



portalbenews.com.br

SOLIDARIEDADE BE News segue abrindo espaço para empresas e entidades que estão ajudando o Rio Grande do Sul ▶ **p7**

ESTILO BE Getúlio Faria, da Associação Comercial de Goiás, fala sobre a expectativa para o Centro-Oeste Export ▶ **p13**



Divulgação/MT



Governo busca infraestrutura resistente ao clima, diz Santoro

Em entrevista exclusiva, secretário executivo da pasta, George Santoro, pega a tragédia no RS como exemplo para rodovias e ferrovias se prepararem para novos desastres ▶ **p4 e p5**

Divulgação



Centro-Oeste Export discute desafio para a logística agropecuária na região ▶ **p8**

APELO Governador do Rio Grande do Sul pede suspensão da dívida do estado ▶ **p3**

PORTO ALEGRE Gerador é instalado no Salgado Filho, mas aeroporto continua fechado ▶ **p6**

OPINIÃO Carta de menina às vítimas do RS é o tema da crônica de Luiz Dias Guimarães ▶ **p9**

EDITORIAL

A infraestrutura de transportes e as mudanças climáticas

A adaptação da infraestrutura de transportes para enfrentar os desafios das mudanças climáticas é uma necessidade premente.

Os eventos climáticos extremos, cada vez mais frequentes, demandam uma resposta eficaz por parte do Governo para garantir a resiliência das malhas rodoviárias e ferroviárias, das hidrovias, dos portos e aeroportos do País. Esse cenário é destacado pelo próprio secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, em entrevista exclusiva ao BE News, publicada nesta edição.

O próprio secretário-executivo aponta que os recentes desastres naturais no Rio Grande do Sul evidenciam a urgência dessa preparação. Com rodovias interrompidas e pontes danificadas, fica claro que a infraestrutura atual não está suficientemente equipada para lidar com as consequências das mudanças climáticas. A liberação de recursos para reparos emergenciais é apenas uma medida paliativa; é fundamental que haja um plano estratégico de longo prazo para fortalecer a resiliência das vias de transporte.

As infraestruturas mais resilientes são aquelas capazes de suportar condições climáticas adversas, como chuvas intensas e enchentes, sem comprometer sua operacionalidade. Isso requer investimentos em técnicas de engenharia adaptativa, como o reforço de rodovias em áreas vulneráveis e o desenvolvimento de sistemas de drenagem eficientes. Além disso, é essencial considerar medidas de mitigação, como o reflorestamento de áreas próximas às vias, que ajudam a reduzir o impacto de eventos climáticos extremos.

O Ministério dos Transportes tem um papel crucial nesse processo, coordenando esforços com as concessionárias e outras entidades envolvidas na gestão da infraestrutura de transporte. A destinação de recursos para a implementação de medidas de resiliência deve ser acompanhada por uma política pública abrangente, que promova a adaptação das malhas rodoviárias e ferroviárias às novas realidades climáticas.

É preciso agir com urgência e determinação para garantir que as vias de transporte do país estejam preparadas para enfrentar os desafios do futuro. Afinal, a resiliência da infraestrutura de transportes não é apenas uma questão de segurança e eficiência, mas também de garantia do desenvolvimento econômico e social do Brasil.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 4 Ministério dos Transportes busca infraestrutura resiliente ao clima

HUB

- 3 Produtores de arroz e supermercados garantem que não há risco de desabastecimento do grão no Brasil

NACIONAL

- 3 Governador pede suspensão da dívida do RS
- 6 Gerador é instalado no Salgado Filho, mas aeroporto continua fechado
- 7 Mais empresas e entidades abraçam o Rio Grande do Sul

REGIÃO CENTRO-OESTE

- 8 Centro-Oeste Export discute desafio para a logística agropecuária na região

OPINIÃO

- 9 “Na carta, o minuto da tragédia”, por Luiz Dias Guimarães
- 11 “Água, chuvas, enchentes: Lições aprendidas... e a aprender”, por Frederico Bussinger
- 12 “The long and winding road”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 13 Comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso



Sistema BE News de Comunicação

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

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor-geral

Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial

Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News

Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News

Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News

Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News

Mônica Mathias

Equipe de reportagem

Cássio Lyra, Marília Sena, Paulo José Ribeiro,
Yousefe Sipp e Vitória Malafati (estagiária)

Colunistas

Cândice La Terza e Ivani Cardoso

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@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

 (11) 91615.1200



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

Arroz garantido 1

Produtores de arroz e supermercados garantem que não há risco de desabastecimento do grão no Brasil, apesar das enchentes no Rio Grande do Sul, estado responsável por 70% da produção nacional. A afirmação veio da Federação das Associações de Arrozeiros do Rio Grande do Sul (Federarroz) e da Associação Brasileira de Supermercados (ABRAS).

Arroz garantido 2

De acordo com a Federarroz, a colheita no RS abrange, até agora, 83% do total da área prevista para a safra. E o produto colhido apresenta “boa qualidade e produtividade, o que garante o abastecimento dos brasileiros”. Segundo o presidente da entidade, Alexandre Velho, “já temos um bom volume de arroz e mesmo que a gente tenha dificuldades na colheita deste saldo que falta colher, certamente o Rio Grande do Sul tem plenas condições de colher uma safra bem acima dos 7 milhões de toneladas”.

Arroz garantido 3

Para Alexandre Velho, há um “problema momentâneo de logística”, principalmente na ligação com o interior do estado, mas a ligação com os grandes centros, por meio da BR-101, está normal. “Temos bastante arroz para deslocar para as regiões centrais do Brasil. Então não existe qualquer problema com relação ao abastecimento ou uma necessidade urgente de importação”, complementou.

Arroz garantido 4

A Associação Brasileira de Supermercados informou estar normalizado o abastecimento no varejo, “com diversas marcas, preços e promoções para atender à demanda de consumo tanto nas lojas físicas quanto pelo e-commerce”. Mas, de forma preventiva, apoiou a abertura da importação anunciada pelo Governo Federal para completar o abastecimento da população brasileira.

Congresso

O Senado aprovou o plano de trabalho da Comissão Temporária do Rio Grande do Sul. As ações do colegiado serão divididas em três fases. Na primeira, que deve durar 15 dias, o objetivo é prestar assistência social, primeiros socorros e suporte às vítimas da tragédia. Na segunda, prevista para seis meses, o foco é a reconstrução das estruturas de mobilidade, serviços públicos e comunicação. Na última fase, que deve durar de três a cinco anos, a comissão deve desenvolver um projeto de resiliência climática para o estado.

Governador pede suspensão da dívida do RS

Eduardo Leite também busca junto à União um fundo constitucional para atender o estado

Divulgação



Segundo o governador Eduardo Leite, a suspensão da dívida faria com que os recursos permanecessem no Rio Grande do Sul e fossem usados em obras de reconstrução

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenews.com.br

das, habitação, crédito subsidiário e ações sociais para atender as pessoas atingidas”, afirmou Leite.

No Rio Grande do Sul, mais de 70 mil pessoas estão temporariamente acolhidas em abrigos, enquanto outras 337 mil foram desalojadas em todo o estado devido às fortes chuvas que assolam a região desde 29 de abril. Além disso, o número de municípios gaúchos afetados pelos temporais chegou a 437, representando 88% do total do estado. Cerca de 1,947 milhão de cidadãos foram afetados direta ou indiretamente pelos eventos climáticos. Até o momento, a Defesa Civil estadual confirmou 116 vítimas fatais.

O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite (PSDB), afirmou que está buscando junto à União a suspensão da dívida do estado e a criação de um fundo constitucional para atender à região, como auxílio para o plano de reconstrução dos municípios afetados pelas fortes chuvas dos últimos dias.

No pronunciamento que fez na quinta-feira, dia 9, na sede do Corpo de Bombeiros, Leite anunciou que serão necessários, ao menos, R\$ 19 bilhões para executar o plano de restauração do Rio Grande do Sul.

“Pelos necessidades que observamos até o momento, esse é o montante que será necessário para financiar as políticas públicas e restabelecer lugares e vidas que foram afetados. O estado vai ser especialmente demandado em estra-

me solicitado a suspensão prolongada do pagamento da dívida do estado à União, é importante ressaltar que não pode ser por um período breve. Os recursos que iriam para Brasília permanecem aqui. Assim, podemos realizar diretamente a execução dessas obras cruciais em diversas regiões”, explicou Leite.

O Departamento de Estradas de Rodagem do Rio Grande do Sul continua trabalhando na desobstrução dos modais de transporte. Até agora, 40 trechos em 20 rodovias já foram liberados para o tráfego. De acordo com o último boletim da Defesa Civil, 73 trechos em 43 rodovias permanecem bloqueados, total ou parcialmente.

“Infraestrutura não é apenas concreto, não se resume apenas a obras civis; é o meio pelo qual a ambulância leva uma pessoa ao hospital, o transporte que leva o estudante à escola ou universidade, e o meio pelo qual os profissionais se deslocam para levar renda às suas famílias. Portanto, a infraestrutura é fundamental para a vida das pessoas”, disse Leite.

Segundo o último relatório de monitoramento do Ministério de Portos e Aeroportos, o

aeroporto de Porto Alegre permanece fechado por tempo indeterminado. Os terminais em Santa Rosa, Canela, Bagé, Santo Ângelo e Alegrete estão operacionais, porém com possíveis restrições de abastecimento. Uruguaiana não tem voos devido à baixa procura. Por outro lado, os aeroportos de Passo Fundo, Caxias do Sul, Pelotas, Santa Maria, Santa Cruz do Sul e Canoas estão operacionais e sem restrições.

Nos portos, os terminais de Porto Alegre e Pelotas estão paralisados, enquanto o Porto do Rio Grande retomou as operações após as fortes chuvas. Nas hidrovias, Guaíba está operacional, mas com navegação precária, enquanto Gravataí, Sinos, Caí e Jacuí estão inoperantes.

O ministro das Cidades, Jader Filho, afirmou em entrevista à Empresa Brasil de Comunicação que deve se reunir na segunda-feira (13) com secretários de Habitação e de Infraestrutura, tanto do governo do estado do Rio Grande do Sul quanto das prefeituras. “Tratar a resiliência das nossas cidades, adaptar, dar para elas equipamentos e uma infraestrutura para que possam suportar essa questão climática”, declarou.

ENTREVISTA

GEORGE SANTORO

secretário executivo do Ministério dos Transportes

Ministério dos Transportes busca infraestrutura resiliente ao clima

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA, SECRETÁRIO EXECUTIVO DA PASTA, **GEORGE SANTORO**, PEGA A TRAGÉDIA NO RS COMO EXEMPLO PARA RODOVIAS E FERROVIAS SE PREPARAREM PARA NOVOS DESASTRES

Divulgação



O VOLUME DE GASTOS CADA VEZ MAIOR COM REPAROS DEMONSTRAM A NECESSIDADE DO GOVERNO DE MUDAR OS PROCEDIMENTOS DO ÓRGÃO”

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenews.com.br
VANESSA PIMENTEL
vanessa.pimentel@redenews.com.br

Nos últimos anos, eventos climáticos extremos têm sido registrados com mais frequência em todo o mundo. No Brasil, desde que maio começou, o Rio Grande do Sul enfrenta uma enchente histórica, fruto de chuvas intensas que atingem a região e impactam, principalmente, no volume crescente de água do rio Guaíba.

Até o último dia 9, dados da Defesa Civil indicavam 107 mortos, 134 desaparecidos, 395 mil pessoas desalojadas e 1,7 milhão de munícipes afetados.

tados.

Em relação à infraestrutura, no dia 6 o estado chegou a contabilizar 108 trechos de 58 rodovias com bloqueios totais ou parciais. Com o grave cenário e o travamento da mobilidade rodoviária, o Ministério dos Transportes anunciou, no mesmo dia, a liberação de R\$ 1 bilhão para a recuperação de rodovias federais.

Segundo a pasta, os gastos públicos somente com reparos de infraestrutura rodoviária e ferroviária impactadas por eventos climáticos não param de crescer. Em 2022, foram R\$150 milhões; em 2023, quase R\$800 milhões, e este ano, antes mesmo da crise que afeta os gaúchos, o Ministério já tinha utilizado R\$ 600 milhões para obras com este fim. Agora, com o Rio Grande do Sul debaixo d'água, esse valor pode chegar até R\$ 2 bilhões, estima o Go-

verno.

George Santoro, secretário executivo do Ministério dos Transportes, enfatizou que esses números demonstram a necessidade de mudar os procedimentos do órgão em conjunto com as concessionárias que administram os modais de transporte no Brasil. “Nós vamos ter que fazer um trabalho de resiliência das infraestruturas, tanto de ferrovias quanto de rodovias, para enfrentar essas intempéries climáticas com as quais estamos nos deparando”, disse.

Em entrevista exclusiva ao BE News, George explica como a pasta pretende fortalecer a resiliência das infraestruturas em parceria com as concessionárias, para tentar, diante dos impactos dos fenômenos climáticos, adequar as estruturas de transporte às novas demandas.

O senhor poderia explicar o que são infraestruturas mais resilientes?

É prepará-las, por exemplo, para um fluxo de chuva muito mais intenso, um regime pluviométrico maior do que o normal, reforçar rodovias em alguns locais que são mais delicados. É organizar também, de alguma maneira, melhorias para que a gente possa contribuir com essa questão climática, prevendo o reflorestamento em alguns trechos de rodovias e ferrovias. A gente tem que trabalhar agora para diminuir o que vai vir lá na frente e, nesse primeiro momento, trabalhar com o que temos de possibilidades. É uma situação que necessita de organização dentro do Ministério, do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e na Infra SA. ▶

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 4

O senhor disse que o Ministério dos Transportes deve gastar, só neste primeiro semestre, mais de R\$ 1 bilhão para reparos em ferrovias e rodovias afetadas por desastres naturais e fenômenos climáticos, e que esses gastos crescem ano a ano. Como o senhor avalia este cenário, que vem piorando com o passar do tempo?

A gente está vivendo um momento de intensificação desses eventos climáticos extremos. Isso está acontecendo não só no Brasil, mas em várias partes do mundo. Estamos nos deparando com uma necessidade mais frequente de fazer intervenções do que no passado. Vemos o caso agora do Rio Grande do Sul, que não é meramente uma interrupção de uma pista ou o deslizamento de um talude. É o rompimento de pistas, perda de pontes, eventos que causam um sinistro na rodovia porque aplica uma despesa muito maior e uma necessidade de reparo emergencial. E isso, além de um elevado custo, impacta num gasto maior logístico. As pessoas vão levar muito mais tempo para ir de um lugar a outro e, em algumas situações, não há nem alternativas (de locomoção). E temos aumentado as despesas, comentei ontem (2) que a gente acredita que vai chegar a R\$ 1 bilhão ao fim desse primeiro semestre, mas agora há pouco recebi uma estimativa pre-

liminar que esse valor será só para o Rio Grande do Sul, para recuperar, desobstruir e reconstruir vias e pontes. É um gasto muito expressivo e que a gente vem trabalhando no Ministério para construir uma agenda de desenvolvimento de infraestruturas mais resilientes.

Já existe algum plano neste sentido?

A gente fez uma política pública prevendo isso (resiliência) para as rodovias e, até o início de junho, será publicada uma portaria para regular isso. No caso das concessões, prevemos destinar 1% das receitas das concessões rodoviárias para a transição energética e também para enfrentar essas situações e construir infraestrutura mais eficiente.

A pasta já identificou alguma região do país mais propícia a sofrer com os fenômenos climáticos extremos?

Nós concluímos a primeira fase de um estudo, inclusive divulgado pela ministra (do Meio Ambiente) Marina Silva, contratado em parceria com uma organização da Alemanha, que mapeou 1.300 municípios que vão passar por situações climáticas mais extremas. Ele traz estimativas de interrupções em rodovias, ferrovias, de locomoção. Na segunda fase, vamos detalhar as sugestões de medidas mitigadoras. Como este resultado preliminar, a ministra

propôs estruturar um orçamento destinado a essas cidades que vão sofrer mais com as intempéries climáticas, para que elas possam se preparar. Já o Ministério dos Transportes está olhando por outro lado: o que temos que fazer para manter a logística do país funcionando? Quanto temos que investir e de que forma? Concluiremos essa fase do estudo ainda no início do próximo semestre. Eu acho que a gente antecipou esses movimentos com esse mapeamento e agora temos que avançar dentro do planejamento do Ministério em relação a buscar orçamento e recursos para criarmos um programa que nos prepare para essas situações. Mas ressalto que no ano passado tivemos problemas com o clima em todas as regiões: em Santa Catarina, no interior de São Paulo, no Rio Grande do Sul, no Paraná, em algumas cidades do interior do Maranhão e em Minas Gerais. Não há um mês sem algum problema deste tipo em algum estado.

O senhor disse que é preciso mudar os procedimentos junto às concessionárias. Já existem ações previstas?

Vamos publicar uma portaria dando um caminho para aplicação desse 1% da receita da concessionária. Com 1% da receita de todas as concessionárias atuais e as que estão sendo contratadas, estimo cerca de R\$ 300 milhões por ano - um valor bastante considerável para aplicar em infraestruturas e medidas mitigadoras, como a transição energética. Estamos deixando no programa a liberdade para a concessionária tomar a decisão, mas estamos induzindo os caminhos através desta portaria - ainda em análise na Secretaria Nacional de Rodovias. Esta portaria foi elaborada pela nossa Secretaria de Sustentabilidade e eu acredito que em breve ela será publicada, com todos os indicadores de como (este tema) será tratado.

No caso dos contratos mais antigos, eles serão atualizados ou haverá necessidade de renegociação?

Como é política pública, a gente aplica para todos os contratos daqui para frente e estamos otimizando vários contratos atualmente em discussão no Tribunal de Contas da União (TCU). Eu diria que a gente vai cobrir já de imediato até o final do ano mais da metade da malha contratada federal. Os demais contratos a gente vai ajustando aos poucos, conforme houver necessidade, introduzindo isso e reequilibrando. Acho que essa é uma agenda importantíssima para o Ministério.

ENTREVISTA

Você acredita que se as concessionárias se preparem, elas conseguirão enfrentar os problemas trazidos pelo clima?

A gente tem conversado com elas sobre esse assunto, mas a ideia da Secretaria Nacional de Rodovias é promover alguns workshops debatendo esse tema para aumentarmos a conscientização. Claro que elas têm uma visão, pois estão em um contrato de longo prazo. E vamos incentivá-las através da destinação desse 1%, conforme expliquei.

Qual dos modais de transporte é mais afetado pelos fenômenos climáticos?

É normalmente a rodovia, mas agora no Rio Grande do Sul a gente está com uma ponte ferroviária praticamente colapsada. No início do ano tivemos um episódio em São Carlos, também numa ponte ferroviária, na malha Paulista, que teve que ser completamente reconstruída. Quando há um problema em uma ferrovia, o custo é muito mais elevado e a situação é pior. Na rodovia pode-se fazer um desvio, uma terraplanagem do lado e continuar funcionando enquanto a obra é feita. Já na ferrovia é muito mais complicado. Algumas soluções técnicas podem existir, mas, em geral, você vai ter que se virar para reparar o mais rápido possível, pois a interrupção daquele trecho logístico pode ter impactos gigantescos na economia do Brasil. Então, (economicamente) é mais impactante a ferrovia.

Há anos as mudanças climáticas e seus impactos vêm sendo anunciadas e discutidas, principalmente, por outros países. Como o senhor enxerga essa discussão no Brasil?

O país demorou a se atentar para esses riscos? A Europa já está passando por isso e os países mais desenvolvidos já têm esses problemas mais perceptíveis do que o Brasil, né?

Na maioria das concessões europeias o pagamento da concessionária é pela disponibilidade da rodovia, ou seja, quanto mais horas do dia a rodovia estiver em funcionamento, maior o valor que ela ganha. É uma forma meio complexa. Mas se a rodovia tiver algumas interrupções, ela deixa de ganhar e há punições em relação ao pedágio que é cobrado. O Brasil vai ter de começar a trabalhar este tipo de conceito, não tem jeito, porque a gente também vai enfrentar eventos climáticos extremos com mais frequência. Temos que reconhecer os problemas, acreditar bastante na ciência e, a partir dessas informações (científicas), trabalhar.



Divulgação



▲ Até o último dia 9, dados da Defesa Civil do Rio Grande do Sul indicavam 107 mortos, 134 desaparecidos, 395 mil pessoas desalojadas e 1,7 milhão de municípios afetados

NACIONAL

Gerador é instalado no Salgado Filho, mas aeroporto continua fechado

Relatório divulgado pelo Ministério de Portos e Aeroportos diz que não há expectativa de melhora nos próximos três dias

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

Grande do Sul estão em pleno funcionamento: das cidades de Caxias do Sul, Passo Fundo, Pelotas, Santa Maria, Uruguaiana e, mais recentemente, Santo Ângelo. Na capital Porto Alegre, tanto o Aeroporto Internacional Salgado Filho como o porto estão inoperantes.

Três empresas de navegação (Mercosul Line, Aliança e Log in) se colocaram à disposição para auxiliar no transporte de doações, equipamentos e pessoas. As ações estão sendo coordenadas pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) junto à Força Aérea Brasileira (FAB) para estufagem de contêineres nas bases aéreas e transporte marítimo pelos portos de Santos (SP), Suape (PE), Salvador (BA) e Manaus (AM) até o Porto de Rio Grande, que é o único do estado e funcionamento.

Quanto às hidrovias do Rio Grande do Sul, a do Guaíba, que vinha funcionando normalmente, voltou a ficar inoperante, juntando-se à Gravataí, Gravataí, Sinos, Caí e Jacuí. Já as cinco eclusas do estado continuam sem operar.

Um gerador foi instalado no aeroporto Salgado Filho, em Porto Alegre, capital gaúcha, mas ele segue inoperante por tempo indeterminado, porque continua alagado após as fortes chuvas que atingem o estado. A energia desse gerador, entretanto, é considerada mínima, segundo o relatório divulgado na sexta-feira, dia 10, pelo Ministério de Portos e Aeroportos.

Ainda de acordo com o relatório, a água continua subindo e não há expectativa de melhoria do clima nos próximos três dias, o que impede o acesso e limpeza do aeroporto.

Cinco aeroportos do Rio

Divulgação



▲
Pista de pouso e decolagem do aeroporto da cidade de Santo Ângelo: unidade é mais uma do estado que volta a operar normalmente

Porto Alegre

- Fechado por tempo indeterminado. Cota do aeroporto 1,70m
- NOTAM publicado estendendo a indisponibilidade de POA até 31/05/2024 (para fins de controle)
- 1 gerador instalado
- Heliponto instituído de maneira emergencial no Edifício Garagem – 8º andar, para ações de resgate

Santa Rosa

Operacional VFR, mas possíveis restrições de abastecimento (750 litros disponíveis)

Santo Ângelo

- Operacional, mas possíveis restrições de abastecimento
- Operando em condições visuais. Não tem PAA
- Reforço de equipe Infraero (2 pessoas)

Passo Fundo

- Operacional. Abastecimento ok. Operando em condições visuais. Estoque de combustível. Os 2 tanques de 50 mil de JET e 1 de AVGAS cheios (dados de 8/05-17h)

Caxias do Sul

- Operacional, receberam QAV no dia 06/05. 88 mil litros + 45 mil sobre rodas. (6 dias de suprimento disponível na média de consumo atual). Reforço de equipe Infraero em 9/05 (14 pessoas)

Canela

- Operacional, mas possíveis restrições de abastecimento

Pelotas

- Operacional – 44 mil litros de estoque de QAV + 90 mil sobre rodas (22 dias de suprimento disponível na média de consumo atual). Sem restrição de operações. Ressuprimento previsto: Com escolta a partir de Canoas 8 hrs

Bagé

- Operacional, mas possíveis restrições de abastecimento

Alegrete

- Operacional, mas possíveis restrições de abastecimento

Uruguaiana

- Operacional – abastecimento ok. Estoque Atual: 25 mil litros Aeroporto está sem voo/baixa procura

Santa Maria

- Operacional. Estoque atual : 188 mil litros (12 dias de suprimento disponível na média de consumo atual)
- Ressuprimento previsto: 100 mil litros em 12/05 e 45 mil litros em 13/05.

Santa Cruz do Sul

- Operacional, mas possíveis restrições de abastecimento

Canoas (Base Aérea)

- Está sendo utilizada para ajuda humanitária. Estoque
- Atual: 330 mil litros (5 dias de suprimento disponível na média de consumo atual). Ressuprimento: 2 hrs / Sem restrição

PORTOS

Porto Alegre

- Paralisado. Cota do rio atingiu mais de 5,28M. Cota do porto 3m.

Rio Grande

- Operação voltou após as fortes chuvas

Pelotas

- Paralisado (embarque de toras)

HIDROVIAS

Guaíba

- Terminal de celulose operacional, navegação precária

Gravataí, Sinos e Caí

- Inoperantes

Jacui

- Inoperante

ECLUSAS

Amarópolis

- Inoperante. Sob monitoramento

Anel de Dom Marco

- Inoperante. Sob monitoramento

Bom Retiro do Sul

- Inoperante. Sob monitoramento

Fandango

- Inoperante. Sob monitoramento

Mais empresas e entidades abraçam o Rio Grande do Sul

BE News continua divulgando iniciativas do setor portuário de infraestrutura, transportes e logística em prol do povo gaúcho

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A comoção gerada pela tragédia climática que assolou o Rio Grande do Sul reverbera por todo o território brasileiro, despertando um senso de solidariedade que transcende fronteiras

geográficas e setoriais. O impacto desse evento catastrófico não apenas demanda uma resposta imediata, mas também uma mobilização contínua em prol da reconstrução e do amparo às comunidades afetadas.

Nesse contexto, o setor de portos, logística, infraestrutura e transportes emerge como um importante protagonista na rede de apoio e assistência. Em-

presas, órgãos públicos e entidades ligadas a essa área unem esforços para oferecer auxílio de diversas formas, seja por meio de doações, logística de transporte de suprimentos essenciais ou outras iniciativas solidárias.

O jornal BE News desempenha um papel fundamental ao divulgar as ações promovidas por essas instituições em

benefício do povo gaúcho. Por meio de uma parceria com o Grupo Brasil Export e o Ministério de Portos e Aeroportos, o BE News lança uma iniciativa de comunicação integrada, visando não apenas informar, mas também sensibilizar a população acerca do envolvimento e da contribuição do setor para o processo de reconstrução do estado.

Cada edição do BE News se torna um veículo de solidariedade, reproduzindo comunicados de empresas e entidades de todas as partes do país que se mobilizam em prol do Rio Grande do Sul. Essas mensagens, veiculadas nas redes sociais e outros meios de comunicação, refletem o espírito de união e colaboração que caracteriza esse momento de crise.

AJUDE AS VÍTIMAS DAS ENCHENTES DO RIO GRANDE DO SUL

FAÇA AQUI SUA DOAÇÃO
Somos posto para as doações

Rua Joaquim Távora. 500. Marapé. Santos

50 ANOS TRANSBRASA
Aqui o futuro já é presente

S.O.S. RIO GRANDE DO SUL

FAÇA PARTE DESSA CORRENTE SOLIDÁRIA E AJUDE QUEM MAIS PRECISA NESTE MOMENTO DE CHUVAS INTENSAS.

O QUE DOAR

- ✓ ÁGUA POTÁVEL;
- ✓ ALIMENTOS NÃO PERECÍVEIS;
- ✓ ROUPAS E CALÇADOS;
- ✓ MATERIAIS DE LIMPEZA;
- ✓ MATERIAIS DE HIGIENE;
- ✓ COBERTORES;
- ✓ COLCHÕES.

PONTO DE ENTREGA

- ✓ MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS, ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BLOCO R
- ✓ BASE AÉREA DE BRASÍLIA

Envio de doações para o estado do Rio Grande do Sul

Comunicado Importante

Em reunião com o Ministério de Portos e Aeroportos, recebemos a orientação de que todas as empresas que desejem enviar donativos para a população do Rio Grande do Sul, direcionem suas cargas para qualquer base aérea ativa do país. A determinação é da Força Aérea Brasileira (FAB) e da Casa Civil da Presidência da República, que coordenam a distribuição desses materiais em território gaúcho.

T-GRÃO CARGO

Vale e Ação da Cidadania se unem pelo

Rio Grande do Sul

VALE AÇÃO

Firjan SESI
Solidariedade

SOS RIO GRANDE DO SUL

CHAVE PIX

financeiro@bancossociais.org.br

Doe qualquer valor.

Juntos somos mais solidários!
#firjansesolidariedade

Firjan SESI

O RIO GRANDE DO SUL PRECISA DE NOSSA AJUDA!

Junte-se a nós!

Estamos reunindo doações em uma Corrente de Solidariedade.

DOE: ÁGUA, ALIMENTOS NÃO PERECÍVEIS, ROUPAS, ITENS DE HIGIENE.

ENTREGA: SECRETARIA NACIONAL DE PORTOS, DO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Veja na legenda a lista com mais produtos para doação.

ABTP
Associação Brasileira dos Terminais Portuários

SOS RIO GRANDE DO SUL

QR CODE

DOE PELO PIX COM A CHAVE:
CNPJ 92.958.800/0001-38

GOVERNO DO ESTADO RIO GRANDE DO SUL
PARANÁ

Centro-Oeste Export discute desafio para a logística agropecuária na região

Evento promovido pelo Grupo Brasil Export acontece nos próximos dias 16 e 17, em Goiânia, com transmissão da TV BE News

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenebenews.com.br

Referência agropecuária, reunindo três dos sete estados com maior valor bruto e produção do País no segmento, Goiânia (GO) recebe o fórum Centro-Oeste Export nos próximos dias 16 e 17. O evento promovido pelo Grupo Brasil Export debate as principais questões de infraestrutura e logística da região. Mariana Pescatori, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, é uma das presenças confirmadas. O encontro terá transmissão oficial da Rede BE News.

Detentor de aproximadamente 70% da produção de soja e milho em todo o Brasil, o Centro-Oeste carece de armazéns para estocar essas commodities e de ferrovias, segundo analistas que vão participar dos painéis.



Divulgação

▲ Detentora de aproximadamente 70% da produção de soja e milho em todo o Brasil, a região Centro-Oeste carece de armazéns para estocar essas commodities e de ferrovias

Pesquisa divulgada pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e realizada pela Esalq Log (USP) aponta que a armazenagem nas propriedades no Brasil representa, atualmente, 15% do total produzido. Em termos comparati-

vos, esse índice é de 56% nos Estados Unidos, uma outra potência agrícola mundial.

No primeiro dia, haverá uma visita técnica ao Distrito Agroindustrial de Anápolis e também à Associação Comercial, Industrial e Serviços de

Goiás. O InfraJur, encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transporte, acontece mais uma vez, com os painéis Transporte terrestre de cargas no Centro-Oeste e Judicialização do Setor Aéreo, além de uma palestra de encerramento

com o Ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Breno Medeiros.

O primeiro painel do evento vai debater as Perspectivas de uma nova realidade tributária nacional para o setor de logística e para a agroindústria na região Centro-Oeste. Já a solenidade de abertura, contará com as presenças de Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export; Dino Batista, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação; Rubens Otoni, Deputado Federal e VP de Mobilidade Urbana da Frenlog; e Bruno Peixoto, Deputado estadual e Presidente da Assembleia Legislativa de Goiás.

No dia 17, os painéis irão discutir o Desenvolvimento do transporte ferroviário e oportunidades de novos negócios no Centro-Oeste; Conexões rodoviárias entre os polos de produção agropecuária e os portos marítimos e Ações para aperfeiçoar a distribuição de energia ao setor produtivo.

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT 2024

16 de Maio | Quinta-feira

- 08h00** Saída dos veículos oficiais do Transamérica Collection Hotel
- 08h15** Visita à Associação Comercial, Industrial e Serviços de Goiás (ACIEG)
- 08h40** Saída para Anápolis
- 10h00** Visita ao Distrito Agroindustrial de Anápolis
- 12h00** Almoço no Porto Seco Centro-Oeste
- 13h00** Retorno para o Transamérica Collection Goiânia
- 14h30** Credenciamento e retirada de crachás

Início da transmissão online pelo Portal BE News

15h00 InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transporte

Palavras de abertura de Celso Peel, Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

Encerramento: ministro Breno Medeiros, do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

17h00 Coffee break

17h30 Painel 1 CO Export: Perspectivas de uma nova realidade tributária nacional para o setor de logística e para a agroindústria na região Centro-Oeste

18h30 Palestra Especial BNDES
Victor Alexander Contarato Burns, Gerente do Departamento de Relacionamento com o Governo

19h10 Solenidade de Abertura com autoridades convidadas
● Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export
● Dino Batista, Secretário Nacional de Hidrovias e Navegação
● Rubens Otoni, Deputado Federal e VP de Mobilidade Urbana da Frenlogi

● Bruno Peixoto, Deputado estadual e Presidente da Assembleia Legislativa de Goiás
Demais autoridades presentes

20h30 Jantar exclusivo para inscritos no Centro-Oeste Export 2024

17 de Maio | Sexta-feira

08h30 Credenciamento e retirada de crachás

Início da transmissão online pelo Portal BE News

09h00 Palavras de boas-vindas pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira

09h15 Painel 2 do CO Export: Desenvolvimento do transporte ferroviário e oportunidades de novos negócios no Centro-Oeste
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debatedores:

- Davi Barreto, Diretor-Executivo da ANTF
- Edson Souki, Presidente da Granel Química
- Fernando Künsch, Head de Relações Institucionais e Governamentais (GO-MG-ES-MA-TO) da VLI Logística
- Mayhara Chaves, Gerente-Executiva de Regulação da Rumo Logística

10h30 Painel 3 do Centro-Oeste Export: Conexões terrestres entre os polos de produção agropecuária e os portos marítimos
Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor-Geral da Rede BE News
Debatedores:

- Mariana Pescatori, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos
- Marcio Guiot, Presidente do Complexo de Industrial e Portuário de Suape
- Manoel Ferreira, Presidente da Agemar Transportes e Empreendimentos
- Rubens Otoni, Deputado Federal e VP de Mobilidade Urbana da Frenlogi

11h45 Painel 4 do Centro-Oeste Export: Ações para aperfeiçoar a distribuição de energia ao setor produtivo

13h00 Almoço de Encerramento



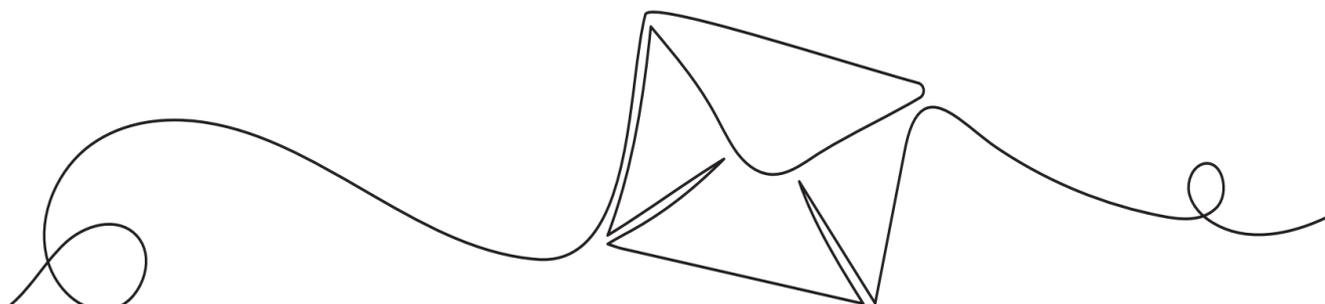
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

Na carta, o minuto da tragédia



A tragédia é sempre imensamente maior que nós. E não há o que a poesia consiga dela falar. Como somos um só, corremos a socorrer e aliviar a dor. Aflora a solidariedade quanto mais próximo é o sofrimento. A dor nos desperta com oração, dinheiro ou mantimentos lançando vínculos entre mentes e corações.

Muitos de nós correm para salvar alguns. E esses sim são heróis da civilização, a despertar a adormecida.

É momento para ação, não para poesia. Mas como diz a poeta lisboeta Matilde Campilho, a poesia não salva o mundo, mas salva o minuto, e isso é suficiente.

Em meio aos escombros da vida destruída, surge à luz sitiada por água e terror, a carta de Maria Eduarda, menina-anjo de 10 anos, que enviou roupas e brinquedos, e junto uma carta, de Mato Grosso para destinatários incertos nas flageladas terras gaúchas.

A poesia em forma de carta pode salvar o minuto da consciência humana. Às vezes até definir os rumos da vida. Pena que já não existam tantas cartas, às vezes nenhuma. Ao longo da História foram portadoras de tristes notícias, como declaração de guerra. Mas muito mais messageiras do amor.

Arrisco dizer que as cartas alimentavam o ímpeto da paixão e aliviavam o ardor da amada distante. Em papéis brotavam falas do coração, com palavras que hoje seguem apressadas na caixa de e-mails ou pairam congeladas em emojis. Um coração ou uma carinha feliz não contém a dimensão do sentimento expressado à mão por vezes com lágrimas que borram o papel.

Ouso sim dizer que o amor se sustentava pela existência das cartas, como também das flores. Talvez hoje, por inexistirem cartas, as paixões perderam o ímpeto de outrora, quando

alimentavam a chama de um sentimento lançado muitas vezes de um front além-mar.

Tanto quanto o amor, as cartas continham esperança. Lembro de uma história familiar de uma tia que, quando jovem, na solidão do vinhedo do pai, encartou uma mensagem no engradado junto com uvas verdejantes. Onde pedia que o jovem que a encontrasse fosse procurá-la para florescer seu destino aprisionado nas vinhas.

Coube ao destino realizar seu sonho, levando a carta às mãos de um jovem balconista de quitanda, que foi em busca da remetente, com ela se casou e gerou imensa família, com mais de dez filhos.

Nem sempre as cartas salvaram a vida ou ao menos traçaram um destino. Muitas delas, de naufragos perdidos nas ilhas, pairaram indefinidamente nas vagas do oceano, aprisionadas em garrafas como caixas de spam. E, convenhamos, para salvar vidas melhor o zap de hoje em dia.

Mas para a esperança, a declaração de amor, nada se iguala a simples cartas, ridículas como dizia Fernando Pessoa, para completar que mais ridículo é quem nunca as escreveu.

A cartinha de Maria Eduarda ganhou a dimensão de um imenso minuto em meio à dor. Nela exprimia sua solidariedade, confessava suas orações pelos desafortunados e manifestava sua esperança: “Espero que as crianças gostem dos brinquedos porque eu os amo muito, principalmente os ursinhos iguais”.

Nada como uma carta para lembrar que as crianças são verdadeiramente as depositárias da esperança e do sonho. Particular ou coletivo, mas sempre intenso, ainda que na figura de dois ursinhos iguais, a nos lembrar que iguais somos todos.

A POESIA EM FORMA DE CARTA PODE SALVAR O MINUTO DA CONSCIÊNCIA HUMANA. ÀS VEZES ATÉ DEFINIR OS RUMOS DA VIDA. PENA QUE JÁ NÃO EXISTAM TANTAS CARTAS, ÀS VEZES NENHUMA. AO LONGO DA HISTÓRIA FORAM PORTADORAS DE TRISTES NOTÍCIAS, COMO DECLARAÇÃO DE GUERRA. MAS MUITO MAIS MESSAGEIRAS DO AMOR

OPINIÃO

**FREDERICO BUSSINGER**

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes

opinião@redenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

Água, chuvas, enchentes: Lições aprendidas... e a aprender

((

Se tens que lidar com água, consulta primeiro a experiência, depois a razão" (Leonardo Da Vinci)

"As coisas estão no mundo, só que eu preciso aprender..." (Paulinho da Viola)

"A lição sabemos de cor, só nos resta aprender» (Beto Guedes)

Consta que, preparando-se para a viagem de imigração, em 1850, lembraram a Herr Blumenau que os xoclengues, habitantes da região escolhida, "eram muito violentos". Aportou em Itajaí-SC. Com 16 companheiros, subiu o Rio Itajaí-Açu com todo o cuidado; tomado também ao chegar à foz do Ribeirão Garcia, seu afluente, hoje centro histórico da Cidade.

Afastado dos assentamentos indígenas, o local lhe pareceu seguro. Edificaram. Plantaram. Colheram. Passado um tempo, como os "indígenas violentos" não deram o ar da graça, tomou iniciativa de se aproximar. O cacique os recebeu, em princípio desconfiado, mas sem hostilidades.

Com muito jeito, Herr começou falando das vicissitudes na Europa; das razões de migração para o Brasil; do "mal jeito" de terem se fixado "nas terras de vocês"... e tal e coisa. Espantou-se quando o cacique o interrompeu: "mas aquelas terras não são nossas!". Meio sem jeito, ousou perguntar: "então de quem são?"

- "Das águas", respondeu o cacique!

A história, daí em diante, é conhecida... e justificada com impressionante regularidade: uma primeira enchente ocorreu dois anos depois e, desde então, 101 registros em 172 anos. A cota recorde em 1880; a mais longa em 1911; a de 1983, mais lembrada pela extensão dos sofrimentos e danos, numa Blumenau então já fortemente industrializada. O recorde do Século XXI em 2008, enchente que destruiu berços e provocou a paralização do Porto de Itajaí por longo período; e a de 2023, que forçou a suspensão da tradicional Oktoberfest.

De igual modo, Porto Alegre enfrentou 12 principais cheias em 150 anos de registros: 1873, 1914, 1928, 1936, 1967, 1984, 2002, 2015, 2016, 2023, 2024; além daquela de 1941 (a maior, anteriormente), vivida por Mario Quintana que a expressou nos versos de "Reminiscências".

Difícilmente o cacique ouvira falar de Da Vinci. Mas é certo que testemunhara ali inúmeras enchentes. Seus antepassados, outras centenas ou milhares. Curioso é que Herr, químico e farmacêutico com formação sofisticada, se ouvira falar de Da Vinci, não se convencera de suas orientações.

Dito de forma mais direta: quem quer conviver com águas, tem que "negociar" com ela as condições! Mas, além dessa, há mais:

Da Vinci; experiências não faltam!

Só desses quase dois séculos de desastres, registrados, é possível arrolar também como lições aprendidas:

- Planos, projetos, obras são importantes; mas manutenção também. P.ex: ter 68 km de diques de proteção até 6 m de cheia, como o de Porto Alegre, mas que, na hora-H se rompe

(abaixo de 5 m), bombas que não funcionam ou, pasmem, falta de vedação em algumas das 14 comportas (com contato ferro-ferro há vazamento) é inaceitável! Não?

- De igual forma, não há espaço para improvisações quanto a planos de contingência.

- Rios assoreados têm menor capacidade de vazão e transbordam de suas calhas com mais facilidade. Claro que devem ser desassoreados periodicamente. Mas por que não prevenir? P.ex: manter matas ciliares; evitar ocupações de áreas lindeiras e encostas (fonte maior dos resíduos).

- Águas densas, com detritos, fluem com mais dificuldade. Se com pneus, colchões, moveis, geladeiras, com mais dificuldade ainda.

Enfim; os registros indicam que chuvas têm se tornado mais concentradas, o que amplia os impactos. Mas também indicam que temporais, trombas d'água, chuvas prolongadas, inundações sempre existiram. E são até previsíveis. Ué! Não fosse assim, de onde teria vindo a "experiência" do cacique?

Não dá, pois para, professoralmente, limitar-se a responsabilizar a "mãe-natureza" ou o "aquecimento global". Tampouco apenas cobrar dos poderes públicos que, claro, têm responsabilidades. A população, a comunidade, a sociedade, que são as primeiras vítimas das catástrofes, também são parte do problema (no mínimo, de suas consequências): mas podem, também, ser parte da solução.

Em síntese: antecipação (eventos), prevenção (impactos), minimização (danos), socorro (afetados), restabelecimento (sistêmico); estratégia que requer planejamento e gestão, muito facilitada com a participação (de todas as partes envolvidas). Nós!

Vale lembrar que a Holanda, com metade do seu território abaixo do nível do mar, acumulou experiências e agiu ao longo dos séculos; particularmente a partir da grande catástrofe de 1953, para conviver com as ressacas do mar, as chuvas intensas e os degelos. É inspirador saber que as mundialmente conhecidas flores holandesas e cerca de 70% do seu PIB são produzidos abaixo do nível do mar; não?

Mesmo com as maiores e mais sofisticadas medidas preventivas, todavia, catástrofes não são raras. E, também nesses casos, há exemplos inspiradores: New Orleans (Furacão Katrina, 23/AGO/2005); Japão (Terremoto e Tsunami, 11/MAR/2011); e New York (Furacão Sandy, 22/OUT/2012) se reergueram.

A par dos resgates e socorro às vítimas (óbvio, a prioridade-zero), e de ações para restaurar a rotina das pessoas, do funcionamento das cidades e da economia, a reconstrução do RS já está em pauta.

Verbas públicas, claro, são importantes. Iniciativas e empreendimentos privados, também. Mas seria frustrante, e um erro histórico, se tantas dezenas de bilhões de R\$ fossem usados para simplesmente se reconstruir, da mesma forma, o que havia antes dessa catástrofe gaúcha ... sob pena de, indesculpavelmente, negligenciarmos os ensinamentos do cacique, Paulinho da Viola e, principalmente, de Da Vinci.

Ah! Há subsídios; como o excelente "Repositório ... para suporte à decisão", da UFRGS!

Ao contrário; a catástrofe gaúcha também nos oferece (mais) uma oportunidade (obrigação, na verdade!) de transformar a ocupação dos espaços, as infraestruturas, nossas governanças ... e a nós mesmos, na perspectiva de que volte a raiar um "sol de primavera".

COM MUITO JEITO, HERR COMEÇOU FALANDO DAS VICISSITUDES NA EUROPA; DAS RAZÕES DE MIGRAÇÃO PARA O BRASIL; DO "MAL JEITO" DE TEREM SE FIXADO "NAS TERRAS DE VOCÊS"... E TAL E COISA. ESPANTOU-SE QUANDO O CACIQUE O INTERROMPEU: "MAS AQUELAS TERRAS NÃO SÃO NOSSAS!". MEIO SEM JEITO, OUSOU PERGUNTAR: "ENTÃO DE QUEM SÃO?" - "DAS ÁGUAS", RESPONDEU O CACIQUE!



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebeneews.com.br

► ESTRATÉGIA

The long and winding road



longa e sinuosa estrada...

Essa é uma das obras-primas musicais dos Beatles. Mas essa expressão também pode ser aplicada aos acessos entre o planalto e a Baixada Santista, sobretudo ao Porto de Santos.

Desde a primeira estrada pavimentada, a Calçada do Lorena, inaugurada em 1792; passando pelo Caminho do Mar, de 1920, celebrizado na música “As curvas da Estrada de Santos”, de Roberto Carlos; ousando com a Via Anchieta, em 1947; ousando ainda mais com a pista ascendente da Rodovia dos Imigrantes, em 1976; as curvas foram diminuindo em quantidade e ângulo de curvatura, tornando-se cada vez mais seguras para quem segue as leis de trânsito e as orientações dos responsáveis por sua gestão.

O mesmo vale para as ferrovias, como a São Paulo Railway (SPR), inaugurada em 1867, e a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS), que chegou ao porto em 1937.

Exceção feita à Calçada do Lorena e ao Caminho do Mar, as demais vias foram sendo modernizadas e permanecem em operação.

Sua importância na ligação entre as cidades do planalto e do litoral centro do Estado de São Paulo é inequívoca. Porém, há que se ressaltar que o Porto de Santos sempre foi um fator determinante de suas implantações, passando por todos os ciclos econômicos do Brasil, com ênfase nos de açúcar e café, além de concentrar parte significativa do fluxo das migrações ocorridas entre os séculos 19 e 20, responsáveis pelo desenvolvimento agroindustrial do Estado de São Paulo.

Um problema comum a essas ligações rodoferroviárias sempre foi vencer o desnível da Serra do Mar, a “Muralha”. Hoje, esse tipo de obra de Engenharia não representa tantos desafios técnicos, pois a evolução tecnológica permite soluções cada vez mais arrojadas e rápidas.

Mas existem outras “curvas” que foram se tornando cada vez mais sinuosas e perigosas, no que se refere a novos projetos: a burocracia estatal e as restrições e licenciamentos ambientais, que podem tornar a “viagem” muito cara, até proibitiva.

Há muito já se cogitava a construção de uma nova ligação rodoviária entre o planalto e a Baixada Santista, ao menos desde 1989.

As obras da pista descendente da Imigrantes já estavam em curso, quando ocorreram os congestionamentos da Anchieta, no réveillon de 2000, que fizeram pessoas “comemorarem” a passagem do ano na estrada, levando cerca de sete horas para chegar ao litoral.

Ela foi inaugurada em 2002, mas com restrição para ônibus e caminhões.

Seu projeto, ao que consta, reduziu em cerca de 70% os impactos ambientais gerados na construção da pista ascendente, com destaque para seus longos viadutos e túneis, e sistemas de drenagem diferenciados.

Assim, o único acesso rodoviário de cargas ao Porto de Santos continuou a ser a pista descende da Anchieta, compartilhada

com ônibus e veículos de passeio. Como agravante, as características geométricas da Anchieta, basicamente as mesmas de 1947, inibem o trânsito regular de veículos longos e cargas especiais.

Recentemente, após longas negociações, foram definidos dias e horários para o trânsito de veículos longos, mas os riscos permanecem para veículos leves e ônibus.

Outro agravante são as operações subida e descida, que frequentemente prejudicam os habitantes da Baixada Santista.

Considerando uma cronologia simplória da construção de rodovias e seus impactos na movimentação de cargas no Porto de Santos, tem-se:

1946: 1,2 milhão de t;

1947: (inauguração da Via Anchieta): 5,5 milhões de t;

1948: 9,2 milhões de t;

2001: 48,2 milhões de toneladas;

2002: (inauguração da pista descendente da Imigrantes, que absorveu parte do tráfego da pista descendente da Anchieta): 53,5 milhões de t; e

2003: 60,1 milhões de t.

Desde então, não houve alteração significativa nos acessos às duas margens do Porto de Santos, enquanto a movimentação de cargas atingiu 173,3 milhões de t em 2023.

A expansão terrestre do porto, a automação das operações, o aprofundamento do canal para -17 m e a potencial implantação de atividades de porto-indústria tendem a ampliar ainda mais essa movimentação, cuja previsão é de 240 milhões de t em 2040. Os acessos terrestres têm que ser preparados para atender essa demanda!

É uma questão estratégica para as cidades e para o principal complexo portuário do Brasil!

É certo que a capacidade dos acessos ferroviários foi e será significativamente ampliada, por conta da operação da FIPS e da renovação das concessões ferroviárias que dão acesso ao porto. Mas os constantes recordes de movimentação de carga do Porto de Santos demonstram que a demanda por transporte rodoviário permanecerá crescente.

Também é importante lembrar que as cargas de maior valor agregado vêm do planalto, via contêineres e das carretas longas e lentas utilizadas para grandes pesos e dimensões. Propostas para novo acesso rodoferroviário de cargas entre o planalto e o litoral não faltam:

Em 2013, houve o Projeto ViaMar, que propunha uma ligação a partir do Rodoanel, em Suzano, até a Rodovia Domenico Rangoni, na área continental de Santos. Ele previa inclusive um túnel escavado sob o Canal do Estuário, conectando a estrada à Via Anchieta. Era um traçado bem parecido com o da ponte proposta pela Ecovias.

Esse projeto previa três níveis, destinados aos tráfegos rodoviário, ferroviário e por esteiras ou afins. Não evoluiu. ►

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 11

UM PROBLEMA COMUM A ESSAS LIGAÇÕES RODOFERROVIÁRIAS SEMPRE FOI VENCER O DESNÍVEL DA SERRA DO MAR, A “MURALHA”. HOJE, ESSE TIPO DE OBRA DE ENGENHARIA NÃO REPRESENTA TANTOS DESAFIOS TÉCNICOS, POIS A EVOLUÇÃO TECNOLÓGICA PERMITE SOLUÇÕES CADA VEZ MAIS ARROJADAS E RÁPIDAS. MAS EXISTEM OUTRAS “CURVAS” QUE FORAM SE TORNANDO CADA VEZ MAIS SINUOSAS E PERIGOSAS, NO QUE SE REFERE A NOVOS PROJETOS: A BUROCRACIA ESTATAL E AS RESTRIÇÕES E LICENCIAMENTOS AMBIENTAIS, QUE PODEM TORNAR A “VIAGEM” MUITO CARA, ATÉ PROIBITIV.

Em 2023 houve a proposta da “Linha-Verde”, também rodoferroviária, com um traçado similar ao do Projeto ViaMar. Ele previa inclusive condução autônoma. Não evoluiu, tampouco. Agora, há a proposta de que a nova ligação seja uma terceira pista da Imigrantes. Ela é considerada mais favorável em função de licenciamentos ambientais anteriores, e da infraestrutura existente, que proporcionariam em tese condições mais favoráveis à sua aprovação e execução.

Lembrando da pista descendente da Imigrantes: um projeto iniciado em 1989 só foi concluído em 2002. Consta que a licitação inicial, que incluía obras complementares na Baixada Santista, resultou deserta. O objeto da contratação foi reduzido, para viabilizar a concorrência pública. Com isso, ainda há obras complementares sendo executadas, vinte anos após sua inauguração.

Aí, até dá para considerar “razoável” quando representantes do Governo do Estado de São Paulo preveem aproximadamente sete anos para construir uma nova pista entre o planalto e a Baixada.

O importante é que qualquer que seja a solução adotada, ela não pode absolutamente resultar em novos gargalos logísticos, caso os fluxos na Baixada utilizem as pistas da Imigrantes, Anchieta e Domênico Rangoni atuais.

A Prefeitura de Santos pleiteia a construção do Túnel do Maciço Central como alternativa de acesso à sua porção insular via Rodovia dos Imigrantes. Essa solução potencializaria a redução do fluxo de veículos urbanos pela Anchieta, dando um “fôlego” para os veículos rodoviários de carga destinados ao porto. Essa obra deve ser incorporada a qualquer projeto de ligação planalto-Baixada. Aliás, independe disso, pois o ideal é que seja executada em curto prazo, já com reflexos positivos.

Para não haver um novo afunilamento na chegada à Baixada, o ideal é que a chegada de uma nova pista ocorra pela margem esquerda do Canal de Piaçaguera, ou seja, pela área continental de Santos.

No campo das hipóteses, um traçado semelhante ao da ligação Suzano-Santos continental seria adequado. Mas também pode ser uma terceira pista da Imigrantes, só que desviando para a área continental de Santos, via duplicação da Domênico Rangoni. A principal dificuldade, em tese, seria a execução de obras no trecho urbano de Cubatão.

Uma ou as duas alternativas potencializarão a expansão de atividades logísticas e industriais em Cubatão, área continental de Santos e Guarujá, municípios que possuem

áreas disponíveis para tanto, além de proximidade com o Porto de Santos.

A Engenharia dispõe de condições para superar qualquer restrição técnica existente. Mas persiste a questão do arcabouço legal vigente, que parece ignorar a importância da logística para o desenvolvimento socioeconômico do País. Em vez fomentar e agilizar a construção e ampliação de rodovias, ferrovias, hidrovias e dutovias e a geração de empregos, ele é pródigo em “desvios”, “pedágios”, “lombadas”, “barreiras”, “sinalizações dúbias” e “comboios” legais e regulatórios, sempre sujeitos a “deslizamentos”, “buracos” e “bloqueios” no trajeto.

Analogias “rodoviárias” à parte, mesmo que haja produção local, a demanda por novos acessos rodoviários permanecerá. Ela já é crítica atualmente, considerando que um simples acidente ou obstrução de pista por motivo de desbarrancamentos pode interromper o fluxo do único acesso rodoviário de cargas ao Porto de Santos também afetando as cidades que o circundam. Mesmo sem esses extremos, os congestionamentos têm sido cada vez mais frequentes.

Isso preocupa efetivamente o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo?

Seus mandatários são unânimes em afirmar que sim, e anúncios estão sendo feitos. No caso do Governo do Estado, estudos já teriam sido iniciados.

Mas o que eles podem fazer efetivamente para que outros atores influentes – determinantes, na verdade – tenham a mesma consciência e imprescindível urgência?

“We can work it out”?

Essa é a pergunta de R\$ 7 bilhões, no caso da nova pista descendente em discussão.

Para variar, estamos atrasados na tomada de decisão, no planejamento e na execução.

Não consta que tal cenário seja comum em países considerados desenvolvidos, onde a logística é considerada estratégica para seu desenvolvimento socioeconômico sustentado.

Estradas que precisam vencer 700 m de desnível, como é o caso da Serra do Mar, precisam ser um pouco mais longas e sinuosas. Mas que sejam só para motoristas e maquinistas, sem que precisem passar horas trafegando nelas, gritando “Help”!

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



“Caranguejo não enxerga bem, então fecha os olhos e segue a vida pelas sensações”

FALA DE UM PERSONAGEM DA MINISSÉRIE “NOITE DE VERÃO” (NETFLIX)

DE REPENTE VOCÊ ASSISTE UM FILME, UMA SÉRIE, LÊ UM LIVRO OU NO MEIO DE QUALQUER ATIVIDADE ENVOLVENDO ARTE, ALGO MEXE COM AS EMOÇÕES. ESSA FRASE FICOU RODANDO E PENSEI QUE DEVERÍAMOS TENTAR SEGUIR A VIDA PELAS SENSACIONES, MESMO COM OS OLHOS ABERTOS. TALVEZ FOSSE PRECISO, COMO OS CARANGUEJOS, TER UMA CARAPAÇA RESISTENTE PARA AGUENTAR AS CRÍTICAS, OS TROPEÇOS E OS MEDOS. E MUITAS PATAS ARA BUSCAR CAMINHOS INESPERADOS

FOCO

Dicas de quem entende para o Centro-Oeste Export

O advogado **Getúlio Faria**, Presidente da Câmara de Comércio Exterior da ACIEG - Associação Comercial, Industrial e de Serviços do Estado de Goiás, está envolvido na programação do Centro-Oeste Export e acredita que as discussões tratadas no encontro contribuirão muito para o avanço das questões ainda pendentes do modal logístico. “A programação está bem completa, bem organizada, reunir as lideranças dessa região vai ajudar na discussão dos principais gargalos da área. Sabemos que as ações demandam tempo, mas percebemos que o debate está bem amadurecido e focado em dados reais”.

Para ele, o momento é importante, com uma série de pautas relevantes que serão discutidas. “Serão discutidos temas de infraestrutura e logística, como exemplo a operacionalização efetiva da Ferrovia Norte Sul. Em relação ao Porto de Santos já estamos mais adiantados, mas em relação à Ferrovia Norte Sul, ligando o Centro-Oeste ao Porto de Itaquí ainda existem arranjos para serem trabalhados, para que a ferrovia efetivamente entre em operação e traga oportunidades de desenvolvimento para os estados abrangidos por ela”.

CEO da Expert Brasil Soluções Corporativas e sócio-diretor da Getúlio Faria Advocacia Especializada, o executivo consegue equilibrar as duas pontas: “Tenho 23 anos de experiência na advocacia, mas a empresa é uma aposta importante, ela apresenta várias soluções de negócios para nossos clientes nas áreas de exportação e importação, migração para o mercado livre de energia para reduzir custos, reestruturação societária, planejamento, recuperação de créditos e área tributária, com equipes especializadas, além de realizarmos a adequação das empresas à sistemática ESG”.

Há alguns meses Getúlio Faria está focado em um grande projeto que está à frente, como presidente-executivo: a Feira Internacional de Comércio Exterior do Brasil Central (FICOMEX), promovida pela Associação Comercial, Industrial e de Serviços do Estado de Goiás. O evento será realizado em Goiânia-GO, no Centro de Convenções Goiânia (Setor Central), no período de 27 a 29 de agosto. O Brasil Export entrou como parceiro institucional e o Porto do Açúcar (Prumo Logística) será um dos patrocinadores da feira.

“É feira multissetorial que vai abranger sete estados (Goiás, Tocantins, Maranhão, Rondônia, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal e Tocantins), com a participação de governos e estandes regionais ligados ao agro, logística, tecnologia, energia, serviços e meio ambiente”, ele conta. Além do apoio da ApexBrasil, MDIC e Governo Federal, comenta a sobre as oportunidades de negócios para a região: “A FICOMEX vai reunir em um mesmo ecossistema de negócios vários players de diversos setores. Estávamos carentes de um grande evento como esse na região Centro-Norte do Brasil.



Divulgação

Além das palestras e eventos, assim como um fórum de discussão de políticas públicas, a FICOMEX tem como foco principal a geração de negócios através da exposição de produtos e serviços de empresas de todo o Brasil e de vários países”.

Na atuação com a área de Comércio Exterior da ACIEG, Getúlio revela os planos de missões internacionais da Comex-Acieg: “Teremos, ainda esse ano, missões internacionais para três grandes feiras. A primeira será a Feira de Recursos Humanos em Las Vegas, no final de setembro; em novembro organizamos a comitiva para a Smart City Barcelona, a maior feira de cidades inteligentes do mundo; e, em seguida, ainda em novembro, teremos a Missão Web Summit Lisboa 2024, ligada a negócios, tecnologia e inovação, conectando startups e empresários brasileiros com o ecossistema empreendedor de Portugal que figura entre os melhores da Europa.

Getúlio nasceu em Itumbiara, no Sul do Estado, mas morava em Cachoeira Dourada. Ele se formou em Uberaba, está em Goiânia desde 2001 e acredita que participantes do Centro-Oeste Export vão gostar de Goiânia: “É uma cidade conhecida por sua gastronomia, bons restaurantes e pelo aspecto regional. Temos atrativos culturais, shoppings, bons restaurantes, passeios em cidades próximas e a hospitalidade do povo goiano”.

Entre suas sugestões de restaurantes está o tradicional Chão Nativo, de culinária regional e onde se prepara o famoso frango com pequi, a Churrascaria Favo de Mel, o Black Sushi e a variedade de restaurantes conhecidos que ficam no Shopping Flamboyant, como o Pobre Juan, Coco Bambu e o Kabanais. Getúlio diz que goiano gosta muito de churrascarias e há muitas opções. Ele diz sua especialidade é preparar um bom churrasco.

Como passeios indica uma visita ao Planetário da Universidade Federal de Goiânia e, para quem tiver tempo, um passeio até Pirenópolis, famosa por suas cachoeiras e belezas naturais, Caldas Novas e Rio Quente.

CINEMA

Verissimo e seu jeito de estar no mundo

Luis Fernando Verissimo na intimidade é a proposta do documentário que está nos cinemas, dirigido por **Angelo Defanti** e rodado em 2016, antes do aniversário de 80 anos do escritor. Um humorista tímido que é, ao mesmo tempo, engraçado e sério, leve e profundo, criador de personagens famosos como o Analista de Bagé e a Velhinha de Taubaté. Defanti diz que linguagem do filme vai na mesma batida do **Verissimo**, que é uma normalidade dentro de um mundo inquieto. Foram cem horas de material bruto, transformados em um longa de 87 minutos. Autor de mais de 80 títulos, entre crônica, romance e teatro, Verissimo é ao mesmo tempo protagonista e espectador do filme dedicado a ele, sempre observando em seu canto, sem escrever desde que sofreu um grave AVC em 2021, que afetou a sua comunicação.

LEITURA

Sobre uma carta de amor

Não por acaso o romance "**A palavra que resta**" (Cia das Letras), do escritor cearense **Stênio Gardel** venceu na categoria de melhor livro traduzido do National Book Award, ao lado da tradutora Bruna Dantas Lobatos. Foi sua estreia na literatura e começou em grande estilo. Eu li o livro em uma manhã, não dava para parar até concluir as 160 páginas. O livro também foi finalista do Jabuti e do prêmio São Paulo e conta a história de Raimundo e seu amor proibido de juventude, Cícero. Depois dos 70 anos, Raimundo aprende a ler para descobrir o que Cícero deixou escrito em uma carta. Misturando presente e passado, a obra tem linguagem poética e vamos conhecendo os meandros de um relacionamento que mudou duas vidas. Vale muito!

INFANTIL

Para as crianças do Sul, com carinho

Com tanta tragédia, imagens tristes e notícias desesperadoras, pensar nas crianças sofridas com as enchentes no Rio Grande do Sul dói, mas tem gente que procura aliviar essa dor. Como a psicóloga **Sabrina Führ**, autora do livro "**E a Chuva**", de livre cópia e distribuição, para pais, professores e até voluntários em abrigos. É uma forma de levar aos pequenos que nem sempre compreendem o que está ocorrendo ou não conseguem expressar as emoções causadas pela perda de familiares, da casa, pela experiência de estar em um abrigo ou de ser resgatado. Como Sabrina diz, "mesmo aquelas que não foram diretamente afetadas podem precisar de ajuda para entender os eventos extremos dos últimos dias". Aqui, você encontra o [arquivo do livro](#).



BE+



- **Solidariedade é a melhor palavra para esses tempos. O mundo tá triste, tá chato, tem sofrimento, tem fake news e tem gente que não se importa com o outro a seu lado, mas também há muitos de coração aberto para ajudar, como provam doações de todos os cantos ao povo sofrido do Rio Grande do Sul. Doações em dinheiro e doações de generosidade em acolher quem precisa.**
- **Nossa escolhas alimentares estão associadas à função cognitiva, à saúde mental, ao metabolismo, à imagem cerebral e à genética. Tudo isso mostrou o novo estudo colaborativo da Universidade de Fudan, na China, e da Universidade de Cambridge, no Reino Unido.**
- **Boa notícia para quem gosta de ler: no segundo semestre a Livraria da Vila abrirá uma loja na Avenida Paulista, entre a Alameda Campinas e a Pamplona, em São Paulo. Segundo o Estadão, a loja terá 170 metros e projeto arquitetônico moderno, além de espaço para os pequenos.**

BE-

- Segundo pesquisa de Oxford, publicada em O Globo, as ferramentas de IA podem ampliar acesso de trabalhadores menos qualificados de países emergentes a vagas em nações ricas, mas maior concorrência deve achatar a renda.
- **Cerca de 70% - dos jornalistas do mundo relataram ter sofrido ataques, ameaças ou pressões ao cobrir questões ambientais. Desses, 41% disseram ter sido vítimas de ataques físicos. Os dados são de estudo da UNESCO e da Federação Internacional de Jornalistas.**
- **Dados da Fundação Dom Cabral, revelados pelo Valor, apontam a sobrecarga no transporte rodoviário. Mais da metade do transporte de cargas é realizada por estradas no país, ante 49% nos Estados Unidos e 19% no Canadá.**