



portalbenews.com.br

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves analisa a complexa equação entre mobilidade e acessibilidade nos acessos ao Porto de Santos ▶ **p8**



OPINIÃO Augusto Cesar Barreto Rocha critica a percepção que se tem da Amazônia como um grande almoxarifado ▶ **p10**



Aescom/ANTT

Brasil Export e ANTT vão lançar curso com foco na sustentabilidade

Iniciativa será voltada para executivos e terá parceria com escola de economia de Portugal ▶ **p4**



Divulgação

RS: Antaq publica edital que autoriza construção do Porto Meridional ▶ p5

HIDROGÊNIO VERDE Startups brasileiras ganham aceleração em programa em parceria com a Alemanha ▶ **p3**

SANTA CATARINA Movimentação no Porto Itapoá cresce 18% no 1º semestre com mais de 500 mil TEU ▶ **p5**

CENTRO-OESTE Brado vai iniciar operação de contêineres no trecho Goiás-Santos da Ferrovia Norte-Sul ▶ **p7**

EDITORIAL

Educação, progresso e sustentabilidade

A busca por um futuro sustentável é um dos maiores desafios enfrentados pela sociedade atual. Diante da urgência em promover práticas conscientes e responsáveis, o Brasil Export e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciaram uma iniciativa promissora que visa capacitar executivos na área de Sustentabilidade. Em parceria com a conceituada School of Business and Economics, em Lisboa, Portugal, o lançamento desse curso representa um grande passo na construção de uma liderança comprometida com a causa ambiental e social.

O anúncio foi feito durante a live "Boas práticas ESG no transporte ferroviário", evento promovido pelo Brasil Export em parceria com a agência reguladora. Essa oportunidade de formação de líderes conscientes é um marco importante no cenário empresarial brasileiro, colocando em pauta a relevância das práticas ESG (sigla em inglês para se referir a boas práticas nas áreas ambiental, social e de governança) para o setor de transportes e para o desenvolvimento sustentável do país.

O intercâmbio presencial em Portugal, vinculado à School of Business and Economics, proporcionará aos participantes uma valiosa experiência com as melhores práticas e especialistas renomados no campo da sustentabilidade. A escolha estratégica de Portugal é justificada, pois a Europa se destaca nas discussões sobre sustentabilidade, e o país vem sendo protagonista em importantes iniciativas, com metas definidas para 2030.

A formação de líderes conscientes por meio desse curso se torna essencial para aplicar os conhecimentos adquiridos no setor ferroviário. Como destacado durante a live, discutir ESG nesse segmento é um passo primordial para alcançar um transporte mais eficiente e menos impactante ao meio ambiente.

Atualmente, o modal rodoviário é responsável por mais de 90% das emissões de CO2 no sistema de transporte terrestre, tornando urgente a necessidade de tornar o setor mais sustentável. Nesse contexto, o transporte ferroviário surge como uma alternativa promissora para mitigar essas emissões e contribuir para a preservação do meio ambiente.

Durante a live, foram evidenciadas algumas iniciativas que visam reduzir a emissão de CO2 e mitigar os impactos da atividade ferroviária, como o uso de trens mais longos, capazes de transportar mais carga utilizando menos combustível, e novas tecnologias, como o double stack, com vagões de dois andares.

A iniciativa do curso de Sustentabilidade aliada às práticas ESG no setor ferroviário reflete um compromisso genuíno com a construção de um futuro responsável. Através de ações concretas e da disseminação do conhecimento, esse esforço conjunto visa unir o desenvolvimento econômico com a proteção ambiental e a inclusão social. Somente com lideranças capacitadas e conscientes, o modal poderá se tornar uma força transformadora rumo a um transporte mais sustentável e um futuro promissor para todos.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- Brasil Export e ANTT vão lançar curso para executivos com foco na sustentabilidade

HUB

- Santos Brasil é o grande destaque em premiação internacional

NACIONAL

- Startups brasileiras de H2V ganham aceleração em programa com a Alemanha

Diretor-geral destaca ações da Antaq em lançamento de GT de Negócios Oceânicos

REGIÃO SUL

- Antaq publica edital que autoriza construção do Porto Meridional, no litoral gaúcho

Itapoá: movimentação no porto cresce 18% no primeiro semestre do ano

REGIÃO SUDESTE

- Revitalização de trecho da área portuária de Santos deve começar em setembro

- ACS realiza encontro da Frente Pró-Acessos Terrestres ao Porto de Santos

REGIÃO CENTRO-OESTE

- Brado vai iniciar operação de contêineres via Ferrovia Norte-Sul

OPINIÃO

- "Mobilidade e acessibilidade - Uma equação complexa", por Adilson Luiz Gonçalves
- "A Amazônia como almoxarifado", por Augusto Cesar Barreto Rocha

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
Jacyara 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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200



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

Premiação I

A Santos Brasil foi o grande destaque da edição 2023 do ranking Latin American Executive Team, elaborado pela conceituada publicação norte-americana Institutional Investor. A operadora portuária e logística foi premiada em oito categorias dedicadas a empresas small caps do setor de Transportes. Além disso, conquistou a distinção de "Most Honored Company" pelo sucesso cumulativo em todos os rankings individuais.

Premiação II

As categorias nas quais a Santos Brasil garantiu o primeiro lugar foram as seguintes: Melhor CEO (Antonio Carlos Sepúlveda); Melhor CFO (Daniel Pedreira Dorea); Melhor profissional de RI (Juliano Navarro); Melhor Programa de RI; Melhor Time de RI; Melhor ESG; Melhor Conselho de Administração; e Melhor Analyst Day.

Premiação III

Já na classificação geral do setor de Transportes, que abrange small, mid e large caps da América Latina, a Santos Brasil ficou em segundo lugar, inclusive nas categorias de Melhor Programa de RI, Melhor Time de RI, Melhor CEO e Melhor CFO.

Debate

A Autoridade Portuária de Santos (APS) promove nesta sexta-feira, dia 28, a partir das 15 horas, o debate "Visão sustentável: Mudanças climáticas". O evento realizado pela Gerência de Sustentabilidade da APS terá como convidada a engenheira agrônoma Eliana Kelly Pareja, doutora em Biologia e Ecologia das Alterações Globais e especialista em Planejamento e Gestão Ambiental. O debate será transmitido pela plataforma Teams.

ACS/EUA

A Associação Comercial de Santos (ACS) e o Consulado dos Estados Unidos promovem no próximo dia 2 de agosto o evento "Relação Brasil/EUA: Internacionalizando a sua empresa". Será um ciclo de palestras e debates em que representantes do órgão norte-americano falarão sobre oportunidades de mercado no país, em especial nos setores de Serviços, Saúde, Tecnologia, Comércio Exterior e Logística. Interessados em se inscrever para o evento podem obter mais informações no site da ACS (www.acs.org.br) e nas redes sociais da entidade.

Startups brasileiras de H2V ganham aceleração em programa com a Alemanha

Empresas terão apoio para desenvolver projeto-piloto focado na cadeia de hidrogênio verde

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Oito startups brasileiras que estão trabalhando em projetos para desenvolver a cadeia do hidrogênio verde (H2V) foram selecionadas pela Cooperação Brasil-Alemanha para o Desenvolvimento Sustentável para acelerar suas etapas.

A seleção foi por meio do programa de inovação iH2Brasil, e as empresas irão agora para o seu terceiro ciclo de aceleração e poderão desenvolver o projeto-piloto de suas ideias. A expectativa dos organizadores do programa é que nesta fase as startups selecionadas ajudem a impulsionar o mercado de H2V, criando soluções para uma cadeia produtiva sólida e eficiente.

As startups selecionadas são: Delphys Partners, Protium Dynamics, NovoCell Sistemas de Energia, Aquapower, Rio Petróleo, Tecnoagro, Eidee Inova e Pix Force.

Além do apoio para impulsionar seus negócios e desenvolver um projeto-piloto focado na cadeia de hidrogênio verde, terão suporte técnico e regulatório para facilitar a projeção de suas soluções no mercado.

Segundo a Câmara de Cooperação, o objetivo do programa é fortalecer o ecossistema



A expectativa dos organizadores do programa é que nesta fase as startups selecionadas criem soluções que ajudem a impulsionar o mercado de hidrogênio verde

brasileiro de pesquisa, desenvolvimento e inovação, por meio do apoio a soluções que abrangem toda a cadeia produtiva do hidrogênio verde.

"Estamos muito felizes com os resultados alcançados pelas startups aceleradas nas primeiras edições e temos grandes expectativas em relação ao 3º ciclo. As oito startups selecionadas trouxeram ideias incríveis para o fomento do hidrogênio verde no Brasil", disse

Bernd dos Santos Mayer, coordenador do componente de inovação em hidrogênio verde do H2Brasil (GIZ Brasil).

Para Bruno Vath Zarpellon, diretor de inovação e sustentabilidade da Câmara Brasil-Alemanha, em São Paulo, o hidrogênio verde é uma das principais apostas globais para uma sociedade mais sustentável ao utilizar processos operacionais mais limpos.

O iH2Brasil é uma iniciati-

va do projeto H2Brasil, que integra a Cooperação Brasil-Alemanha para o Desenvolvimento Sustentável e é implementado pela Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), GmbH (GIZ Brasil) e pelo Ministério de Minas e Energia (MME). Quem financia é o Ministério Federal da Cooperação Econômica e do Desenvolvimento da Alemanha (BMZ) e Aliança Brasil-Alemanha para o Hidrogênio Verde.

Diretor-geral destaca ações da Antaq em lançamento de GT de Negócios Oceânicos

Evento realizado na sede da Firjan faz parte da Plataforma de Ação pela Água e Oceano

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, destacou algumas ações da agência reguladora no âmbito da sustentabilidade no lançamento do Grupo de Trabalho (GT) de Negócios Oceânicos. O evento, reali-

zado na sede da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), faz parte da Plataforma de Ação pela Água e Oceano, que busca promover uma agenda de governança em água e oceanos.

Entre os principais assuntos tratados pelo diretor estão as ações de governança, sinergia entre as instituições e medidas promovidas pela Antaq para a descarbonização dos portos, o fortalecimento da

Economia Azul e a busca por sustentabilidade no transporte de cargas.

Eduardo Nery destacou que a Antaq tem atuado em diversas frentes para impulsionar práticas sustentáveis no setor aquaviário e para posicionar o Brasil como referência na elaboração de estudos relacionados à sustentabilidade. Ele ressaltou o objetivo de alcançar um padrão de carbono zero até 2050 e de desenvolver estraté-

gias voltadas à transição energética e aos combustíveis avançados.

Além disso, o diretor-geral abordou a importância do fomento das hidrovias para equilibrar a matriz de transporte no país. Ele anunciou que a Antaq planeja entregar em breve a versão final do plano geral de outorgas de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis no território nacional (PGO-Hidrovias).

Brasil Export e ANTT vão lançar curso para executivos com foco na sustentabilidade

Programa de formação será híbrido e terá parceria com escola de economia de Portugal

Aescom/ANTT



O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião; o diretor da ANTT, Felipe Queiroz; e Renata Ramalho, representando a Rumo, foram alguns dos participantes da live

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Brasil Export e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vão lançar um curso de formação em Sustentabilidade para executivos. A iniciativa terá como parceira a School of Business and Economics, uma das universidades mais importantes da Europa, localizada em Lisboa, Portugal.

A informação foi divulgada na quarta-feira (26), durante a live “Boas práticas ESG no transporte ferroviário”, promovida pela agência reguladora e pelo Brasil Export. A conversa foi transmitida ao vivo pelo Portal BE News.

O encontro online reuniu o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião; o diretor da ANTT, Felipe Queiroz; Francielle Pedrosa, gerente de Sustentabilidade, Relacionamento Institucional e Co-

municação da VLI; Renata Ramalho, gerente executiva de Sustentabilidade e Meio Ambiente da Rumo; e João Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export.

Além do anúncio do curso, Felipe falou sobre o novo Ciclo ESG da ANTT, lançado em junho deste ano e que pretende acelerar a implementação de iniciativas ESG voltadas ao setor regulado. Já as representantes das concessionárias ferroviárias apresentaram as medidas que estão sendo aplicadas pelas empresas para bater as metas da agenda ESG, que contempla questões sobre governança, sustentabilidade e inclusão social no segmento.

João Amaral foi o responsável por adiantar algumas informações em relação ao programa de formação de líderes em sustentabilidade, que ainda está sendo formatado.

“Estamos concluindo algumas providências e formalidades. Acredito que até o final de agosto já teremos essa etapa concluída e faremos a divulgação no BE News”, explicou Amaral.

De acordo com ele, o curso

de Formação em Sustentabilidade para Executivos será híbrido, com turmas de até 20 pessoas que terão acesso a módulos que acontecerão a cada 45 dias. “Isso dá uma formação de A a Z na agenda de sustentabilidade”, garantiu.

Para completar a jornada digital, haverá a etapa presencial, que será feita em Portugal, vinculada à School of Business and Economics, principal escola de negócios do país. O encerramento será em novembro, no WebSummit Lisboa, maior evento de inovação e tecnologia do mundo.

João destacou que o intercâmbio lusitano não terá a barreira do idioma (português), e que a Europa tem liderado as discussões em torno da sustentabilidade, mais um motivo que levou a decisão de escolher o país para a parceria.

“A Europa é o grande agente mundial de transformação na pauta de sustentabilidade. Temos todas as iniciativas da comunidade europeia que apontam para uma relevante e rápida transformação nesse sentido, com metas já para 2030”,

ressaltou.

Amaral disse que o mundo vem passando por transformações voltadas ao meio ambiente e inclusão social e para que as empresas não fiquem para trás em relação às metas ESG, é preciso formar novas lideranças. “Para isso, só há uma forma de contribuir: através da educação”, declarou.

Apresentações

Em sua fala de abertura na live, o CEO Fabrício Julião destacou a importância de discutir ESG no segmento ferroviário.

“O transporte ferroviário tem um papel importantíssimo diante da matriz energética, da mudança na forma como o transporte vai se comportar de maneira geral. Temos uma expectativa que o transporte ferroviário cresça numa proporção maior que os outros modais daqui pra frente. Isso não anula o transporte rodoviário, mas gera um equilíbrio”, citou Julião.

Já o diretor da ANTT explicou que quando se fala em emissão de gás de efeito estufa no sistema de transporte terrestre,

mais de 90% das emissões de CO2 são provenientes do modal rodoviário.

“Por isso é importante maior participação do setor ferroviário para diminuir essa emissão. O nosso desafio é equilibrar a matriz de transporte”, disse.

Renata Ramalho, gerente Executiva de Sustentabilidade e Meio Ambiente da Rumo, apresentou algumas iniciativas que a empresa tem aplicado para reduzir a emissão de CO2 e mitigar os impactos da atividade, entre elas, o uso de trens mais longos, capazes de levar mais carga usando menos combustível, além de novas tecnologias, como o “double stack”, ou vagão de dois andares.

Francielle Pedrosa, gerente de Sustentabilidade, Relacionamento Institucional e Comunicação da VLI também apresentou as iniciativas ESG da empresa, que além da pauta de redução de emissão de carbono, trabalha com projetos sociais com as comunidades em torno das ferrovias de concessão da VLI e resgate e valorização da memória ferroviária.

REGIÃO SUL

Antaq publica edital que autoriza construção do Porto Meridional, no litoral gaúcho

Expectativa é que novo terminal passe a entrar em operação em 2026

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou no Diário Oficial da União da última segunda-feira (24) o edital de autorização para construção e exploração do Porto Meridional, em Arroio do Sal, terminal privado localizado no Litoral Norte do Rio Grande do Sul.

Com a publicação por parte da agência, empresas interessadas terão um prazo de 30 dias para enviarem suas propostas. A estimativa é que sejam investidos R\$ 6 bilhões, através da iniciativa privada.

O projeto do novo porto prevê a construção de um terminal de uso privado do tipo onshore, com capacidade de recebimento estimada em 40 mil toneladas. Um dos diferenciais da obra é a inclusão de um calado inicial de 17 metros, o que permitirá que navios de cruzeiros marítimos atraquem no litoral gaúcho.

“Essa etapa era considera-



Divulgação

O projeto do novo Porto Meridional prevê a construção de um terminal de uso privado do tipo onshore, com capacidade de recebimento estimada em 40 mil toneladas

da fundamental para a obra. Ou seja, a partir de agora, o novo porto tem a chancela da Antaq de que a obra é viável e o projeto está pronto para seguir em frente. A notícia é fantástica para o Litoral Norte e, sobretudo, para a logística do Rio Grande do Sul. Teremos desenvolvimento industrial com a chegada de novas empresas, mantendo o

foco no desenvolvimento sustentável e sem perder as características turísticas e de preservação ambiental da região. É incalculável o desenvolvimento que essa obra trará”, analisou o deputado estadual Issur Koch (PP/RS), presidente da Frente Parlamentar em apoio ao Porto Meridional na Assembleia Legislativa.

Próximos passos

Após o edital da Antaq, a próxima etapa será a aprovação do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama). Depois disso, a construção deve ocorrer em 24 meses. A expec-

tativa é que o primeiro navio deve atracar no porto em 2026.

“A Antaq cumpriu a promessa que me foi feita no início do mês. Essa publicação representa um passo importante em direção ao desenvolvimento do nosso estado. O novo porto irá transformar a realidade da região e trará benefícios comerciais e turísticos”, ressaltou o senador Luis Carlos Heinze (PP/RS), que vem atuando em Brasília para a realização do futuro empreendimento no Rio Grande do Sul.

No mês de março, uma comitiva do Rio Grande do Sul esteve em Brasília junto com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, para tratar da construção do novo empreendimento. Na ocasião, o Governo Federal se colocou à disposição para tratar do assunto com celeridade para a liberação dos processos.

O ministro, inclusive, afirmou que empresas operadoras de turismo estão com grande interesse em portos com calados superiores a 15 metros para receber navios de cruzeiro, como seria o caso de Arroio do Sal.

Itapoá: movimentação no porto cresce 18% no primeiro semestre do ano

Nos primeiros seis meses de 2023, terminal operou mais de 500 mil TEU

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

SEGUNDO A AUTORIDADE PORTUÁRIA, A ESPANHA FOI O PAÍS QUE MAIS RECEBEU EXPORTAÇÕES OPERADAS PELO PORTO ITAPOÁ, CORRESPONDENDO A 8,2% DO TOTAL

O Porto de Itapoá, em Santa Catarina, movimentou 533.423 TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés) no primeiro semestre do ano. O resultado é 18% mais do que os 450.638 TEU no mesmo período do ano passado. De acordo com a Autoridade Portuária, o crescimento ocorreu tanto no sentido de importação como também de exportação.

Segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária, a importação de longo curso foi o vetor que teve maior cresci-

mento, indo de 124.425 TEU no primeiro semestre de 2022 para 174.601 TEU nos seis primeiros meses do ano, um aumento de 40%.

“O mix de cargas foi bastante variado, sendo que o setor de automóveis e peças automotivas foi responsável por 6,5% desse montante, enquanto o se-

tor de tecidos, vestuários e calçados foi responsável por 6,5%. A China segue sendo um importante mercado para os importadores, sendo origem de mais 30% das importações que passaram pelo Porto Itapoá”, analisou o presidente do terminal catarinense, Cássio Schreiner.

A exportação de longo curso

so cresceu 24%, saltando de 122.982 para 152.954 TEU em 2023. Carnes congeladas ou refrigeradas foram o produto mais expressivo, correspondendo a 27% do total de exportações movimentadas.

“É um segmento em forte expansão, até por isso batemos nosso recorde histórico de ex-



Divulgação/Porto Itapoá

A importação de longo curso foi o vetor que teve maior crescimento, indo de 124.425 TEU no primeiro semestre de 2022 para 174.601 TEU nos seis primeiros meses do ano

portação de cargas reefer em março, com 9.016 TEU”, comentou Schreiner.

Segundo a Autoridade Portuária, a Espanha foi o país que mais recebeu exportações operadas pelo Porto Itapoá, correspondendo a 8,2% do total.

Outro destaque para o primeiro semestre foi da cabotagem, que foi de 73.805 para 82.299 TEU, representando um aumento de 11%. A movimentação de veículos de transporte no gate também teve aumento, com 232.325 movimentos registrados, número 24% maior do que no mesmo período do ano anterior.

REGIÃO SUDESTE

Revitalização de trecho da área portuária de Santos deve começar em setembro

Segunda audiência pública promovida pela Prefeitura e pela APS discutiu o projeto do Parque Valongo

Carlos Nogueira/Prefeitura de Santos



O secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, apresentou o projeto do Parque Valongo, que, segundo ele, já atrai interessados

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Prefeitura de Santos (SP) e a Autoridade Portuária de Santos promoveram na quarta-feira, dia 26, a segunda audiência pública sobre o projeto do Parque Valongo, que consiste na recuperação e revitalização da área dos antigos armazéns portuários, na região do Centro Histórico de Santos. No encontro, a Prefeitura anunciou interesse de players a respeito da possibilidade de uma roda gigante na área do futuro empreendimento, bem como a questão que envolve a mobilidade na região central do município. A Administração Municipal espera iniciar as obras de recuperação e revitalização do espaço em setembro.

Assim como aconteceu na primeira audiência pública, a apresentação na ACS ficou a cargo

do secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, que afirmou que o projeto do Parque Valongo já atrai grandes interessados.

“Estrategicamente a primeira audiência (foi realizada) na casa dos arquitetos (Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos). E agora, a segunda na casa não só dos empresários, mas do Centro como um todo, porque estamos de frente para o Parque Valongo. Coroa esse processo de consulta, embora tenhamos feito apresentações, debates, discussões em diversos âmbitos dentro e fora da Prefeitura. Estamos recebendo bastante contribuição e bastante visita de interessados”, afirmou o secretário.

Farinello disse ao BE News que já no mês de agosto, a Prefeitura de Santos irá se submeter ao Conselho de Defesa do Patrimônio, tanto no âmbito municipal quanto no Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), em níveis estadual e federal, res-

pectivamente.

“Avançamos muito com os projetos. Queremos nos submeter nos próximos dias para que consigamos ainda no mês de agosto essas aprovações nos conselhos e iniciar a obra em setembro”, revelou.

Detalhes

Na apresentação, Glaucus Farinello confirmou que o antigo armazém 4, que será restaurado e revitalizado, será destinado a uma área gastronômica, com a instalação de restaurantes e outros serviços. Além disso, o espaço em que seriam os armazéns 5 e 6, terão espaços para áreas esportivas e também área de playground, a fim de trazer famílias com crianças para o novo empreendimento.

Farinello revelou que empresas que operam roda gigante no Brasil demonstraram interesse em colocar o equipamento no Parque Valongo.

“No segundo semestre haverá chamamentos públicos, licitações de concessões. Se tiver os interessados para a roda gigante, o espaço está lá apro-

riado para receber este tipo de equipamento”, disse.

Outro dos pontos questionados pelo público na audiência referiu-se à mobilidade urbana, principalmente para locais apropriados para estacionamento de veículos. Farinello afirmou que a Prefeitura vai incentivar o uso dos transportes públicos, mas revelou que há previsão de construção de um prédio com capacidade para receber até mil carros.

O presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, revelou que há o interesse da transferência do Museu do Porto de Santos para a área do Valongo, uma vez que o parque esteja completamente revitalizado. Segundo Farinello, a Prefeitura pensa em colocar um espaço para a Secretaria de Turismo e uma base da Guarda Civil Municipal e um dos espaços na Casa de Pedra 1.

Temas que envolvem as características da nova passarela ao futuro Parque, bem como a gestão do parque, visando o horário de visitação e responsabilidade de segurança do local, serão definidos no se-

gundo semestre.

Projeto

A Autoridade Portuária de Santos concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização. De acordo com o projeto, o armazém 4 será integrado ao Parque Valongo, tornando-se um espaço para atividades culturais e fomento de espaços para gastronomia. Já o espaço entre os antigos armazéns 5 e 6, que não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto. A previsão é de que esta fase do parque seja entregue até julho de 2024.

O projeto do Parque Valongo é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em março entre o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) e a Autoridade Portuária, com participação da Prefeitura, a convite do MP como forma de compensação pela atividade portuária no conjunto que está sob proteção ao patrimônio histórico cultural.

REGIÃO SUDESTE

ACS realiza encontro da Frente Pró-Acessos Terrestres ao Porto de Santos

Objetivo da iniciativa é debater mudanças, melhorias e soluções para vias que levam ao complexo portuário

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

A Associação Comercial de Santos (ACS) promoveu a segunda reunião para debater mudanças, melhorias e soluções viáveis nos acessos terrestres ao Porto de Santos (SP). O encontro do grupo denominado Frente Pró-Acessos Terrestres ao Porto de Santos foi realizado na terça-feira, dia 25, na sede da entidade, no Centro Histórico.

“A reunião foi uma continuidade da última reunião, realizada no dia 16 de junho, que fizemos para discutir os problemas dos acessos terrestres ao Porto de Santos com todas as esferas de governo. Encontro esse que resultou em uma carta aberta às autoridades e ao mercado”, disse o presidente da ACS, Mauro Sammarco. O documento, assinado por ele, foi publicado no dia 4 deste mês.

Segundo ele, para essa se-

gunda reunião foram convidados todos os parceiros envolvidos na operação portuária que estão diretamente envolvidos com o problema, “para traçar juntos as ações, e definir quais serão os próximos passos com a Prefeitura para as melhorias necessárias no distrito da Alemoa”. Uma das medidas cobradas pela ACS na carta aberta é justamente a implementação de um segundo acesso a essa região.

“Seguimos com um pedido para a Prefeitura de Santos encaminhar o pedido para o Governo do Estado de São Paulo para a construção de um viaduto de saída da Alemoa. Isso em conjunto com o viaduto que está previsto dentro da Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos) vai solucionar não só a questão dos problemas que acontecem na Alemoa, que acabam impactando todo o sistema, como também vai melhorar os acessos ao porto”, complementou.

Mauro Sammarco também disse que a Frente irá pressionar o Governo do Estado pela implantação de uma terceira ligação rodoviária entre o Planalto e



Divulgação/ACS

Compareceram à segunda reunião na sede da ACS os parceiros envolvidos na operação portuária que estão diretamente envolvidos com o problema dos acessos ao porto

a Baixada Santista. Segundo ele, esse assunto vem sendo bastante discutido nas reuniões da coalizão empresarial da região, uma parceria firmada entre a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo e o Grupo Brasil Export.

Segundo ele, após essa etapa, seria partir para a esfera federal para viabilizar investimentos necessários nessa ligação Planalto-Porto em trechos administrados pela Autoridade Portuária de Santos.

Medidas e ações mencionadas em carta da Associação Comercial de Santos:

- ✓ Implantação de uma terceira ligação rodoviária entre o Planalto e a Baixada Santista;
- ✓ Implantação de um novo acesso ferroviário ao Planalto;
- ✓ Implantação de um segundo acesso rodoviário ao Porto de Santos;
- ✓ Implantação de um segundo acesso rodoviário ao distrito da Alemoa;
- ✓ Estruturação da Perimetral da margem esquerda do Porto

de Santos;

- ✓ Ampliação da estrada de acesso para a Ilha Barnabé;
- ✓ Implementação das demais obras de infraestrutura projetadas visando a melhoria da fluidez de tráfego portuário;
- ✓ Efetivação de um vigoroso e ampliado serviço de manutenção, iluminação, sinalização e fiscalização das vias internas e de acesso ao porto;
- ✓ Realização dos estudos e ações que reverteram as atuais dificuldades de tráfego e problemas de segurança, drenagem e conservação das vias do distrito da Alemoa;
- ✓ Equacionamento do estacionamento para caminhões, com destinação de áreas apropriadas;
- ✓ Dinamização dos programas de agendamento de caminhões;
- ✓ Implantação do sistema Port Community System (PCS) criando efetiva integração operacional entre todos os operadores, pátios reguladores, instalações primárias e retroportuários da região.

REGIÃO CENTRO-OESTE

Brado vai iniciar operação de contêineres via Ferrovia Norte-Sul

Movimentação deve começar ainda neste ano, transportando cargas de exportação e importação

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A empresa Brado deve iniciar ainda neste ano as operações com contêineres pela Ferrovia Norte-Sul (FNS), operando no trecho que conecta Goiás ao Porto de Santos (SP), a partir do Porto Seco Centro-Oeste, em Anápolis (GO).

Segundo a companhia, a operação atenderá os exportadores de algodão, minério, açúcar, farelo de soja e grãos em contêineres, além de proteínas bovinas por meio das operações com contêiner reefer (re-



Divulgação/Brado

Segundo a companhia, a operação atenderá os exportadores de algodão, minério, açúcar, farelo de soja e grãos em contêineres, além de proteínas bovinas

frigerado). Atualmente, estes mercados já movimentam cerca de 45 mil contêineres ao ano e mais de 65% têm como destino o complexo portuário santista.

Em relação à importação, com trajeto Santos-Goiás, a

nova rota permitirá captar os insumos que abastecem as indústrias e o agronegócio da região Centro-Oeste, além de bens de consumo que são distribuídos entre Goiás, Distrito Federal e sul do Tocantins. É

esperada a movimentação de fertilizantes, peças de máquinas, equipamentos e plásticos - mercados que movimentam 16,5 mil contêineres ao ano.

Para Daniel Salcedo, diretor comercial da Brado Logística, o modal trará vantagens principalmente ao fluxo de retorno, já que, segundo ele, os caminhões que hoje fazem o trajeto chegam ao Porto de Santos carregados, mas retornam ao Interior, muitas vezes, ociosos. “As operações de importação vão movimentar o

chamado fluxo de retorno, com destino ao interior do País, com os trens circulando praticamente cheios nos dois sentidos”, explica Salcedo.

Liberação

Para começar a operar, a empresa precisa esperar que a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) libere o tráfego operacional na Ferrovia Norte-Sul.

A ANTT explicou em nota que, após avaliação inicial na ferrovia, solicitou ajustes técnicos à Rumo (concessionária do ativo). Por isso, ainda não há previsão de testes até que os ajustes técnicos sejam concluídos.

OPINIÃO

**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinio@portalbenews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Mobilidade e acessibilidade – Uma equação complexa



As atividades portuárias, retroportuárias e correlatas são fundamentais sobretudo para Santos e Guarujá, seja do ponto de vista econômico, como indutores do setor de serviços e protagonistas na arrecadação de tributos; seja do social, na medida em são geradores de milhares de empregos na região. No entanto, elas também impactam as cidades e o porto de outras formas, na medida em que podem afetar a mobilidade urbana e demandam condições para aprimorarem sua produtividade e competitividade, num mercado externo cada vez mais complexo.

A "Carta Aberta às Autoridades", publicada pela Associação Comercial de Santos (ACS), em 4 de julho de 2023, demonstra essa preocupação da iniciativa privada com a mobilidade e acessibilidade urbano-portuária.

Esse documento aponta, com detalhes, medidas e ações consideradas necessárias, se não para resolver problemas, ao menos progressivamente mitigá-los. Trata-se, portanto, de uma importante contribuição ao um processo que tende a ser tão mais efetivo, na medida em que se soma às iniciativas públicas existentes, além de sugerir alternativas.

Os comentários a seguir foram feitos a partir das ações e medidas relacionadas nesse documento:

A terceira ligação rodoviária entre o Planalto e a Baixada Santista é uma necessidade premente. O sistema atual já apresenta níveis de serviço críticos, sobretudo em períodos de safra, lembrando que apenas a Via Anchieta permite o tráfego de caminhões. Qualquer acidente ou pane veicular tende a comprometer a logística do porto e a acessibilidade aos municípios da Região Metropolitana da Baixada Santista, com impactos negativos que extrapolam a região, afetando inclusive a economia nacional. Afinal, o Porto de Santos é responsável por aproximadamente 30% da corrente comercial do Brasil!

Atualmente, são discutidas duas alternativas: uma nova pista dentro do Sistema Anchieta-Imigrantes, e a ligação conhecida como "Linha Verde", a partir do Rodoanel, na cidade de Suzano, até a área continental de Santos. A "Linha Verde" tem um traçado bastante similar ao do Projeto ViaMar, apresentado no início da década de 2010, e, a exemplo daquele, também prevê ligação rododiferroviária e plataformas ao longo de seu trajeto.

Em verdade, poderiam ser concretizadas as duas, pois favoreceriam a expansão do Porto de Santos e a implantação de projetos estratégicos no âmbito da reindustrialização do

País, como porto-indústria e/ou Zona de Processamento de Exportação (ZPE). Como já mencionado em artigos anteriores, a Cidade de Santos está apta a sediar uma ZPE, e vem realizando tratativas para sua viabilização.

Ainda no âmbito de ligações entre o planalto e a Baixada Santista, também seria interessante voltar a estudar uma outra ligação, beneficiando os municípios da RMBS mais ao sul, semelhante à histórica "Ligação de Parelheiros", apesar dos problemas de licenciamento ambiental que, seguramente, serão parte do processo.

O importante é que qualquer solução não implique em novos gargalos.

A pista descendente da Rodovia dos Imigrantes foi inaugurada em 2002 e, mais de vinte anos depois, ainda estão sendo feitas obras complementares, no acesso a municípios.

Quanto à acessibilidade ferroviária, a renovação das concessões da Rumo e da MRS assegurarão aumento da capacidade do sistema. Junto com melhorias na "ferradura" e as obras da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), a expectativa é de que esse modo passe dos atuais 25% para 40% de participação na matriz de transportes do Porto de Santos. Mais do que um percentual, essa transição representará menor impacto ambiental, em função da melhor eficiência energética do transporte ferroviário, em relação ao rodoviário. Mas, isso não descarta a necessidade de uma nova ligação ferroviária, pois, em logística, é preciso planejar cenários futuros. Considerando os problemas com burocracia estatal e licenciamentos ambientais complexos e demorados, é preciso começar obras já, para estar pronto para atender demandas futuras. É assim que os países desenvolvidos atuam!

Quanto à implantação de um novo acesso rodoviário ao porto, no caso de Santos, margem direita, essa proposta vem desde o início da década de 2010, e foi tornada premente por ocasião do grave incêndio ocorrido em terminal de granéis líquidos do Bairro Alemoa, em 2015. Durante cerca de 9 (nove) dias, a cidade e o porto foram dramaticamente afetados em todos os sentidos: econômicos, ambientais e sociais.

As obras da entrada da cidade têm por objetivo assegurar melhoria nos acessos urbanos e portuários. A Prefeitura de Santos já cumpriu sua parte. O Governo do Estado de São Paulo, por meio da Artesp e da Ecovias, vem cumprindo a dele. Já no que se refere ao novo acesso ao porto, o assunto vinha sendo discutido, porém, sem solução efetiva. Inicialmente, ▶

A TERCEIRA LIGAÇÃO RODOVIÁRIA ENTRE O PLANALTO E A BAIXADA SANTISTA É UMA NECESSIDADE PREMENTE. O SISTEMA ATUAL JÁ APRESENTA NÍVEIS DE SERVIÇO CRÍTICOS, SOBRETUDO EM PERÍODOS DE SAFRA, LEMBRANDO QUE APENAS A VIA ANCHIETA PERMITE O TRÁFEGO DE CAMINHÕES. QUALQUER ACIDENTE OU PANE VEICULAR TENDE A COMPROMETER A LOGÍSTICA DO PORTO E A ACESSIBILIDADE AOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA, COM IMPACTOS NEGATIVOS QUE EXTRAPOLAM A REGIÃO, AFETANDO INCLUSIVE A ECONOMIA NACIONAL

cogitou-se realizá-lo com recursos da União. Na sequência, foi cogitada sua inclusão como compromisso de investimento no processo de desestatização. Finalmente, essa e outras obras viárias foram incluídas como compromissos de investimento da FIPS.

Essa empresa deve iniciar suas atividades a partir de setembro/2023. Segundo o contrato, essas obras devem ser concluídas num prazo de 5 (cinco) anos, sendo que a entrada da cidade é considerada prioritária. Ao que consta, esse novo acesso deve absorver cerca de 70% do tráfego portuário da margem direita. Desta forma, o Viaduto Paulo Benevides ficaria com os 30% restantes, melhorando substancialmente o acesso ao Bairro Alemoa, ao Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (TEGLA) e ao terminal da BTP.

Nota: Alamoia é a denominação da área portuária utilizada pela Autoridade Portuária de Santos.

No caso específico do Bairro Alemoa, urbano, ainda é importante a construção de um viaduto de saída, o qual propiciará melhoria no trânsito, possibilidade de implantação de linha de transporte urbano e rota de fuga, dispensando o risco de passagens em nível. Esse assunto vem sendo discutido entre Prefeitura, empresas sediadas na Alemoa e outros níveis de governo.

Quanto aos problemas de drenagem e pavimentação das vias daquele bairro, seu equacionamento é complexo, pois envolve soluções potencialmente semelhantes às que vêm sendo adotadas na Zona Noroeste, pelo Programa Santos Novos Tempos, ou seja, bombeamento. Também há um outro fator a ser considerado, não menos importante, que é o controle de acesso de veículos. A formação de filas no leito carroçável das vias prejudica a circulação viária.

No que se refere à margem esquerda, no caso de Guarujá, o assunto vem sendo tratado entre a Prefeitura de Guarujá e a Autoridade Portuária de Santos. Já quanto à área continental de Santos, a ampliação da via de acesso ao Terminal de Granéis Líquidos da Ilha Barnabé - que também atende ao terminal da DP World - consta nos planos de investimentos da Autoridade Portuária de Santos.

Como já mencionado, o contrato da FIPS inclui um "pacote" de obras viárias, que tem por objetivo eliminar conflitos rodoferroviários. Essas obras incluem viadutos e passarelas de pedestres, e resultarão em composições maiores, desenvolvendo maior velocidade, com melhor produtividade, também pela inclusão de uma "pera ferroviária", na região de Outeirinhos. Além dessas obras associadas ao contrato da FIPS, também merecem destaque as passarelas que serão construídas ao longo da Avenida Governador Mário Covas Júnior, bem como o viaduto em construção nas proximidades da Rua Moema.

Ainda nessa importante avenida - desde 2020 incorporada à Poligonal do Porto Organizado de Santos, a Prefeitura de Santos propôs soluções viárias para abertura de acesso a partir da Avenida Coronel Joaquim Montenegro (Canal 6), semelhante à existente na Avenida Almirante Cochrane (Canal 5). Também há proposta de melhoria no acesso aos terminais de graneis agroalimentares da Ponta da Praia, a partir do retorno existente nas proximidades da Rua Amélia Leuchtemberg.

O estacionamento de caminhões é um problema crônico, de fato. Além dos veículos da região - mais de 5 mil, ao que consta, geralmente caminhões antigos -, em média 10 mil acessam diariamente o Porto de Santos.

A Autoridade Portuária de Santos, a partir do caos viário ocorrido em 2013, implantou um sistema de agendamento que reduziu substancialmente filas e congestionamentos. Os pátios logísticos de Cubatão também têm importante papel nesse processo. No entanto, isso não tem sido suficiente para solucionar o problema. A Autoridade Portuária vem estudando novas áreas para estacionamento de caminhões, que dependem de licenciamentos ambientais, o que sempre - e infelizmente - são processos demorados.

Mesmo com maior participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Porto de Santos, haverá crescimento da demanda por transporte rodoviário. Assim, também é importante que o agendamento de caminhões inclua áreas no planalto. Já houve estudos relativos à utilização de áreas ao longo do Sistema Anchieta-Imigrantes, mas as restrições ambientais têm prejudicado essa alternativa.

Por fim, quanto à Implantação de Port Community System (PCS), vários atores do setor, públicos e privados, participaram de tratativas para sua constituição, inclusive com financiamento internacional. Em tese, já há condições de elaborar um modelo e, ao que consta, a Universidade de São Paulo teria essa expertise. No entanto, sua efetivação depende de investimentos e, salvo engano, de ajustes, tanto da parte de operadores logísticos, como das autoridades públicas pertinentes. É um tema que precisa ser aprimorado e implantado, em nome da eficiência e competitividade do Porto de Santos.

Ainda sobre a questão da mobilidade urbana e acessibilidade ao porto, também é importante salientar que a Prefeitura de Santos, desde a década de 2010, vem pleiteando junto ao Governo Federal a construção de túnel, interligando a Zona Leste à Zona Noroeste, de forma a criar uma alternativa de acesso urbano ao Município, a partir da Rodovia dos Imigrantes, aliviando a demanda da Via Anchieta. Essa proposta teve sinalização positiva do Governo Federal, no âmbito do PAC, na época, porém, não houve evolução. Em 2022, a Prefeitura de Santos reiterou essa demanda, bem como a de inclusão do viaduto de saída da Alemoa, no escopo do processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos.

O Governo Federal considerou a possibilidade de inclusão de estudos sobre esse túnel. No entanto, a mudança de governo e a descontinuidade do processo de desestatização tornam necessário retomar o tema.

É importante salientar que esse túnel, conhecido como "do Maciço Central", potencializará um corredor metropolitano, na medida que permitirá a interligação de São Vicente, Santos e Guarujá, via túnel subaquático, ora em tratativas.

São várias demandas, todas importantes, que merecem ser consideradas e, principalmente, atendidas. Para tanto, dependem de articulação entre os 3 níveis de governo e a iniciativa privada, pois o interesse é difuso, além de estratégico.

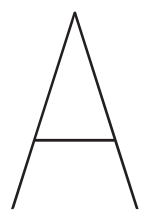
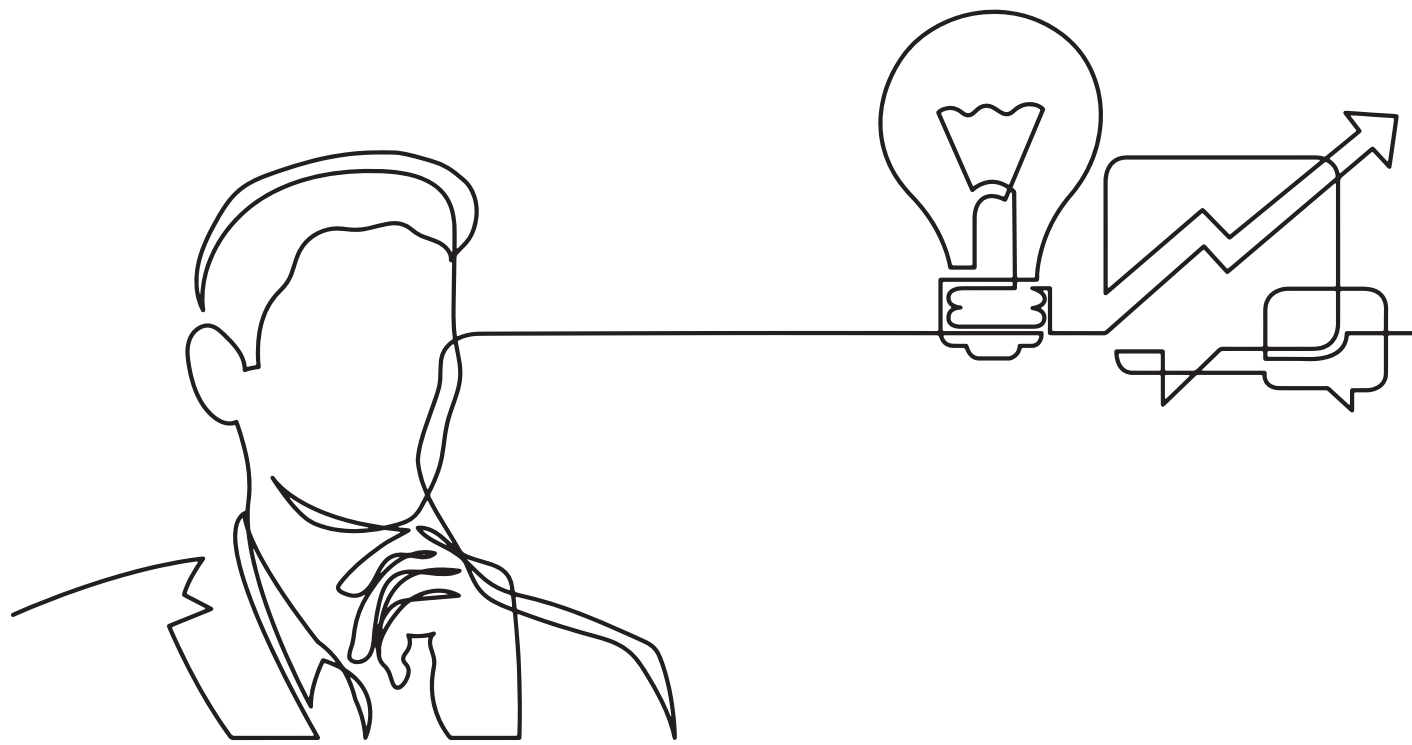
OPINIÃO

**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

A Amazônia como almoxarifado



discussão que pauta a Amazônia leva em consideração dois aspectos: financeiro ou ambiental. Há nela a única percepção de um grande almoxarifado para ser explorado. Há pouco de geopolítica em uma abordagem mais ampla, há quase nada sobre as pessoas que

aqui vivem e a discussão ambiental que permeia é mais uma preocupação egoísta, consigo e o aquecimento global, do que uma preocupação com seus habitantes, com seus modos de vida que podem ser destruídos por contaminações invasoras, físicas, psicológicas ou culturais.

Há uma única pauta em debate: a econômica. Questões sociais, culturais e ambientais estão muito mais vinculadas com curiosidades do que pautas de políticas públicas construtivas. Quando qualquer outro tema é colocado, é sempre para o ataque e destruição. Perdemos a capacidade de dialogar sobre construções possíveis para a sociedade ou aumentar a densidade dos questionamentos geopolíticos que permeiam as questões, como a afirmação da ministra das Relações Exteriores da Alemanha na última semana, Annalena Baerbock, quando afirmou que seu país deveria ser menos dependente da China.

Há riscos geopolíticos a todo instante e os debates são reduzidos ao bem contra o mal, sem superar o maniqueísmo, há tanto já superado por Agostinho (Santo ou Filósofo, conforme a preferência do leitor). As discussões ambientais estão reduzidas a um proteger cegamente versus uma destruição inconsequente. Nas pautas de debates inexistente a busca de convergências, do caminho do meio ou do percurso com maiores benefícios do que custos no longo prazo. Tudo que busque maior reflexão ou esforço está fora do debate. É como se houvesse a possibilidade de um mundo binário, em uma eterna guerra. Precisamos deixar a era da barbárie e da falta de diálogo, encontrando o racionalismo, para a Amazônia

poder superar os erros brasileiros do passado, já vividos na Mata Atlântica e em tantos outros biomas.

Mesmo para ser um bom almoxarifado, seus produtos devem transcender a visão extrativista dos anos 1500, mineral ou do agro contemporâneo, seja, ou não, tec ou pop. O que mais intriga sobre a Amazônia, para aqueles que só querem percebê-la como um almoxarifado, é que, para este depósito ser realmente valioso, será necessário interagir com as suas pessoas e seu conhecimento tradicional. Será necessária muita ciência e investimento. Sem estas ações, estaremos condenados a repetir os modelos destrutivos do passado. Isso valerá para qualquer caminho: proteção verdadeira, fingimento de proteção ou de destruição total.

Em qualquer das alternativas, o que terminará acontecendo será uma destruição gradual, repetindo a história. Precisamos encontrar o diálogo ou, pelos movimentos pendulares da história, teremos uma resultante destrutiva. Para sair desta enrascada precisaremos começar a considerar ouvir os milhões de habitantes da região. Sem ouvi-los e sem considerá-los, repetiremos o erro colonizador, opressor e que impõe os desejos do império a qualquer preço. Por outro lado, o modo de vida que queremos construir na Amazônia é colocar luz ou internet para todos?

Será que só existe um modo de vida possível e saudável no mundo? Não tenho clareza da resposta para esta pergunta, mas é uma dúvida que me persegue todas as vezes em que reflito sobre o que seria uma Amazônia próspera no longo prazo. Não percebo esta dúvida sendo enfrentada por um grupo grande de Antropólogos ou Filósofos. Todavia, sem esta questão superada, estamos condenados a repetir no Pará o que foi feito em Minas Gerais, ou no Amazonas o que foi feito no Mato Grosso. Será o melhor? Para mim, esta é a única dúvida em que cheguei a uma resposta: não. Todavia, tenho a certeza de que estamos caminhando nesta direção.

PRECISAMOS DEIXAR A ERA DA BARBÁRIE E DA FALTA DE DIÁLOGO, ENCONTRANDO O RACIONALISMO, PARA A AMAZÔNIA PODER SUPERAR OS ERROS BRASILEIROS DO PASSADO, JÁ VIVIDOS NA MATA ATLÂNTICA E EM TANTOS OUTROS BIOMAS.