



portalbenews.com.br

ESTILO BE Médica Juliana Filgueiras fala sobre a importância da prevenção às doenças cardiovasculares ► **p9**



TEMPERO BE Diretora da Piacentini Elck Fogagnoli apresenta a receita de torta de maçã que aprendeu com a mãe ► **p10**



Márcio Ferreira/Ministério dos Transportes

LEILÃO LOTE 2

CONCESSÃO DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ



PR estima pedágio 56% mais barato após leilão de rodovias

Consórcio EPR arrematou o Lote 2 ao oferecer desconto de 0,08% no valor da tarifa por quilômetro rodado ► **p4**

Alckmin vê potencial do Ceará para produção de eletrolisadores
► **p5**



Divulgação/Governo do Ceará

FERROVIA NORTE-SUL Empresas Brado e Rumo fazem primeira viagem de contêineres pela estrada de ferro ► **p5**

OPINIÃO Os avanços de Portugal mostram a importância de se rever processos, buscando novas soluções em suas origens, por Luiz Dias Guimarães ► **p6**

OPINIÃO Em Santos (SP), a história do transporte público nos trilhos dos bondes, por Adilson Luiz Gonçalves ► **p7**

EDITORIAL

Uma rota sustentável

A recente parceria entre a Brado e a Rumo Logística para realizar a primeira viagem de contêineres pela Ferrovia Norte-Sul é um marco importante para o transporte de cargas no Brasil. Essa iniciativa demonstra o enorme potencial das ferrovias como uma rota econômica e sustentável para o transporte de mercadorias em longas distâncias.

A viagem de 1.511 quilômetros de Cubatão, em São Paulo, até Anápolis, em Goiás, em apenas três dias, é um testemunho da eficiência das ferrovias no transporte de cargas. Essa velocidade e confiabilidade são cruciais para as empresas que dependem da entrega rápida e segura de seus produtos.

Além disso, a capacidade de transportar grandes volumes de contêineres por ferrovia é uma solução que não apenas reduz os custos operacionais, mas também contribui significativamente para a redução das emissões de carbono. Em um momento em que a sustentabilidade está no centro das preocupações globais, o uso de ferrovias para transporte de carga é uma escolha inteligente e responsável.

A expansão das ferrovias para áreas anteriormente não atendidas, como Goiás e Tocantins, também promove o desenvolvimento econômico regional. A presença dos trilhos estimula a criação de empregos e fortalece as atividades econômicas locais. É uma injeção de vitalidade nas comunidades que a ferrovia toca.

Esta parceria entre a Brado e a Rumo Logística é um exemplo notável de como o transporte ferroviário pode ser parte integrante de uma solução multimodal eficaz. Combina a eficiência da ferrovia em longas distâncias com a flexibilidade das rodovias para trechos mais curtos.

À medida que enfrentamos os desafios econômicos e ambientais do século 21, é imperativo que continuemos a investir e expandir nossa infraestrutura ferroviária. É uma escolha que beneficia empresas, comunidades e o meio ambiente. A parceria da Brado e da Rumo é um passo na direção certa, e espera-se ver mais iniciativas como essa no futuro, impulsionando o transporte de cargas do Brasil para novos patamares de eficiência e sustentabilidade.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 Consórcio EPR vence leilão do Lote 2 das rodovias do Paraná

HUB

- 3 Portaria com nomeação da nova secretária nacional de Portos é publicado

NACIONAL

- 3 Silvio Costa Filho anuncia R\$ 20 milhões para o aeroporto de Mossoró

Lula se recupera de cirurgia no quadril para corrigir artrose

- 5 Alckmin visita o Pecém e fala sobre possível produção de eletrolisadores no Ceará

Brado e Rumo fazem primeira viagem de contêineres da Ferrovia Norte-Sul

REGIÃO NORDESTE

- 5 Portos públicos baianos registram crescimento na movimentação em agosto

OPINIÃO

- 6 “Bons ventos para mudar”, por Luiz Dias Guimarães

- 7 “Para não perder o bonde da história”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 9 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 Delfm

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

Portaria 1

A nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, foi oficializada no cargo nessa sexta-feira. Anunciada na nova função no último dia 18, ela aguardava a nomeação, que veio ontem, com a publicação de uma portaria no Diário Oficial da União.

Portaria 2

O mesmo texto traz a exoneração do antecessor de Mariana no cargo, o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico. Ele, agora, inicia seu período de quarentena, antes de retomar suas atividades no setor privado.

Portaria 3

Com a oficialização de Mariana como secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, devem ocorrer mudanças em cargos estratégicos no órgão. Isso ocorrerá pois ela estava à frente do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da secretaria. Seu antigo cargo deve ser ocupado por Alex Ávila, ex-diretor da Portos do Paraná e da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba).

Parceria 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Corpo de Engenheiros do Exército Americano (Usace) preparam a assinatura de um acordo de cooperação técnica. Com essa parceria, o órgão regulador brasileiro quer capacitar e preparar seus técnicos para a gestão de hidrovias. A medida ocorre após a aprovação, pela Antaq e pelo Ministério de Portos e Aeroportos, do Plano Geral de Outorgas Hidroviária.

Parceria 2

Os preparativos para o acordo foram debatidos entre diretores da Antaq e representantes da Usace durante missão técnica da agência aos Estados Unidos, que terminou nessa sexta-feira. A Usace é responsável pela gestão da operação hidroviária do Vale do Mississipi.

Parceria 3

De acordo com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, o acordo de cooperação será assinado ainda neste ano. "Nosso planejamento é finalizar os trâmites até novembro de 2023 para que nossos servidores possam aprimorar sua capacitação e entregar, em breve, os primeiros estudos de viabilidade e a primeira concessão de uma hidrovia brasileira", explicou.

Silvio Costa Filho anuncia R\$ 20 milhões para o aeroporto de Mossoró

Ministro esteve no RN, onde participou do ato que transferiu a administração do equipamento para a Infraero

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou do ato que transferiu a administração do aeroporto de Mossoró Dix-Sept Rosado para a Empresa Brasileira de Infraestrutura Portuária (Infraero). O chefe da pasta também anunciou R\$ 20 milhões para o terminal.

O aeroporto até então era administrado pelo governo estadual do Rio Grande do Norte. Silvio Costa Filho também anunciou o repasse de R\$ 20 bilhões para obras de modernização do terminal.

"Nos próximos meses vamos discutir também outros investimentos para o Rio Grande do Norte, como o projeto do Porto-Indústria Verde, que promete alavancar a economia do Estado", disse Silvio Costa Filho.

Na ocasião, a governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra (PT), anunciou que o terminal ganhou mais uma rota. "Ontem a Secretaria de Turismo do RN definiu com a Latam que a partir de agora Mossoró ganhará um novo trecho de voo,



Ao lado do ministro de Aeroportos, Silvio Costa Filho, a governadora Fátima Bezerra anunciou que Mossoró terá um novo trecho de voo, que será Fortaleza-Mossoró-Natal

que será Fortaleza-Mossoró-Natal", celebrou.

Fátima Bezerra também a injeção de R\$ 20 bilhões no aeroporto divulgado por Silvio Costa Filho. "O investimento anunciado pelo ministro será utilizado para melhorar a segurança e a eficiência do terminal, fazendo com que o aeroporto de Mossoró se torne um equipamento capaz de cumprir com sua vocação, que é promover o desenvolvimento de Mossoró e de toda a região", afirmou.

O ministro também par-

tecipou de uma reunião com a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), em Recife para discutir as possibilidades de investimentos no setor aeroportuário do Estado.

"Nós vamos trabalhar de maneira integrada para avançarmos na agenda da aviação regional, olhar para o Porto do Recife e, sobretudo, para o Porto de Suape, que é fundamental para o desenvolvimento econômico do nosso estado", disse o ministro.

Raquel Lyra agradeceu o

apoio de Silvio Costa Filho e destacou algumas obras importantes para o Estado.

"Muita coisa para vir pela frente, que vão desde a estruturação dos nossos portos, aeroportos, está aí no meio da história do aeroporto de Caruaru, entrega do aeroporto de Recife pela Aena, com toda a sua reforma, nova concessão, e a gente poder garantir Pernambuco crescer sem deixar ninguém para trás, porque a infraestrutura é fundamental", afirmou a governadora.

Lula se recupera de cirurgia no quadril para corrigir artrose

Presidente deverá ficar internado até terça-feira e depois disso, irá despachar do Palácio da Alvorada

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez uma cirurgia no quadril para corrigir uma artrose. Ele foi submetido ao procedimento na manhã de sexta-feira, dia 29, no hospital Sírio-Libanês em Brasília e deve ficar internado até terça-feira, dia 3.

Depois do procedimento para substituir um desgaste da cartilagem no quadril por uma

prótese, Lula também fez uma cirurgia de correção da pálpebra, que já estava programada, de acordo com a equipe médica.

"Já estava programado também o presidente fazer uma blefaroplastia, que é uma pequena correção da pálpebra, o que hoje se aproveitou. Foi feito o procedimento nos dois olhos. Foi feito logo após a cirurgia, aproveitando a anestesia", informou um dos 7 profissionais da equipe médica de Lula.

O presidente, com 77 anos,

não precisou ir para a Unidade de Terapia Intensiva (UTI) e direto para a recuperação no quarto. Segundo os médicos, Lula está consciente e já conversou durante a tarde de sexta-feira.

O ortopedista Giancarlo Polesello, que comandou a cirurgia, informou que Lula possui força no quadril e vai iniciar a fisioterapia para voltar a andar o mais rápido possível.

"Sempre tentamos tirar o paciente da cama o mais rápido possível. Isso porque evi-

tam-se complicações. Desde que o paciente consiga, esteja consciente, recupere sua força muscular, é desejável que se tire o paciente da cama o mais rapidamente possível", disse o médico.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, não vai assumir a Presidência da República durante a recuperação de Lula. O presidente vai despachar do Palácio da Alvorada durante a sua reabilitação.

NACIONAL

Consórcio EPR vence leilão do Lote 2 das rodovias do Paraná

Estado estima que novo pedágio tenha redução de 56% em comparação ao antigo modelo

Márcio Ferreira/Ministério dos Transportes



O ministro dos Transportes, Renan Filho, e o governador do Paraná, Ratinho Júnior, entre outras autoridades, posam para fotos fazendo a tradicional batida de martelo

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Grupo EPR foi o vencedor do leilão do Lote 2 do pacote de concessão das rodovias do Paraná. Única proponente a fazer oferta no certame, o consórcio ofertou um desconto de 0,08% no valor da tarifa por quilômetro rodado. O leilão ocorreu na tarde de sexta-feira na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3. O lote 2 engloba rodovias federais e estaduais, com foco principal em melhorias na BR-277, principal acesso terrestre para entrada e saída do Porto de Paranaguá, no litoral do Estado.

O Lote 2 tem uma extensão total de 605 quilômetros e receberá investimentos de R\$10,8 bilhões em obras. As intervenções incluem a duplicação de 350 quilômetros, instalação de 138 quilômetros de faixas adicionais, 73 quilômetros de vias marginais e 72 quilômetros de ciclovias. Serão ainda 107 novos viadutos, 52 passarelas, 35 pontos de correção de traçado e oito passa-

ENTRE OS PRINCIPAIS INVESTIMENTOS DO LOTE 2 ESTÃO NOVAS FAIXAS ADICIONAIS AO LONGO DOS 81 KM DA BR-277 ENTRE CURITIBA E PARANAGUÁ, ALÉM DE 23 KM DE CICLOVIAS NO MESMO TRECHO

faunas – estruturas que permitem o deslocamento de animais silvestres sem o risco de atropelamento.

O pacote engloba as rodovias federais BR-153, BR-277 e BR-369 e estaduais PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855. A concessão abrange as regiões de Curitiba, Litoral, Campos Gerais e Norte Pioneiro.

Segundo o governador Ratinho Júnior (PSD), o resultado do leilão trouxe um preço médio

de redução nas tarifas de pedágio por quilômetro rodado de 56% em comparação com o pedágio de anos anteriores.

“Esse era um compromisso nosso com o povo do Paraná, desde os tempos ainda de campanha. Nós iríamos construir um pedágio de concessão de preço justo e com muita obra”, afirmou o governador.

Os contratos preveem que as principais intervenções sejam executadas nos primeiros anos dos 30 de vigência do contrato. O consórcio também deverá arcar com aproximadamente R\$ 6,5 bilhões em custos operacionais durante o período, o que inclui serviços médico e mecânico, pontos de parada de descanso para caminhoneiros e sistema de balanças de pesagem.

A previsão da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), é que os serviços que serão prestados no Lote 2 possam gerar cerca de 110 mil empregos diretos.

“Nossos dois leilões já trouxeram R\$ 18 bilhões para o Paraná, fora o investimento em operação. O Paraná vai se notabilizar como um dos estados mais

preparados com esse impulso na infraestrutura que estamos propiciando. Esse ciclo de investimento vai aproximar o estado do Paraná ao estado de São Paulo em termos de atração de investimento e negócios do Brasil”, declarou o ministro Renan Filho.

Intervenções

Entre os principais investimentos deste pacote estão novas faixas adicionais ao longo dos 81 quilômetros da BR-277 entre Curitiba e Paranaguá, que já são duplicados, além de 23 quilômetros de ciclovias no mesmo trecho. Praticamente toda a extensão terá três pistas e acostamento nos dois sentidos da rodovia nos primeiros anos de contrato.

Segundo o Governo do Estado, a medida facilitará o escoamento da safra estadual, estimada em 60 milhões de toneladas para este ano, além de tornar as viagens dos turistas rumo ao Litoral mais rápidas e seguras.

Na região próxima ao Porto de Paranaguá, serão instaladas novas vias marginais, viadu-

tos, trincheiras e ciclovias, melhorando o tráfego no perímetro urbano da cidade. A Avenida Ayrton Senna, principal via de acesso à cidade, receberá 8,1 quilômetros de vias marginais nos dois sentidos, além de quatro viadutos.

Leilões

O leilão do Lote 1 de concessão de rodovias do Paraná aconteceu no último dia 25 de agosto. O Grupo Pátria, vencedor do certame, vai investir R\$ 7,9 bilhões em obras de melhorias e manutenção em trechos das rodovias BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, PR-418, PR-423 e PR-427.

Segundo o Governo do Estado do Paraná, os lotes 3, 4, 5 e 6 ainda estão em fase de análise junto ao Tribunal de Contas da União (TCU), com expectativa pela liberação do 3 e 6 no começo do ano que vem. No total, serão 3,3 mil quilômetros de estradas concedidas à iniciativa privada, sendo 1,1 mil quilômetros destes de rodovias estaduais. Os investimentos devem ultrapassar R\$ 50 bilhões durante as três décadas de contrato.

Alckmin visita o Pecém e fala sobre possível produção de eletrolisadores no Ceará

Vice-presidente destacou investimentos para empreender com a cadeia do hidrogênio verde

CÁSSIO LYRA
cassio@forumbrasilexport.com.br

O vice-presidente do Brasil e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, visitou na sexta-feira (29) o Complexo Industrial Porto do Pecém, na Grande Fortaleza (CE). Ele comentou sobre a possível produção de eletrolisadores no Estado.

“Além da produção de hidrogênio verde, o Estado também já estuda e negocia a produção de eletrolisadores, que seria uma indústria vinculada ao H2V. O objetivo é investir em empreendimentos de toda a cadeia do hidrogênio, no Porto do Pecém. Já possuímos, inclusive, com os aerogeradores, por exemplo. Queremos desenvol-



O vice-presidente Geraldo Alckmin e o governador Elmano de Freitas participaram de um almoço no qual discutiram oportunidades de crescimento para o Ceará por meio do porto

ver toda essa cadeia para que a nova indústria verde seja ainda mais completa e robusta no Ceará”, comentou o vice-presidente.

Durante a visita em Pecém, Alckmin destacou observou o potencial da estrutura do complexo, e demonstrou otimismo para o futuro industrial do local.

“Esse é o futuro. É a realização da neo-industrialização de energia limpa e energia renovável, produzindo um hidrogênio que vai atender o mundo. Aqui, um hub de hidrogênio verde, atrairá investimento industrial”, disse.

Antes da visita, Alckmin e as autoridades presentes, entre

eles o governador Elmano de Freitas (PT), e o ministro da Educação, Camilo Santana, participaram de um almoço no qual discutiram oportunidades de crescimento para o Estado com o porto como porta de entrada para futuros investimentos.

Hidrogênio verde

Com as recentes aprovações, tanto da Comissão de Financiamentos Externos (Cofix), que aprovou o financiamento de US\$ 90 milhões para investimento no CIPP, quanto do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Coema), que aprovou a implementação do Hub de Hidrogênio Verde no Complexo do Pecém, essa nova realidade de investimentos em torno da produção de H2V tornou-se ainda mais realidade.

“Já temos 32 memorandos

de entendimento assinados para investimentos de Hidrogênio Verde, englobando várias etapas da cadeia produtiva, da produção ao transporte, incluindo a parte logística. São empresas de diversos locais do mundo, incluindo Europa, América do Norte, Ásia, Austrália e do Brasil. Nossos esforços são para converter esses memorandos em ação, em projetos”, pontuou o presidente do CIPP, Hugo Figueiredo.

Exporta Mais Brasil

Geraldo Alckmin cumpriu agenda no Ceará onde participou do encerramento da 5ª rodada do programa Exporta Mais Brasil, promovido pela Apex Brasil para facilitar o contato de empreendedores brasileiros de todas as regiões do país com o mercado internacional.

Brado e Rumo fazem primeira viagem de contêineres da Ferrovia Norte-Sul

Viagem de Cubatão até Anápolis durou três dias e levou insumos para a indústria e agricultura de Goiás

CÁSSIO LYRA
cassio@forumbrasilexport.com.br

A Brado e a Rumo Logística se uniram para fazer a primeira viagem de contêineres pela ferrovia Norte-Sul. O primeiro trem partiu de Cubatão, na Malha Paulista, e chegou ao município de Anápolis, em Goiás, nesta semana. Segundo as empresas, a viagem de 1.511 quilômetros durou três dias.

No primeiro trem, 58 vagões levaram 112 contêineres de 40 pés, sendo que 32 deles

estavam carregados com insumos para a indústria e defensivos agrícolas vindos da China, Estados Unidos e Europa. Os demais 80 seguiram vazios para serem encaminhados aos clientes de exportação – no fluxo Anápolis-Santos – e para formar um buffer (depósito) no Porto Seco de Anápolis.

“É um orgulho participar deste momento ímpar, oferecendo uma solução multimodal de contêineres que possibilita transportar os mais diversos tipos de carga por ferrovia”, comentou Marcelo Saraiva, CEO da Brado.

De acordo com Guilherme



Divulgação/Brado

O primeiro trem partiu de Cubatão, na Malha Paulista, e chegou a Anápolis, em Goiás, nesta semana, e segundo as empresas, a viagem de 1.511 quilômetros durou três dias

Penin, vice-presidente de Expansão e Regulação da Rumo, o fluxo de contêineres por ferrovia traz novas perspectivas econômicas para as regiões que

passam a ser atendidas por esse serviço.

“A ferrovia é um indutor de desenvolvimento. A chegada dos trilhos aos principais polos

da agricultura e indústria de Goiás e Tocantins promove geração de empregos e potencializa as atividades econômicas dos municípios”, destacou.

A primeira viagem de retorno levará pluma de algodão da safra que se inicia na Bahia ao Porto de Santos (SP) para exportação. A operação multimodal da Brado combina a movimentação de cargas pela ferrovia nas distâncias longas e pelas rodovias nos trechos curtos.

REGIÃO NORDESTE

Portos públicos baianos registram crescimento na movimentação em agosto

Segundo a Autoridade Portuária, movimentação no período foi de 1.080.231 toneladas

CÁSSIO LYRA
cassio@forumbrasilexport.com.br

Os portos de Salvador, Aratu e Ilhéus, todos eles administrados pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), aumentaram a sua movimentação de cargas no mês de agosto em 0,32% em comparação com o

mesmo período do ano passado. No oitavo mês de 2023, os portos públicos baianos registraram a movimentação de 1.080.231 toneladas. Já em agosto do ano passado, a movimentação foi de 1.076.802

toneladas. Segundo a Codeba, este crescimento, embora pequeno, confirma uma tendência do segundo semestre que vem conquistando bons resultados e superiores aos registrados no

ano anterior. Se os próximos meses confirmarem essa tendência, a companhia espera finalizar o ano com resultados positivos em sua movimentação de cargas.

OPINIÃO



LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Bons ventos para mudar



Nas águas do Douro, que alimentam vinhedos e acolhem as barcaças com tantos barris, o lento tempo português sempre me faz refletir sobre nossa pressa.

E a cultura milenar ensina que evoluir pode ser às vezes preservar e revitalizar o que foi um dia. Sempre soube que revitalizar é restaurar dando nova vida.

A evolução dos seres que vivem neste planeta sugere que nem sempre pensamos assim e descartamos o passado.

Freneticamente gastamos os recursos naturais para produzir mais coisas que logo jogamos fora. É o círculo vicioso de fazer, usar e descartar sem olhar para onde, nem para trás. Ainda há tempo para ser diferente com um existir sustentável.

Em muitos setores, sustentabilidade virou mantra neste começo de novo milênio. A solução pode estar nos bens naturais, preservando-os associadamente à tecnologia e com os ensinamentos primitivos. Antes de haver tantas traquitanas, sobrevivemos com simples soluções tiradas de elementos naturais.

Dia desses chegou ao Porto de Paranaguá, o cargueiro Pyxis Ocean. Duas colunas da altura de um prédio de 12 andares represam o vento, como se fossem velas, e são chamadas de Wind Wings (asas de vento). Servem para economizar na energia, que rouba o equilíbrio ambiental e começa a flagelar nosso mundo.

Fazem o mesmo que os barcos de junco que, há 5.500 anos antes de Cristo, navegavam com velas na Mesopotâmia.

Há um movimento de rever nossos processos buscando, na origem, as soluções. Perto do Douro, as águas do Porto de Leixões começam a ter nova função com um projeto de turbinas subaquáticas para gerar energia.

As águas, como o vento, nos ensinam a rever conceitos. Alguns bens naturais podem ser utilizados sem gastarmos irrecuperavelmente o que o planeta tem.

Da estrada lusitana, vejo um farol, o segundo maior da Europa, que há muito orienta os navegadores e me alerta que cheguei ao Porto de Aveiro. Nele, gansos vivem livremente e retribuem a liberdade como sentinelas da Autoridade Portuária.

Lá, onde não falta espaço, embarcam pás eólicas para atuar no mar.

O conceito, porém, de rever soluções não está só no mundo das águas. Em Matosinhos, próximo da cidade do Porto onde deságua o Douro, um hub que reúne sucessos está a criar máquinas e soluções principalmente para mobilidade, saúde e aeronáutica, e produz ventiladores medicinais, automóveis e scooters com um sonho que não me sai da cabeça.

Ao produzir equipamentos, o fazem imaginando a reutilização de suas peças em outra máquina, quando a vida útil dos equipamentos acabar. E dão um exemplo: peças de um carro, quando seu tempo findar, podem reviver numa máquina de lavar roupa no ciclo de vida das coisas.

É a reutilização do que criamos, como reutilizamos o vento, o sol e o mar.

Ou até mesmo as águas do Mondego, que contemplo agora na margem de Coimbra, quando leve brisa me faz refletir sobre o quanto é preciso, nestes tempos, lembrar dos ensinamentos que a natureza nos deu em algum momento.

Bons ventos sugerem 'volver'. Ah, como seria bom que essa revisão chegasse aos nossos corações, além das coisas deste novo mundo de tantas inovações.

FRENETICAMENTE GASTAMOS OS RECURSOS NATURAIS PARA PRODUZIR MAIS COISAS QUE LOGO JOGAMOS FORA. É O CÍRCULO VICIOSO DE FAZER, USAR E DESCARTAR SEM OLHAR PARA ONDE, NEM PARA TRÁS. AINDA HÁ TEMPO PARA SER DIFERENTE COM UM EXISTIR SUSTENTÁVEL.

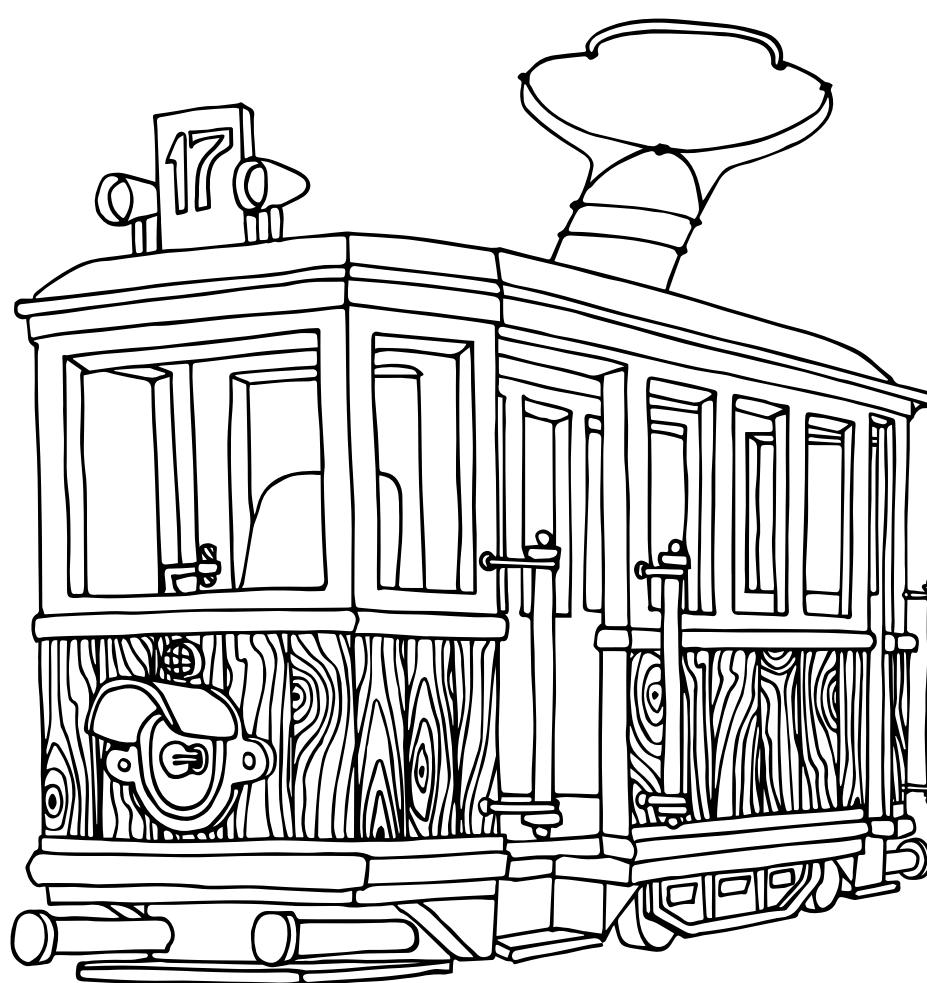


ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

► ESTRATÉGIA

Para não perder o bonde da história



Santos sempre foi pioneira ou protagonista em múltiplos aspectos.

Há alguma controvérsia sobre datas, mas consta que a primeira linha para transporte de passageiros por bonde, tracionado por burros, entrou em operação em 1875, ligando Santos a São Vicente. Essa mesma linha serviu para a estreia dos bondes elétricos em 1909, já sob responsabilidade da empresa inglesa “The City of Santos Improvements Company” (1904-1951).

Havia veículos abertos, onde passageiros viajavam sentados ou nos estribos laterais, e fechados, conhecidos como “camarões”, ambos autopropelidos, mas também havia os veículos rebocados, todos basicamente de concepção escocesa.

Os trilhos foram se espalhando pela Ilha de São Vicente, majoritariamente em Santos, que passou a ter um dos melhores sistemas de transporte público do Brasil, numa época em que ninguém falava sobre ecologia ou energia limpa, com as Usinas Henry Borden funcionando a plena potência.

O bonde passou a fazer parte da história de Santos, como das principais cidades brasileiras. Também foi incorporado em expressões populares, ainda hoje usadas, tais como: “pegar o bonde andando”, com a extensão “e querer sentar na janelinha”, virou sinônimo de entrar numa conversa em andamento e dar opinião sem saber do que se tratava; ou “tomar o bonde errado”, que equivale a um engano em decisões tomadas.

Meu pai, eletrotécnico formado no curso ginasial do Escolástica Rosa, muito jovem começou a trabalhar na “Companhia City”, enrolando motores de bondes, que

passaram a ser mantidos e fabricados nas dependências da empresa.

Em 1951, o transporte público foi municipalizado, tendo sido criada a autarquia Serviço Municipal de Transportes Coletivos (SMTC).

Meu pai saía da sede da empresa, na Vila Mathias, para almoçar na casa de meus avós, na Av. Pedro Lessa, que, na época, ficava no Bairro do Macuco (agora fica no Bairro Aparecida). Meu pai saltava do bonde, entrava e comia, enquanto o veículo contornava a Praça Nossa Senhora Aparecida: sincronia perfeita.

Foi num baile do SMTC Club que ele conheceu minha mãe, cujos irmãos também trabalhavam na empresa, assim como meu avô materno, que era fiscal de bonde - encontramos com ele algumas vezes, o que era sempre uma agradável surpresa.

Eu gostava particularmente dos bondes abertos, com seus cobradores percorrendo habilmente os estribos, com notas cuidadosamente dobradas entre os dedos, usando um apito para avisar o motoneiro para prosseguir a viagem.

Até por volta dos anos de 1960, havia poucos carros em Santos. E a maioria das ruas era pavimentada com paralelepípedos de pedra. Os táxis eram veículos antigos, pesados. Em dias de chuva, as ruas, sobretudo onde havia trilhos, viravam um “sabão”, o que potencializava riscos aos motoristas.

Que eu me lembre, os ônibus a diesel começaram a compartilhar as ruas com os bondes, de forma mais intensa, ►

OPINIÃO

O BONDE PASSOU A FAZER PARTE DA HISTÓRIA DE SANTOS, COMO DAS PRINCIPAIS CIDADES BRASILEIRAS. TAMBÉM FOI INCORPORADO EM EXPRESSÕES POPULARES, AINDA HOJE USADAS, TAIS COMO: "PEGAR O BONDE ANDANDO", COM A EXTENSÃO "E QUERER SENTAR NA JANELINHA", VIROU SINÔNIMO DE ENTRAR NUMA CONVERSA EM ANDAMENTO E DAR OPINIÃO SEM SABER DO QUE SE TRATAVA; OU "TOMAR O BONDE ERRADO", QUE EQUIVALE A UM ENGANO EM DECISÕES TOMADAS.

a partir da década de 1960, tempo do "papa-filas". Também nessa década chegaram os trólebus italianos da FIAT (1963), descarregados no Porto de Santos. Eu adorava viajar de pé, perto do motorista, fascinado com as luzes do painel, que pareciam coisa da série Jornada nas Estrelas original!

Meu pai também acompanhou a implantação da rede trólebus, com suas subestações e linhas áreas de dois cabos elétricos. A linha aérea de bonde tinha apenas um cabo, com o circuito elétrico fechando com os trilhos. Havia menos poluição visual, também.

Na "Semana da Criança", os bondes eram disponibilizados gratuitamente aos alunos de escolas municipais e estaduais para visitas ao Orquidário, ao Aquário e ao Corpo de Bombeiros, que ficava no "Castelinho", na Praça Tenente Mauro Batista de Miranda. Era uma festa que muitos devem ter guardado na memória!

Alguns acidentes e, obviamente, a pressão da indústria automobilística levaram à extinção do serviço de bondes elétricos, em 1971. Na época, o rodoviarismo tinha "a cara do desenvolvimento"! E esses interesses predominaram.

Perdão aos animais pela analogia, mas parece que os burros deixaram de puxar os bondes para os pegarem andando e sentarem na janelinha, tomando decisões equivocadas.

De certa forma, também devem ter sido influenciados por outra expressão, talvez a mais equivocada de todas: "comprar bonde", que significava fazer um mau negócio ou ter sido enganado.

Restaram apenas os abrigos nos canteiros centrais de avenidas, como os da esquina da Av. Ana Costa com a Av. Francisco Glicério, e o da Av. Conselheiro Nébias com a Av. Vicente de Carvalho.

Houve algumas tentativas de retomar esse tipo de transporte, primeiro na orla, nos anos de 1980, até se consolidar na "Linha Turística" que circula do Centro Histórico e na criação do "Museu Vivo Internacional de Bondes da América Latina", com veículos de várias procedências, com destaque para o italiano e

o japonês, que mostram como poderíamos ter evoluído dos exemplares de origem escocesa.

Precisamos chegar ao século 21 para que voltássemos a ter esse serviço, com o VLT.

É difícil implantar do zero, depois que praticamente todos os trilhos foram arrancados ou cobertos com concreto asfáltico. Alguns dizem que é uma mudança cultural, quando deveria ser encarada como um resgate tardio de uma cultura que jamais deveria ter sido esquecida. Afinal, os bondes elétricos continuam a circular em larga escala em cidades do Hemisfério Norte, sobretudo na Europa, transitando sem sobressaltos em meio a carros, caminhões e pedestres. Às vezes, eles passam a centímetros de "parklets" de restaurantes e bares, sem maiores consequências que não o deslocamento de ar. É assim em Roma, Genebra e Amsterdam. E a expansão desse modo de transporte ocorre em várias cidades, seguindo a premissa de proporcionar transporte ambientalmente sustentado com qualidade, conforto e regularidade.

Os bondes, agora sob forma de VLT, assim como o transporte ferroviário, sofreram do mesmo "mal", no Brasil: uma percepção estratégica errônea.

A Europa, destruída pela Segunda Guerra Mundial, apressou-se em recuperar e ampliar suas ferrovias e serviços de bondes urbanos, com ênfase em veículos elétricos.

Aqui, houve um abandono, seguido de um hiato histórico, que hoje torna tudo mais difícil de recuperar ou construir por conta de licenciamentos ambientais, burocracia estatal, lucros cessantes e ingerências externas, com interesses nem sempre claros. Além disso, como em toda a obra urbana, por mais que sejam elaborados planos de ataque que menos criem estorvo, vale a ditado segundo o qual "não se pode fazer uma omelete sem quebrar os ovos".

Assim, é preciso reformular conceitos e recuperar a cultura do transporte menos ambientalmente impactante, fomentando-o. Também é fundamental agilizar a execução dessas obras, para evitar que o prazo saia fora dos trilhos e para que não continuemos a "perder o bonde da História".



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“ A IA aprende a seguir regras, e não a quebrá-las ”

KEN FOLLET, ESCRITOR COM MAIS DE 185 MILHÕES DE EXEMPLARES VENDIDOS, EM O GLOBO

GOSTEI MUITO DA ENTREVISTA DO ESCRITOR E É UM ALENTO SUA VISÃO PARA ESTE TEMA QUE VEM INCOMODANDO TANTO, DEMITINDO JORNALISTAS DAS REDAÇÕES, AMEAÇANDO POSTOS DE TRABALHO EM TODO O MUNDO. O QUE DIFERENCIA O PENSAMENTO HUMANO DA IA É JUSTAMENTE A POSSIBILIDADE DE SAIR DA CAIXA, OUSAR, SE EMOCIONAR E BUSCAR NOVOS CAMINHOS. ISSO VALE TAMBÉM PARA A LITERATURA QUANDO ELE DIZ QUE “NÓS NOS ENTREGAMOS A UM LIVRO QUANDO TORCEMOS PELO HERÓI, TEMENDO O QUE ELE TEME, LACRIMEJAMOS QUANDO ALGO ACONTECE, NOS INDIGNAMOS COM INJUSTIÇAS”. O SENTIMENTO CONTINUA SENDO O MELHOR E MAIS REAL FIO CONDUTOR DOS LIVROS E DOS NOSSOS DESTINOS.

MERGULHO

Bate bate bate coração



Divulgação

As doenças cardiovasculares são as principais causas de óbitos no mundo, dentre elas as doenças isquêmicas do coração, incluindo o infarto, e as doenças cerebrovasculares, incluindo os acidentes vasculares cerebrais, o “AVC/derrame cerebral”. E elas vêm aumentando, principalmente entre os jovens.

A cardiologista **Juliana Filgueiras**, Chefe do serviço de Cardiologia do Hospital Beneficência Portuguesa de Santos, explica que conhecer os riscos é importante para adotar medidas de prevenção o quanto antes. E recomenda: “fazer atividade física é como escovar os dentes”.

Confira entrevista exclusiva para a coluna Estilo BE:



principais. A depressão vem aumentando muito em jovens, principalmente em mulheres jovens, e isso está relacionado aos fatores de risco mais do que colesterol e hipertensão. É essencial tratar agressivamente a depressão, a crise de ansiedade e do pânico, que muitas vezes quando não são tratados podem evoluir para um infarto.

Por que o infarto nos jovens é mais grave e letal?

A principal teoria é que o jovem não tem a circulação colateral, os vasinhos pequenos que surgem no coração para tentar compensar a falta de irrigação no caso de uma artéria entupida, por exemplo. Quando o coração vai ficando mais velho, pode aparecer uma placa de gordura, causando impedimento total ou parcial. O coração cria um molde e vai fazendo que pequenos vasos se formem para irrigar a área afetada. O jovem não tem tempo para esse processo. E se não tratar precocemente o paciente pode morrer.

Por que tem aumentado o risco de problemas cardíacos nos jovens?

Este aumento está relacionado a vários fatores, um deles é a alimentação. Hoje em dia as pessoas comem muito *fast food* e alimentos ultraprocessados. Outro fator preocupante é a obesidade, que hoje em dia é tratada como doença. E os jovens costumam consumir mais cigarros, principalmente os eletrônicos, mais drogas, mais álcool, os hábitos de vida estão piores.

As mulheres jovens também estão sofrendo com o problema?

É óbvio que existe diferença entre homens e mulheres desde a parte cromossômica, também valores sociais e comportamentais e as percepções têm diferentes padrões. Criamos papéis diferentes na sociedade e no estilo de vida, gerando comportamentos que influenciam a epidemiologia, o quadro clínico e o tratamento. O que sabemos, na verdade, é que quando falamos em AVC e doença isquêmica do coração (DIC) eles ocorrem muito mais precocemente no homem. O número de casos novos e a prevalência nas mulheres é sabidamente aumentado após a menopausa.

Quais os sintomas que devem preocupar?

A dor no peito é o sintoma mais prevalente no infarto, em ambos os sexos. Mas a mulher pode apresentar sintomas atípicos como dores nas costas, dores na parte superior do pescoço, pode relatar náuseas, vômitos, fadiga. Isso confunde com dores musculares ou outro problema e ela acaba não indo ao pronto-socorro. Um dos sintomas que geralmente confunde na mulher, e que é bem comum, é o relato da falta de ar. Sobe uma escada e sente cansaço, falta de fôlego ao tomar banho, um desconforto no braço ou na mandíbula.

Quais os fatores de risco mais preocupantes?

As mulheres apresentam fatores de risco não tradicionais como o estresse e a depressão. E também sofrem as consequências das diferenças sociais devido à raça, à etnia, além dos fatores de risco como gravidez, menopausa, menarca. As mulheres são sempre menos submetidas ao cateterismo e procedimentos cirúrgicos se comparadas ao homem.

E os fatores de risco mais comuns no homem?

Idade conta, quanto mais idoso maior a chance, além da genética (antecedentes familiares) que é bem importante. Hoje temos oito fatores de risco contemplados para a doença arterial coronariana: obesidade, sedentarismo, drogas (incluindo álcool, tabagismo e cigarros eletrônicos), hipertensão arterial, diabetes, colesterol, apneia do sono e estresse.

Quais as diferenças entre homens e mulheres?

Entre as mulheres, os principais fatores de risco para o infarto são diabetes, tabagismo, depressão, hipertensão e baixo nível socioeconômico. Entre os homens, ter histórico familiar de diabetes, hipertensão e colesterol alto são os

Quais as dicas para prevenção?

A prevenção é sempre o melhor remédio. Se você tem um pai ou uma mãe que teve infarto com menos de 55 anos, o ideal é começar a fazer o acompanhamento cardiológico a partir dos 30 anos, até nos grandes atletas fazemos esse acompanhamento. Temos uma falta de prevenção em nosso país, nossos hábitos são muito ruins, temos que dar ênfase às doenças psiquiátricas, há muitos pacientes com pânico, crise de ansiedade e o índice de suicídios está aumentando. Esse acompanhamento é fundamental. Obesidade também tem índices alarmantes. Fazer atividade física deve ser igual a escovar os dentes, tem que ser obrigatório. Quem tem hipertensão, colesterol e diabetes deve tratar. Lembrando que os dois primeiros não dão sintomas. Evitar consumo de álcool e drogas e procurar ajuda para tratar apneia também são atitudes fundamentais.

É muito comum sintomas de ansiedade serem confundidos com infarto. Há como diferenciar?

Às vezes é muito difícil diferenciar, os sintomas podem ser semelhantes, como palpitação, sudorese, tremor, sensação de falta de ar, asfixia, medo de morrer, dor no peito. Na primeira crise, o ideal é procurar um pronto-socorro, fazer o eletro e os exames para diferenciar. Se os exames derem normais, também será preciso fazer uma análise mais minuciosa do paciente.

Como é a famosa dor do infarto?

A dor do infarto é a dor em aperto, mal localizada, que pode ou não irradiar para o lado esquerdo, para o braço ou para o pescoço, acompanhada de dor no estômago, sudorese, palidez, sensação de desmaio. Geralmente dura mais do que vinte minutos. Pode ou não estar relacionada a uma grande refeição ou uma situação de estresse. A dor da ansiedade é uma dor geralmente mais localizada, em “pontada”, não irradia, a pessoa já chega mais agitada e nervosa ao PS. Mas é difícil caracterizar, principalmente numa primeira crise.

Em sua prática de consultório e hospital, os jovens demonstram mais rejeição a tomar medicamentos para pressão, colesterol?

Quando você tem um infarto, o paciente independente da idade entra em pânico, tem muito medo da UTI, sabe que pode morrer ou ficar com sequelas e toma os remédios. Nossa maior dificuldade é quando você pega um jovem de 30 anos no consultório que está com colesterol bem alto e você orienta para dieta, atividade física. Dependendo do nível do colesterol (principalmente o LDL colesterol), é mandatório tratar com remédio. É mais difícil a aderência medicamentosa em pacientes assintomáticos. Ele pensa “Não sinto nada, porque preciso tomar remédio? No consultório você acompanha o paciente, pede exames laboratoriais e se não estiverem bons, dá para saber que ele não tomou. Eu explico todos os riscos, demoro nas consultas. A minha aderência dos pacientes ao tratamento é alta.

DICA

Um cinema feito com amor

Carlos Costa sempre foi apaixonado por cinema e seu sonho de criança era ser dono de um. Demorou um tempinho, mas em maio de 2022 montou o **Cine LT3**, em Perdizes, em São Paulo, um espaço intimista e sempre com ótimos filmes escolhidos por ele. Carlos atuou durante muito tempo na área de TV como produtor, diretor e Gerente de Produção. "O LT3 surgiu com o objetivo de dar espaço aos conteúdos diversos: projetos de diretores iniciantes, filmes culturais e filmes que não tem espaço no circuito comercial. O público tem reagido positivamente e frequentemente temos bons resultados", ele conta.

Serviço

Cine LT3: Rua Apinajés 135, Perdizes - São Paulo (SP)

Capacidade: 35 lugares

Funcionamento: De terça a domingo, com três sessões diárias, às 16, 18 e 20 horas.

Ingressos: R\$ 25,00 inteira e R\$ 12,50 meia

Insta: cine_lt3

Para conferir a programação: <http://www.cinelt3.com.br>



Divulgação

LEITURA

Entre paredes de solidão

Divulgação

Bem que parece (ou pelo menos queremos que seja assim) que a pandemia ficou para trás, mas suas consequências continuam, inclusive para inspirar o novo e excelente livro "**Último Olhar**", de **Miguel Sousa Tavares**, autor de "Equador". O personagem principal é Pablo, 93 anos, que passou por tantos desafios para conseguir sobreviver e, à essa altura da vida, tem que conviver com uma pandemia, isolamento, abandono, egoísmo e muitas vezes o pior da natureza humana. Ele está em um lar de idosos e a médica espanhola Inez é seu último refúgio de humanidade.

**Com açúcar e com afeto**

Vou revelar que a **Elck Fogagnoli**, Diretora de Relações Institucionais da Piacentini do Brasil, preparou a **Torta de maçã da D. Nena**, que aprendeu com a mãe, quando chegou da praia no último domingo de muito calor em Santos. Ela resolveu

selecionar essa receita para a coluna porque é gostosa e refrescante para os dias de verão. Além dos ingredientes e do preparo, o maior segredo da receita, segundo ela, é mesmo cozinhar com amor e alegria, aliás, como ela faz tudo no seu dia a dia.

Torta de maçã da D. Nena

Massa: 2 gemas; 150g de margarina; 15 colheres de farinha de trigo; 4 colheres de sopa (cheia) de açúcar; 1 colher de sopa de fermento em pó; 1/2 xícara de chá de leite. Misture todos os ingredientes com as pontas dos dedos até incorporar bem os ingredientes e asse em forno moderado. Eu asso em forma deearo removível, para desenformar em um prato para montagem Após assar reservar .

Creme: 1 lata de leite condensado; 2 latas de leite (use a lata vazia do leite condensado de medida); 2 gemas; 1 colher de sobremesa de baunilha; 2 colheres de sopa de amido de milho; 1 lata de creme de leite gelado e sem soro. Junte os 5 ingredientes e bata no liquidificador. Leve ao forno brando e vá mexendo até engrossar. Deixe esfriar e reserve. Depois de frio acrescente o creme de leite gelado e misture bem (se preferir pode bater na batedeira. Reserve.

Creme de laranja: 400 ml de suco de laranja; açúcar a gosto (dependendo da acidez da laranja); 2 colheres de sopa de amido de milho ; 4 maçãs (gala) cortadas. Junte todos os ingredientes e leve ao fogo médio até engrossar, mexendo sempre. Deixe esfriar.

Montagem da torta: Depois da massa assada, espalhe o creme por cima dela. Por cima do creme arrume as maçãs fatiadas e por último, cubra as maçãs com o creme de laranja e leve para gelar. Com esse calor é uma sobremesa bem refrescante!



Arquivo pessoal



Arquivo pessoal

BE+



Divulgação

- **E viva o Brasil!** No salão internacional do queijo na França, o Mundial de Queijos e Produtos Lácteos de Tours deu ao Brasil 81 medalhas na edição deste ano, mas o destaque vai para o único produto não europeu, que ficou em sétimo lugar: o Caprinus do Lago, produzido por Fabrício Le Draper Vieira, no Capril do Lago, em Valença, município do Rio de Janeiro.

- Os neurocirurgiões têm agora a oportunidade de praticar, aprender e planejar cirurgias complexas de forma segura com a simulação ultrarrealista criada pelos pesquisadores do Hospital das Clínicas da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto (HCFMRP) da USP, na Divisão de Neurocirurgia. Notícia do Jornal da USP.

- **E quem gosta de cerveja vai curtir matéria de O Globo, revelando que a bebida pode melhorar a saúde do intestino, do sistema imunológico e ainda reduzir o risco de doenças cardiovasculares.** Embora controverso para alguns médicos, mesmo com consumo moderado, esse estudo foi realizado por cientistas da Universidade Médica de Dalian, na China.

- **Motivação correta é tudo de bom:** após o transplante de Faustão, cartórios tiveram aumento de 128% nos registros do desejo de ser doador de órgãos. Só em setembro foram 80 manifestações nos tabelionatos de São Paulo, noticiou a Folha de S.Paulo.

BE-

- **Infelizmente, ainda está difícil fazer com que os pais levem crianças e adolescentes para atualizar a cobertura vacinal para aumentar a imunização.** A chefe de saúde do Fundo das Nações Unidas para a Infância no Brasil, Luciana Phebo, defende a vacinação nas escolas como uma forma de acelerar essa renomada.

- **Dados do 1º Relatório Nacional de Demências, que devem ser publicados até o fim do ano e foram antecipados pela Agência Brasil, mostram que o Brasil deixa de diagnosticar de 75% a 95% dos casos de Alzheimer.**