um homem sem tempo. Tanto é que no prefácio o meu título é "Quebra-cabeças especial". E ele foi mesmo, pois não conseguia montar esse quebra-cabeças. Quando consegui fazer a entrevista, ele atendia telefone,



atendia pessoas, tinha reuniões, falava em aeroportos. Foi um processo complicado porque ficou muito truncado para juntar todas as coisas", relatou Ivani.

De todas as histórias reveladas pelo presidente do Conselho do Nordeste Export e retratadas na obra, uma em especial chamou a atenção da autora.

"Mesmo ele sendo um homem sem tempo, ele conseguiu passar muita generosidade e amor para as pessoas em volta dele. Por exemplo, imagina, uma vez ele se deslocou do Brasil até a Rússia para passar o aniversário com a filha, que estava lá. Ele foi e voltou para o Brasil no dia seguinte, só para a filha não passar o aniversário sozinha. Olha que coisa bonita", disse.

## Lançamento

O lançamento do livro está marcado para às 19h30 desta segunda-feira, dia 19, logo após a solenidade de abertura do Nordeste Export, no Centro de Convenções de João Pessoa (Rodovia PB-008 km 5, s/nº, Polo Turístico Cabo Branco).

Aluisio Sobreira - Eterno Aprendiz é um lançamento da Brasil Export Biografias. Tem o projeto gráfico assinado por Mônica Mathias, diretora de Arte do BE News. A foto da capa é de Silvio Luiz.

# Administrador do Porto de Maceió é homenageado pela Capitania dos Portos

Diogo Holanda recebeu o título de Tripulante Honorário por serviços prestados à instituição

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O administrador do Porto de Maceió (AL), Diogo Holanda, foi homenageado pela Capitania dos Portos de Alagoas com o título de Tripulante Honorário, pela distinção, consideração e relevantes serviços prestados ao órgão.

A solenidade aconteceu na manhã da última terça-feira



Divulgação

Diogo Holanda salientou que receber esse título "é uma grande honra" e reiterou que o Porto de Maceió está à disposição da Capitania dos Portos e da Marinha do Brasil

de honra" e reiterou que o Porto de Maceió está à disposição da Capitania dos Portos e da Marinha do Brasil.

A solenidade foi presidida pelo Capitão dos Portos, Capitão de Fragata Luciano da Silva Teixeira, e contou com a presença de autoridades civis, militares, familiares e convidados.

A Batalha de Riachuelo representa a vitória da esquadra brasileira, no dia 11 de junho de 1865, sobre a armada paraguaia na Guerra do Paraguai.

# Costa Cruzeiros estuda incluir Paraná na temporada brasileira

Para a próxima temporada, a MSC já confirmou 16 escalas de navios em Paranaguá, com início em novembro

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

Durante uma reunião nesta semana, a Costa Cruzeiros afirmou que estuda incluir o Paraná na rota dos navios de cruzeiros. Sem citar possíveis datas, o presidente executivo das Américas Central e do Sul da empresa, Dario Rustico, afirmou que prevê em um futuro próximo o Porto de Paranaguá como mais um ponto de embarque e desembarque.

O encontro do representante com membros da diretoria da Portos do Paraná ocorreu na quinta-feira (15) no Palácio Taguaré, sede administrativa da Autoridade Portuária responsável pelos portos de Paranaguá e Antonina.

“Viemos conhecer a estrutura e acreditamos que temos muitas oportunidades de desenvolvimento, para que em um futuro próximo o Porto de Paranaguá seja mais um ponto de embarque e desembarque nosso. Olhamos o Estado do Paraná com interesse pelos destinos lindos que tem”, comentou Rustico.

De acordo com André Pioli, diretor empresarial da Portos do Paraná, a conversa com o executivo da Costa teve como objetivo desenvolver ainda mais a indústria do turismo na região paranaense.

“Mais uma empresa representa mais geração de emprego e renda para nossa população. Trabalhamos intensamente nessas negociações para que Paranaguá se torne um ponto forte do roteiro turístico marítimo brasileiro”, disse.



Divulgação

O representante da Costa Cruzeiros, Dario Rustico, foi recebido por membros da diretoria da Portos do Paraná para uma reunião na última quinta-feira

Após a reunião, o executivo da Costa Cruzeiros conheceu o cais e os berços onde existe possibilidade de atracar navios de passageiros. Além disso, ele foi ao Santuário do Rocio, onde será feito todo o desembarque de embarque e desembarque de turistas e visitou os principais pontos turísticos de Paranaguá.

## Temporada de cruzeiros

No final do mês de março, a MSC Cruzeiros anunciou escalas e embarques inéditos em Paranaguá, com o navio MSC Lirica, a partir de novembro. O MSC Lirica vai operar itinerários do Porto de Paranaguá para Itajaí, Buenos Aires (Argentina) e Punta del Este (Uruguai).

De acordo com a MSC, haverá um total de 16 viagens de navios de passageiros na temporada 2023/2024 de cruzeiros. A expectativa da empresa é embarcar mais de 10 mil turistas em Paranaguá, além de receber mais de 41 mil turistas em trânsito, sendo 50% de brasileiros e 50% de estrangeiros.

No final do ano passado, o terminal de Paranaguá recebeu o navio MSC Armonia. Segundo a Autoridade Portuária, a parada turística da embarcação foi um teste para inserir o terminal paranaense na escala fixa das embarcações da MSC.

## NORDESTE EXPORT 2023

## 20 JUNHO

### 11h15

### PAINEL

## Transição energética, energias renováveis e caminhos para um futuro sustentável

Debatedores:



**André Magalhães**  
Diretor Comercial do Complexo Industrial e Portuário do Pecém



**Carlos Cavalcanti**  
Diretor de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Complexo Industrial Portuário de Suape



**João Guilherme Mattos**  
Diretor-Executivo da OnCorp

**E muito + autoridades e dirigentes da iniciativa privada**

Evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

**NORDESTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO



## REGIÃO SUL

# Porto de Imbituba tem melhor mês de maio da história

Em 2023, porto movimentou 700 mil toneladas, superando a marca de maio de 2021

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, registrou o melhor mês de maio da história do terminal em movimentação de cargas. Em 2023, foram 700 mil toneladas movimentadas no Complexo Portuário. A marca

anterior é de maio de 2021, quando foram transportadas aproximadamente 682 mil toneladas.

Segundo dados divulgados pela SCPAR Porto de Imbituba, o recorde mensal registrado foi acompanhado de crescimento de 16,2% em relação ao resultado operacional do mesmo período no ano passado.

Ao todo, foram atendidos 23 navios em maio, predomi-

nantemente de produtos de exportação, fluxo que cresceu 30,3% em relação a maio/2022. O envio de cargas ao exterior representou 48,5% da tonelagem total transportada no último mês, enquanto a importação ficou com 39,2% e a cabotagem com a fatia de 12,3%.

As principais cargas operadas no período foram o coque de petróleo, farelos (soja e

milho), contêineres, sal e milho.

No acumulado do ano, o Porto de Imbituba já atendeu mais de 3,2 milhões de toneladas. A expectativa da Autoridade Portuária é ultrapassar as 7,3 milhões de toneladas até dezembro.

"Este resultado é motivo de celebração para toda a logística do Estado de Santa Catarina e reflete o esforço da comunidade portuária de Imbituba,

cujo trabalho tem sido motor desses patamares de crescimento, ao mesmo tempo em que o olhar estratégico do Governo do Estado busca tornar realidade medidas e obras estruturantes que vão permitir a continuidade de atendimento da demanda crescente pela utilização deste Porto", analisou Luís Antonio Braga Martins, diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba.

## REGIÃO SUDESTE

## Comitiva do MP-SP no Porto de Santos



Divulgação/APS

Juizes e promotores do Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) visitaram o Porto de Santos nesta sexta-feira (16). Um registro do encontro foi feito pelas redes sociais da Autoridade Portuária de Santos. Estiveram presentes os juizes Leonardo Grecco, Frederico Messias, Evandro Renato Pereira, Rejane Laje, Fabio Sznifer, Claudia Sarmento, Wagner Gidaro, Bruno Garcia e Marcelo Perino, e os promotores Flavia Gonçalves, Almachia Acerbi, Osmair Chamma Jr, Adriano de Souza e Carlos Cabrera.

Em uma embarcação, a equipe de juizes e promotores conheceu as instalações do complexo santista pelo canal de navegação. Eles foram acompanhados pelo diretor-presidente da APS, Anderson Pomini, pela diretora de Administração e Finanças, Bernadette Bacelar do Carmo Mercier, e também pelo secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi.

# InfraJUR

19 de junho - 15h15

## PAINEL DE ABERTURA:

### Atuação do Tribunal de Contas da União no controle das atividades das agências reguladoras

#### Apresentação:



Dr. Pedro Neiva  
Sócio da Neiva e Marques  
Advogados Associados

#### Palestrantes:



Dr. Ministro Vital  
do Rêgo Filho  
Vice-Presidente do  
Tribunal de Contas da  
União (TCU)



Dr. Benjamin Zymler  
Ministro do Tribunal de  
Contas da União (TCU)

Evento exclusivo para conselheiros,  
patrocinadores e autoridades convidadas

Transmissão ao vivo e gratuita  
pelo Portal BE News

BE NEWS

**NORDESTE  
EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,  
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO

INICIATIVA

REALIZAÇÃO

PRODUÇÃO





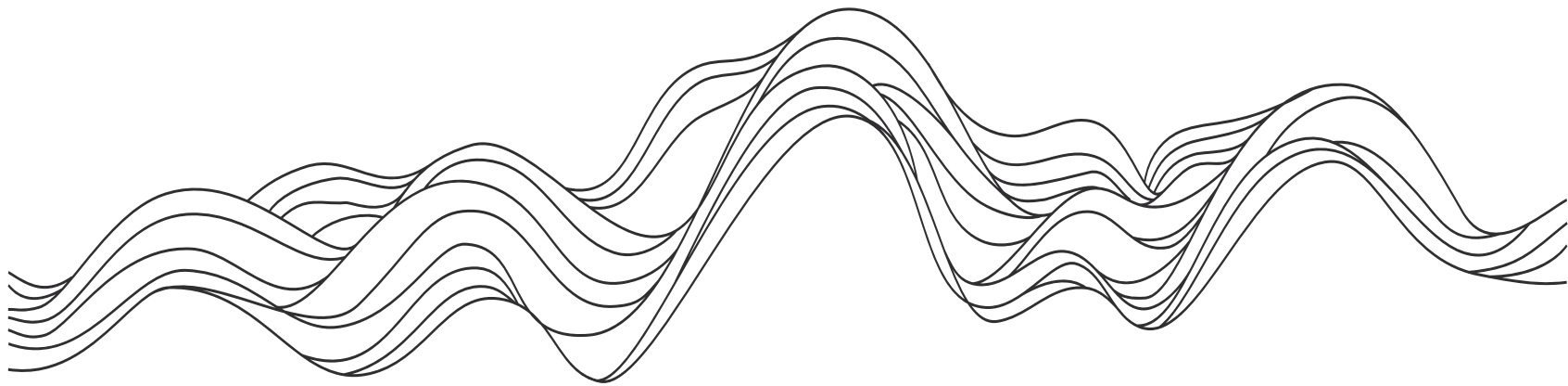
**LUIZ DIAS GUIMARÃES**

jornalista

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

► GESTÃO

## O fascínio dos mares



**P**or mais que o sol nos anime, por mais que a colina nos inspire, nada atrai mais que o oceano. Somos filhos do mar, foi a água que nos deu a vida e isso por si explica porque temos tanto fascínio e tanto querer.

Foram atraídas pelo mar que nossas espécies ancestrais se expandiram por todos os continentes. Foi por ele que muitos desbravadores partiram. Foi inspirado por ele que Camões eternizou a saga do além-mar.

Foi o mar que inspirou sonhos nas crianças, criou sereias para fantasia e monstros para pesadelos. Nenhum elemento da natureza inspira tanta poesia e celebra tanto o amor.

O mar, brotado de moléculas alienígenas que invadiram este planeta, nos deu a existência. Berço que atavicamente buscamos muitas vezes sem saber o por quê. Mesmo se prestando, muitas vezes, a nos sentenciar a morte, ou acolher corpos em desvario, é o mar que nos dá colo e inspira.

Quem trabalha com o mar, seja em terra ou no convés, tem com ele profunda identidade. E quem dele vive distante, está sempre por desejá-lo. Talvez nunca a indústria naval tenha fabricado e entregue tantos navios para sonhos. Anunciam-se grandiosas embarcações compatíveis com os desejos de quem irá neles embarcar, nem que por poucos dias seja.

Não há tufão que contenha essas cidades navegantes do oceano, não há ondas que as impeçam de singrar desafiadoramente os vagalhões, ainda que prenunciados. As últimas barcas da fantasia, como podem se chamar, trazem todo o deleite a satisfazer e encantar a espera. Tão imensas

que são, algumas até ostentam a geografia de bairros. Há vida latente entre seus costados. Territórios cosmopolitas pulsantes com todas as comodidades.

Não importa o El Niño, não importam eventuais dissabores como a poeira das florestas queimadas a bloquear o Canal do Panamá ou o de Suez. É sempre o mesmo mar, ainda que por vezes traga o tsunami ou sofra tanta agressão de nós, humanos, que, sem nos darmos conta, criamos ilhas artificiais de plásticos, como a imensa surgida entre a Califórnia e o Havai.

Foram-se as épocas das bravatas que descobriram continentes e terras longínquas. Ficou por séculos o usufruto do convívio com os mares. De lá nos alimentamos com paellas e sashimis, de lá tiramos muitos de nós o sustento ao viabilizarmos o transporte de tantas mercadorias. É no mar que surfamos contra o estresse e velejamos em nossos devaneios.

Esquecemos da ficção de Ariel, por vezes até desrespeitamos seu pai Tritão, o rei dos mares, e desafiamos Úrsula, que na forma de polvo gigante já deglutiui muitas embarcações.

Não importa. O mar é sempre o mar que nos atrai e nos encanta. É ele que nos mantém e nos faz buscar algo mais em nossas vidas. O mesmo mar que, às vezes, precisamos perdoar por não trazer de volta quem tanto esperamos.

Como Penélope, esposa do indomável Ulisses, que por muito tempo houve por consolar as esposas que aguardavam há anos o retorno de seus maridos. E para tanto, punha-se a ocupá-las tecendo um tapete imenso que, de madrugada, tratava de desfilar para que o tapete não terminasse nunca. Como a esperança.

FOI O MAR QUE INSPIROU SONHOS NAS CRIANÇAS, CRIOU SEREIAS PARA FANTASIA E MONSTROS PARA PESADELLOS. NENHUM ELEMENTO DA NATUREZA INSPIRA TANTA POESIA E CELEBRA TANTO O AMOR.

# OPINIÃO



## ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.  
Membro da Academia Santista de Letras  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

### ► ESTRATÉGIA

## Ou vai, ou vai!



Construir uma cidade do zero é o sonho de todo urbanista!

É uma chance para corrigir erros de outros projetos, considerar novas tendências relativas à mobilidade urbana, inovar nas soluções em todos os sentidos, inclusive do ir e vir, sem ter que desapropriar ou remanejar. Afinal, reformas e reurbanizações sempre têm um quê de imprevisibilidade, sobretudo porque nem sempre se tem total visibilidade do efetivamente existente (redes subterrâneas de utilidades, etc.)

Agora, imaginem construir um túnel subaquático – obra inédita no Brasil – interligando duas cidades com acessos por áreas já urbanizadas, em alguns casos, densamente urbanizadas. É um senhor desafio!

Seja o caso da ligação entre as margens do canal que serve de acesso ao complexo portuário que envolve Santos, Guarujá e Cubatão. Bem, para começar, esse canal tem duas denominações: Canal do Estuário e Canal de Piaçaguera. O primeiro dá acesso aos terminais públicos do Porto Organizado de Santos, e aos terminais de uso privado (TUPs) da Saipem, Dow Brasil, Cutrale, DP World, na margem esquerda; e o segundo é o caminho para chegar aos TUPs da VLi (Tiplam) e Usiminas.

Nem todos os habitantes da Região Metropolitana da Baixada Santista sabem, mas Santos tem uma porção insular – a mais densamente habitada – e uma continental, que fica na outra margem dos canais do Estuário e de Piaçaguera. Nessa porção continental, estão localizados: a Ilha Barnabé, com seus terminais públicos de granéis líquidos químicos, e os TUPs da DP World, da VLi e parte do da Usiminas.

Pois é, para interligar essas duas porções de território santista,

por via terrestre, é preciso transitar por Cubatão!

Isso não era problema até 1º de janeiro de 1949, pois, até então, Cubatão era território anexado a Santos. Mesmo assim, para ir de Santos-Insular a Santos-Continental e Guarujá, por via terrestre, são necessários cerca de 45 minutos.

A alternativa entre esses dois municípios é o transporte por balsas ou barcas, sujeito a intempéries, neblina, eventos climáticos extremos (ressacas e tempestades, cada vez mais intensas e frequentes) e ao tráfego de embarcações portuárias, incluindo esperas que podem ultrapassar uma hora, ou interrupções por tempo indeterminado. Isso sem falar em colisões de navios com balsas e a infraestrutura de seus terminais, que são raras, é fato, mas sempre geram problemas que normalmente levam meses para serem solucionados.

Não à toa, há quase 100 anos se estuda a ligação seca entre as margens do Canal do Estuário. Ao que consta, a primeira proposta é de 1927!

Mas foi o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia – politécnico que também foi prefeito da capital paulista por vários anos – quem produziu um estudo mais aprofundado sobre o tema, no final dos anos de 1940: o Plano Regional de Santos, publicado em 1950.

Nele, Prestes Maia não propôs uma, mas três ligações secas entre as margens, além de outras soluções viárias para Santos e Guarujá. O sistema de túneis Rubens Ferreira Martins foi uma das poucas sugestões efetivamente implantadas.

Posteriormente, uma série de outras propostas, promessas e maquetes foram apresentadas e até “inauguradas”, quase sempre pontes apresentadas como “cartões postais”, algumas bastante temerárias para os usuários, outras inconsequentes, ►



por não considerar o potencial de evolução do porte das embarcações que acessam o principal complexo portuário do País, que já o era desde meados do século XIX e continua a se expandir.

Uma das ligações propostas por Prestes Maia era uma ponte móvel, com localização intermediária. Considerando o tempo de operação, o vão previsto, o porte das embarcações e a quantidade de manobras diariamente realizadas pela Praticagem do Estado de São Paulo, essa obra já teria sido demolida há décadas!

Os projetos foram se sucedendo, com espirais hipnóticas, pontes estaiadas ou em arcos, túneis escavados por tuneladoras inexistentes no País... Até que no início da década de 2010, o Governo do Estado de São Paulo resolveu estudar novamente a ligação seca, retomando uma ideia que já havia sido cogitada em 1927 e um estudo feito pela empresa Figueiredo Ferraz para a, então, Codesp: um túnel subaquático, obra inédita no Brasil. A localização seria aproximadamente a mesma

O projeto da ponte estaiada, feito na gestão anterior, seria na região da Ponta da Praia e, além de extensos viadutos de acesso, em ambos os lados, previa a execução de suas fundações dentro do Canal do Estuário.

Na época, um evento na Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos reuniu especialistas em pontes e túneis para discutir qual seria a melhor solução. Afinal, já se discutia o aprofundamento do Canal do Estuário para -17 m e o "Linhão de Itatinga" já estava prejudicando o acesso de embarcações aos terminais mais interiores do Porto.

Tendo acompanhado o debate, não foi só a minha percepção a de que a solução via túnel era a mais adequada, considerando cenários futuros. E é assim que uma obra desse porte e valor deve ser pensada, ainda mais quando envolve um equipamento logístico da importância do Porto de Santos.

O curioso é que o responsável pelo estudo alertou que um túnel seria inviável, em função do solo resistente estar a mais de 50 m de profundidade, ignorando que obras já executadas no exterior (Dinamarca-Suécia e Hong Kong, por exemplo) utilizaram tecnologia que permitiu uma solução não tão profunda.

Eu já conhecia esse tipo de solução, por ter convidado um engenheiro da Codesp para palestrar sobre o tema, num evento acadêmico que coordenei, em 2001. Por considerá-la extremamente interessante, propus e orientei um Trabalho de Conclusão de Curso de Engenharia Civil sobre o tema.

Como já informado, a solução ponte estaiada na Ponta da Praia foi descartada, e o Governo do Estado de São Paulo, por meio da Dersa, promoveu o Projeto Prestes Maia, em homenagem ao dito cujo. O estudo avaliou várias possíveis ligações entre as margens do canal, concluindo que a mais viável – mas não a única – era a de localização intermediária, aproximadamente

no mesmo local da ponte móvel prevista pelo dito cujo, em 1950, e pela Figueiredo Ferraz, no final da década de 1990.

Mais curiosamente ainda, o responsável pela coordenação dos estudos foi o mesmo da ponte estaiada, e, não sei se por ter sido alertado, ou por ter recebido nova determinação, a solução adotada era em túnel subaquático, nos moldes dos exemplos relacionados anteriormente, em módulos.

O projeto conceitual da Dersa evoluiu até a obtenção da Licença Prévia (LP), apesar de dificuldades em convencer a Codesp e a Capitania dos Portos de que seria necessário demolir parte do recém-concluído "Cais da Marinha". A quantidade de desapropriações necessárias, em Santos e Guarujá, gerou reação negativa da população local, e preocupações dos órgãos de trânsito dos municípios, durante e após a execução das obras. Para piorar, a expectativa do Governo do Estado era contar com aporte do Governo Federal para realizar a obra, o que não ocorreu, em função da crise econômica e política ocorrida na época.

Sim, a obra (Capex) seria executada com recursos públicos, o que fazia sentido na época, pois, ao que consta, o estudo feito para a Codesp já apontara que, caso a tarifa de pedágio fosse similar à praticada no Sistema Anchieta-Imigrantes – considerada a mais cara do País –, mesmo assim não haveria interesse da iniciativa privada, pois o retorno do investimento levaria décadas, sem falar nos custos de operação (Opex) e no lucro.

Como na música "Espelho", de João Nogueira: "Foi mais uma vontade que ficou pra trás".

Então, em 2019, a nova diretoria da Codesp, que posteriormente passou a ser identificada como Autoridade Portuária de Santos – ou, como nome de fantasia, Santos Port Authority –, retomou a proposta de túnel da Dersa, propondo alguns ajustes.

Nessa mesma época, o Governo do Estado adotou uma proposta de traçado de ponte feita pela Ecovias no final da década de 2000, com alterações. Em vez de uma estrutura em arcos, uma ponte estaiada, que também poderia ser pênsil, com maior gabarito aéreo e vão central. Essa solução, a exemplo da proposta feita para a Ponta da Praia, também implicava em extensos viadutos de acesso e riscos à navegação, pois também previa que suas fundações seriam feitas no interior do canal.

O problema nem tanto era o risco de uma colisão de embarcação com os pilares – para isso, foram previstas estruturas de "sacrifício", para evitar colisão direta –, mas o afundamento de uma embarcação em razão de danos sofridos pelo choque. Caso tal ocorresse, o acesso aos terminais à montante seria prejudicado, afetando as operações de terminais públicos e privados de extrema relevância.

Houve uma intensa disputa entre os governos Federal e

A AUTORIDADE PORTUÁRIA PONTUOU QUE O TÚNEL É PARTE DA SOLUÇÃO, NO QUE SE REFERE AO COMPLEXO PORTUÁRIO, RESSALTANDO A IMPORTÂNCIA DE UMA NOVA LIGAÇÃO ENTRE O PLANALTO E A REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA. ESSA LIGAÇÃO CABERIA AO GOVERNO ESTADUAL.

## OPINIÃO

Estadual, que durou até o fim dos mandatos políticos envolvidos.

Antes disso, a Autoridade Portuária de Santos promoveu chamamento público, com o objetivo de obter estudos conceituais relativos ao túnel subaquático, os quais foram recebidos, porém, sem evolução posterior.

Com novas administrações assumindo os governos Federal e Estadual, tanto o ministro de Portos e Aeroportos, como o governador do Estado afirmaram a intenção de realizar a obra, priorizando-a. Boa expectativa!

Com esse intento, a Autoridade Portuária conclamou as prefeituras de Santos e Guarujá, entidades do setor e sociedade civil a participarem de um grupo de trabalho destinado a resolver problemas já identificados no projeto da Dersa, e não adequadamente solucionados no estudo doado, resultante do chamamento público.

Aprovisionar recursos para a construção do túnel era um dos compromissos previstos no processo de desestatização, descartado com a mudança de diretrizes da nova gestão do Governo Federal. Assim, a proposta da Autoridade Portuária, no âmbito do custeio da obra, era de prover parte dos recursos por meio de receita própria, e incluir o restante num futuro "pacote" de investimentos federais - reedição do antigo PAC -, que provavelmente será anunciado em 2 de julho.

As soluções viárias encontradas reduziram substancialmente as desapropriações necessárias e os impactos em vias locais, atenuando as impedâncias anteriormente existentes. A proposta conceitual considerada a mais promissora pelo grupo de trabalho foi apresentada em audiência pública realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, em Brasília, no dia 13 de junho. Foi bem recebida pelos congressistas.

Mais uma vez, o Governo do Estado reiterou seu interesse no túnel.

Já a Autoridade Portuária pontuou que o túnel é parte da solução, no que se refere ao complexo portuário, ressaltando a importância de uma nova ligação entre o Planalto e a Região Metropolitana da Baixada Santista. Essa ligação caberia ao Governo Estadual.

Houve certa discussão sobre qual seria o melhor modelo de financiamento dessas obras, se por execução direta, com posterior concessão - defendida pela Autoridade Portuária, por considerá-la mais rápida - ou mediante uma PPP - proposta do Governo Estadual. A PPP pode ser administrativa, com a contratada arcando com a construção do equipamento após o quê passa a ser remunerada pelo Governo; ou patrocinada, quando os valores pagos pelos usuários do serviço não são suficientes para dar viabilidade ao projeto. Enfim, a engenharia financeira será definida em função do projeto-executivo, que também deverá envolver a efetiva e

ampla análise do impacto dos fluxos e movimentos nas malhas viárias urbanas, mitigando-os.

Mas a questão do novo acesso entre o Planalto e a Baixada merece uma menção especial. O representante do Governo do Estado mencionou que estão sendo estudadas duas alternativas: uma nova pista no âmbito da concessão da Ecovias - o que provavelmente resultará em nova extensão do prazo de concessão -, ou a chamada "Linha Verde", estudo iniciado na gestão anterior, que prevê uma ligação entre Suzano, a partir do Rodoanel, e a Área Continental de Santos, conectando com a Rodovia Dom Domenico Rangoni.

Pois bem, o ideal é que ambas sejam concretizadas, já sabendo que precisarão passar pela "via crucis" do licenciamento ambiental, por mais sustentáveis e imprescindíveis que sejam.

No caso de uma nova pista no âmbito da concessão da Ecovias, é preciso atenção para evitar que os gargalos atualmente existentes sejam agravados. As importantes obras feitas recentemente podem não ser suficientes para absorver o incremento de demanda, sobretudo em períodos de safra, concomitantes com feriados prolongados.

Nesse sentido, a "Linha Verde" seria mais interessante, pois o fato de absorver parte do volume de tráfego do SAI tende a melhorar o nível de serviço desse sistema. E considerando a previsão de incremento na movimentação de cargas destinadas/oriundas do complexo portuário, eventuais perdas do SAI seriam progressivamente recuperadas.

A "Linha Verde" também favoreceria a implantação de atividades logísticas e industriais nas áreas continentais de Santos e Guarujá.

A Rodovia Domenico Rangoni precisaria ter sua capacidade ampliada a partir da conexão com a "Linha Verde", e não em toda a sua extensão.

O representante do Governo do Estado asseverou que as duas alternativas estão sendo estudadas, e que será escolhida a melhor.

O custo inicialmente estimado para o túnel assustou alguns, afinal R\$ 5,85 bilhões não é "bolinho"!

No entanto, um complexo portuário que gera cerca de R\$ 200 bilhões por ano em tributos e todo o impacto positivo que a execução da ligação seca representará - em termos de segurança ao tráfego de embarcações no maior porto do Hemisfério Sul e em mobilidade regional - mais do que justificam essa obra, ansiosamente aguardada há quase um século!

Assim sendo, qualquer que seja a eventual divergência, seja ela econômica ou política, que seja superada e transformada em convergência, no melhor interesse da relação porto-cidade e do desenvolvimento sustentado do Brasil!



IVANI CARDOSO  
ivani@portalbenews.com.br



“ Um bom choro vale mais que doses de tranquilizantes ”

GUILLERMO RUBEN, ANTROPÓLOGO

SEMPRE FUI CHORONA E CONFESSO QUE ISSO ME ATRAPALHOU EM ALGUNS MOMENTOS. CHORO EM FILMES, CHORO EM PASSAGENS DE LIVROS, CHORO EM CENAS COTIDIANAS, CHORO QUANDO CONSEGUEM ME MAGOAR. PIOR É CHORAR COM RAZÃO: SE EU FICO MUITO REVOLTADA COM INJUSTIÇAS, COMIGO OU COM OS OUTROS, EU CHORO EM VEZ DE BRIGAR E DEFENDER A MINHA CAUSA, QUE GERALMENTE VIRA PERDIDA. NA PESQUISA REALIZADA, RUBEN DESCOBRIU QUE AS PESSOAS CHORAM MAIS ÀS SEXTAS-FEIRAS E AOS SÁBADOS, DIAS EM QUE AS RELAÇÕES INTERPESSOAIS SE INTENSIFICAM. DE QUALQUER FORMA, ACHO QUE CHORAR FAZ PARTE DA VIDA; AINDA PREFIRO O CHORO AOS TRANQUILIZANTES.

## FOCO

### Da construção civil à infraestrutura

**Rui Klein** não era apenas ligado em carrinhos e jogar bola na infância. O que ele gostava mesmo era de construir coisas, incluindo casas, prédios e até estradas em madeira ou terra no pátio da casa de seus pais. Com essa bagagem, a Engenharia Civil foi a opção natural do Diretor Presidente de Concessionárias como a Ecovias dos Imigrantes, Ecopistas, EcoNoroeste, Ecovias do Araguaia e Ecosul.

Com mestrados em Infraestrutura de Transportes pelo ITA e em Gestão Empresarial pela FGV, Rui Klein está há mais de 20 anos no setor de Infraestrutura de Transportes. No início da carreira trabalhou em construção civil, mas o foco foi para a área de concessões rodoviárias quando começou no Consórcio Univias, então operadora com aproximadamente 1.000km de malha rodoviária, no Rio Grande do Sul.

Desde 2005 está no grupo Ecorodovias, onde passou por diferentes posições de gestão e empresas, na área de Engenharia. “Antigamente não era tão comum engenheiro trabalhar com infraestrutura de transporte, na época o setor ficava na esfera estatal. No final da década de 90, os professores da universidade trouxeram a novidade do nascimento do setor privado de infraestrutura no Brasil, um mercado relativamente novo. Eu estava me formando e até então atuava em temas ligados à construção civil, quando me interessei pela opção”, lembra.

Gaúcho da cidade de Carazinho, no Interior do Rio Grande do Sul, uma pequena de 70 mil habitantes, ele costuma dizer que lá a personalidade mais conhecida foi Leonel Brizola. A Graduação foi na Universidade de Passo Fundo, distância de 40 km que ele percorria duas vezes por dia, com aulas pela manhã e à noite.

Quando chegou o momento de mudar de estado, não foi nada fácil: “O Estado de São Paulo é uma terra acolhedora, uma cidade bastante cosmopolita e a adaptação foi fácil, mas gaúcho sente muito ao sair do Rio Grande do Sul”.

Mesmo longe da terrinha, mantém hábitos do sul como o chimarrão e o churrasco. O primeiro com direito à faca especial: “Reservo alguns hábitos do Sul. Churrasco faço quase todos os domingos, aprendi desde criança com minha família e a tradição continua. Não são churrascos sofisticados como em São Paulo, diferentes no corte e na forma de servir. O gaúcho faz um churrasco mais simples, com cortes típicos, não pode faltar costela. Lá no Sul, por exemplo, a picanha não faz tanto sucesso como aqui. Não tem muito segredo um bom churrasco, é manter o fogo no ponto e garantir a costela”, revela.

Sobre o momento de mudanças que o setor de infraestrutura está vivendo, explica que a empresa acompanha a aceleração da tecnologia como prioridade: “Passamos por mudanças geracionais, de processos, na forma de trabalhar, a pandemia mudou muita coisa. Por incrível que pareça, embora a infraestrutura seja tão tangível com grandes obras, pontes, viadutos e túneis, há muita tecnologia embarcada”.

Por outro lado, faz questão de afirmar que mantém os pés nas duas canoas: “Nós nos atualizamos para lidar com as novas demandas da sociedade, mas sem deixar de lado aquilo que de fato nos trouxe até aqui e é recomendado do ponto de vista técnico”.



Divulgação

A Ecorodovias tem um grande portfólio de concessões, o que garante otimismo. A última novidade foi a concessão da Rodovia Washington Luís, com a malha do Lote Noroeste, englobando 600 quilômetros de rodovias das regiões de Araraquara, São Carlos, São José do Rio Preto e Barretos. “A entrada de um grande ativo como esse sempre oxigena o portfólio, mas é um processo longo: estudar o leilão, participar, vencer e atuar na fase pré-operacional, até entrar em operação”.

A preocupação com o lado social é outro ponto de orgulho de Klein: “Uma empresa de infraestrutura não é só concreto, asfalto e atendimento com guincho, tem muito mais. As rodovias passam por áreas vulneráveis, há o contato com o meio ambiente, inclusive de forma mais intensa em algumas regiões. Convivemos com as periferias e áreas menos providas de saneamento básico. Uma empresa como a nossa busca contribuir e levar um pouco de alento através dos nossos projetos sociais”.

Nesse setor, a Ecorodovias tem projetos de capacitação de moradores (muitos depois até trabalham na empresa), projetos envolvendo esportes e a questão do lixo; campanhas de saúde, tráfego seguro, proteção ao meio ambiente, doação de cestas básicas e prevenção de acidentes. “Este é um pilar que veio muito antes do que hoje denominamos como práticas ESG, há tempos faz parte do nosso dia a dia”.

Atualmente Klein valoriza muito as possibilidades abertas pelas redes sociais: “Demoramos um pouco para entrar talvez, mas hoje essas ferramentas de comunicação são essenciais e nos trazem insumos para acompanhar o que acontece. Eu brinco com meu pessoal que só está faltando dancinha no Tik Tok”.

A rotina de viagens e reuniões ocupa espaço na agenda, mas sempre que consegue faz visitas às obras e às operações “É um jeito de sentir também a experiência dos usuários”.

Quando pergunto sobre a saturação da Anchieta/Imigrantes, Klein é cuidadoso: “Esse assunto tem sido trazido pela imprensa e lideranças da Baixada Santista. Temos acompanhado e contribuimos com o tema colocado pela sociedade. Nós achamos natural saudável o debate. É um tema especial e delicado, são decisões que afetam décadas, queremos contribuir com o governo para a melhor decisão, mas decisão cabe ao Estado”.

Ainda para 2023, garante que há boas expectativas na entrega de obras no sistema Anchieta/Imigrantes e outros projetos em âmbito nacional que serão divulgados oportunamente: “Temos muitos investimentos ocorrendo e várias boas entregas até o final do ano”.

Além do churrasco e do convívio com a família, Klein é apaixonado por esporte: “Sou um esportista frustrado que não conseguiu viver do esporte, brinca. Idealmente gostaria de ter sido jogador de basquete; hoje joga tênis”. Também gosta de leitura, no meio físico e digital. Além dos clássicos gaúchos (Erico Verissimo, Luiz Fernando Verissimo e Lia Luft, entre outros), o livro de cabeceira é de Simões Lopes Neto, um autor pelotense e considerado o maior autor regionalista do Rio Grande do Sul, valorizando a história do gaúcho e tradições em suas obras.

## PASSEIO

**Do tempo do Imperador**

Que tal conhecer o museu mais visitado do Brasil? O **Museu Imperial**, em Petrópolis, está localizado no antigo Palácio Imperial, a residência preferida de D. Pedro II, construída entre 1845 e 1864 pelo Imperador. A construção em estilo neoclássico possui o principal acervo do país relativo ao império brasileiro, em especial o chamado Segundo Reinado, o período governado por D. Pedro II. São cerca de 300 mil itens museológicos, arquivísticos e bibliográficos à disposição de pesquisadores e demais interessados em conhecer um pouco mais sobre o tema, além de constantes eventos, exposições e projetos educativos. A atração principal é a coroa de D. Pedro II, exibida com medidas de segurança, feita em ouro cinzelado, ornamentada com brilhantes e pérolas.

**Serviço**

Visitação: Terça a domingo, das 11 às 18h (bilheteria até às 17h30)

Endereço: Rua da Imperatriz, 220 - Centro - Petrópolis (RJ)

Telefones: (24) 2233-0300 (Geral) / (24) 2233-0314



Divulgação

## LEITURA

**O último livro de Contardo**

Divulgação

“O sentido da vida” é um livro para aqueles que se atentam, se arriscam e se aventuram verdadeiramente, como está na sinopse da Editora Paidós. O psicanalista **Contardo Calligaris** sabia que estava muito doente e resolveu escrever sobre temas que já rondavam seus textos e reflexões: a obrigação da felicidade, o “morrer bem” e o sentido da vida. São memórias de infância, experiências clínicas e observações sobre arte, história e a Bíblia para abordar temas tão particulares quanto universais. Ele morreu em março de 201, aos 72 anos.

## TEATRO

**Tributo aos musicais**

Divulgação

Com 32 artistas e orquestra em cena, **Um Dia na Broadway** entra em cartaz dia 16 de junho no Teatro Claro, em São Paulo, reproduzindo a atmosfera de 10 dos mais famosos musicais de todos os tempos, com figurinos e cenários grandiosos. São eles: *Priscila, Evita, Chicago, Grease, Les Miserable, Mary Poppins, A Bela e a Fera, Fantasma da Ópera, Cats, Mamma Mia, Hair e Cabaret*. A produção é do diretor e músico Billy Bond, que pretende levar o público a uma viagem musical a Nova Iorque. Um painel de 160 metros de tiras de luz de LED reproduz pontos turísticos clássicos como Times Square, Broadway, Estátua da Liberdade, Wall Street, Harlem, Empire State, Metrô e Grand Central Station.

**Serviço**

Sessões: sextas e sábados, 21h; e domingo 19h.

Até 09 de julho.

Teatro Claro São Paulo – Rua Olimpíadas, 360 (Shopping Vila Olímpia) 5º Piso – Vila Olímpia - São Paulo (SP).

## BE+

Jader Andrade



- Para quem curte caminhar vale a pena participar da iniciativa **#APaulistaÉTop**, um tour gratuito pela Avenida Paulista no primeiro e terceiro domingo de cada mês. O passeio, com a presença de um guia, é realizado pelo Top Center e limitado a um grupo de no máximo 15 pessoas, com inscrições feitas com antecedência no aplicativo do shopping. Tem a versão bike, para os esportistas.

- Mais um milagre da Inteligência Artificial, divulgado nesta semana pelo Estadão: Paul McCartney revelou que o último disco dos Beatles será lançado este ano com o uso da voz de John Lennon. Esperar para ver!

- Brasileiros na Argentina poderão fazer pagamentos nas lojas via Pix, graças à fintech norte-americana. A notícia é da Folha de S.Paulo e traz um alento dispensando as casas de câmbio do país para comprar dólar ou peso argentino.

## BE-

- Se já está difícil pagar o plano de saúde, vai ficar pior. A Agência Nacional de Saúde Suplementar aprovou nesta semana o índice de 9,63% para o reajuste anual dos planos de saúde individuais. O aumento é válido para o período de maio de 2023 a abril de 2024 e deve ser aplicado pelas operadoras na data de aniversário dos contratos.

- Dados preocupantes: um em cada cinco brasileiros entre 15 e 29 anos está fora da sala de aula e do mercado de trabalho. Ou seja, dos 49 milhões de jovens nessa faixa etária, 9,8 milhões (20%) estão em situação de total desalento, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua Educação 2022, divulgados pelo IBGE.

- Matéria da BBC alerta que a mortalidade por infarto entre mulheres jovens no Brasil está em crescimento. O pior é menos da metade delas recebe o tratamento adequado para prevenir ou tratar esse problema. A taxa de mortalidade por doenças cardiovasculares agudas subiu 7,6% entre mulheres de 15 a 49 anos entre 1990 e 2019.