



portalbenews.com.br

CONGRESSO Comissão de Juristas que revisa Lei de Portos prorroga trabalhos por 90 dias ▶ **p3**

ESTILO BE Arquiteto e professor Luiz Nunes fala sobre a necessidade de se repensar ações para enfrentar as mudanças climáticas ▶ **p11**

Divulgação/Prefeitura de Santos



PARQUE VALONGO

Símbolo da relação porto-cidade é entregue à população de Santos

Com a presença de autoridades, primeira fase do complexo turístico instalado na área do porto é inaugurada ▶ **p4 e p5**

Cadu Gomes/VPR



INFRAESTRUTURA Ministério de Portos e Aeroportos abre consulta pública para atualizar normas de debêntures do setor ▶ **p3**

OPINIÃO Até que ponto o esforço diário é o sentido em si da vida? Luiz Dias Guimarães reflete sobre o propósito do existir ▶ **p9**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves analisa a proposta de uma nova ligação entre o Planalto e a área continental de Santos ▶ **p10**

EDITORIAL

Debêntures e os investimentos em portos e aeroportos

O anúncio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), de abertura de consulta pública para atualizar e simplificar as normas que regulamentam as debêntures de infraestrutura e as incentivadas dos setores de portos e aeroportos, é um passo importante para o desenvolvimento desses setores. As debêntures, instrumentos financeiros que viabilizam investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais, precisam ser modernizadas para se tornarem mais atraentes para investidores e, conseqüentemente, impulsionar o crescimento dos setores de portos e aeroportos.

A revisão das regras visa simplificar os procedimentos e aumentar a transparência nos processos de emissão, tornando as debêntures mais acessíveis e seguras para investidores. Essa medida é fundamental para atrair novos recursos para esses setores, especialmente em um momento em que o País precisa investir em infraestrutura para aumentar sua competitividade e melhorar a qualidade de vida da população.

Atualmente, as debêntures de infraestrutura oferecem isenção de tributos para a empresa emissora do título, enquanto as debêntures incentivadas oferecem isenção de tributação sobre o rendimento para o investidor. Ambos os tipos de debêntures são acessíveis a pessoas físicas e jurídicas, que, ao adquiri-los, passam a receber juros periodicamente até a quitação total. No entanto, a burocracia e a falta de transparência nos processos de emissão podem dificultar o acesso de pequenos investidores às debêntures. Além disso, as regras atuais podem não ser atraentes o suficiente para grandes fundos de investimento.

É importante ressaltar que a modernização das regras para emissão de debêntures de infraestrutura deve ser feita de forma responsável, com foco na segurança dos investidores e na sustentabilidade dos projetos. É fundamental que os projetos financiados por meio de debêntures sejam viáveis economicamente e que contribuam para o desenvolvimento do país.

A consulta pública aberta pelo MPor é uma oportunidade para que todos os interessados no setor de portos e aeroportos apresentem suas sugestões para a modernização das regras de emissão de debêntures. É importante que o Governo leve em consideração as contribuições da sociedade civil para que as novas regras sejam justas, transparentes e eficazes.

A modernização das regras para emissão de debêntures de infraestrutura é um passo importante para o desenvolvimento dos setores de portos e aeroportos. Ao tornar as debêntures mais atraentes para investidores, o Governo poderá captar mais recursos para financiar projetos de infraestrutura, que vão impulsionar o crescimento do País e melhorar a qualidade de vida da população.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 Novo complexo turístico do Porto de Santos é entregue à população

HUB

- 3 O Porto de Santos pode ser o novo patrocinador do Santos Futebol Clube

NACIONAL

- 3 Aberta consulta pública para atualizar normas de debêntures do setor de infraestrutura

Comissão de Juristas que revisa Lei de Portos prorroga trabalhos por 90 dias

- 6 APS e ministro assinam protocolo de intenções para transferência do Concais

Guarujá apresenta proposta do Parque do Forte ao ministro de Portos

REGIÃO CENTRO-OESTE

- 7 BNDES aprova financiamento de R\$ 430 milhões para concessionária em MT

REGIÃO SUL

- 8 Exportações no RS caem quase 13% nos primeiros 5 meses do ano

CCR conclui obras em aeroporto de Bacacheri, no Paraná

OPINIÃO

- 9 "Propósito do existir", por Luiz Dias Guimarães
- 10 "Muito mais do que uma nova ligação", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 11 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.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

 (11) 91615.1200



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

Renovação de concessão 1

O processo de renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) deve ter início no próximo mês, informou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro nessa sexta-feira, dia 5. Fábio Marchiori, CEO da operadora logística VLI, concessionária da FCA, acredita que chegue a um acordo com o Governo sobre a renovação até o início do ano que vem.

Renovação de concessão 2

Segundo George Santoro, o Ministério firmou um compromisso com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a VLI, para a finalização do procedimento administrativo para a abertura da audiência pública de renovação antecipada da concessão até o final do mês. "Iniciamos as tratativas com a empresa e, essa semana, fizemos uma reunião de approach final. Combinamos que até o final deste mês, dia 30 de julho, a gente deve deixar tudo preparado para poder avançar na ANTT e publicar a audiência pública, provavelmente, no início do mês de agosto", afirmou.

Renovação de concessão 3

Santoro e Marchiori falaram sobre a renovação da concessão da FCA ontem, durante cerimônia de entrega das primeiras 12 locomotivas ES-43BBI à companhia ferroviária, na fábrica da Wabtec Brasil, em Contagem, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Os novos equipamentos vão incrementar a frota da FCA, em um contrato de R\$ 300 milhões. As locomotivas atenderão ao aumento da demanda por transporte de cargas no corredor Sudeste da companhia, por onde grãos, açúcar, fertilizantes e outros produtos são escoados entre Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

Patrocínio

Durante a solenidade de inauguração do Parque Valongo, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, revelou a intenção da companhia em patrocinar o Santos Futebol Clube. Sem mencionar valores, Pomini disse que o acordo ainda deverá ser aprovado pelo Conselho de Administração (Consad) da APS. "Estamos detalhando valores para o patrocínio. Pretendemos ocupar um local de destaque na camisa", disse Pomini.

Presente

De olho nesse possível acordo, o presidente do Santos Futebol Clube, Marcelo Teixeira, aproveitou a presença de autoridades federais para a inauguração do parque e os presenteou com camisas do time de futebol.

Aberta consulta pública para atualizar normas de debêntures do setor de infraestrutura

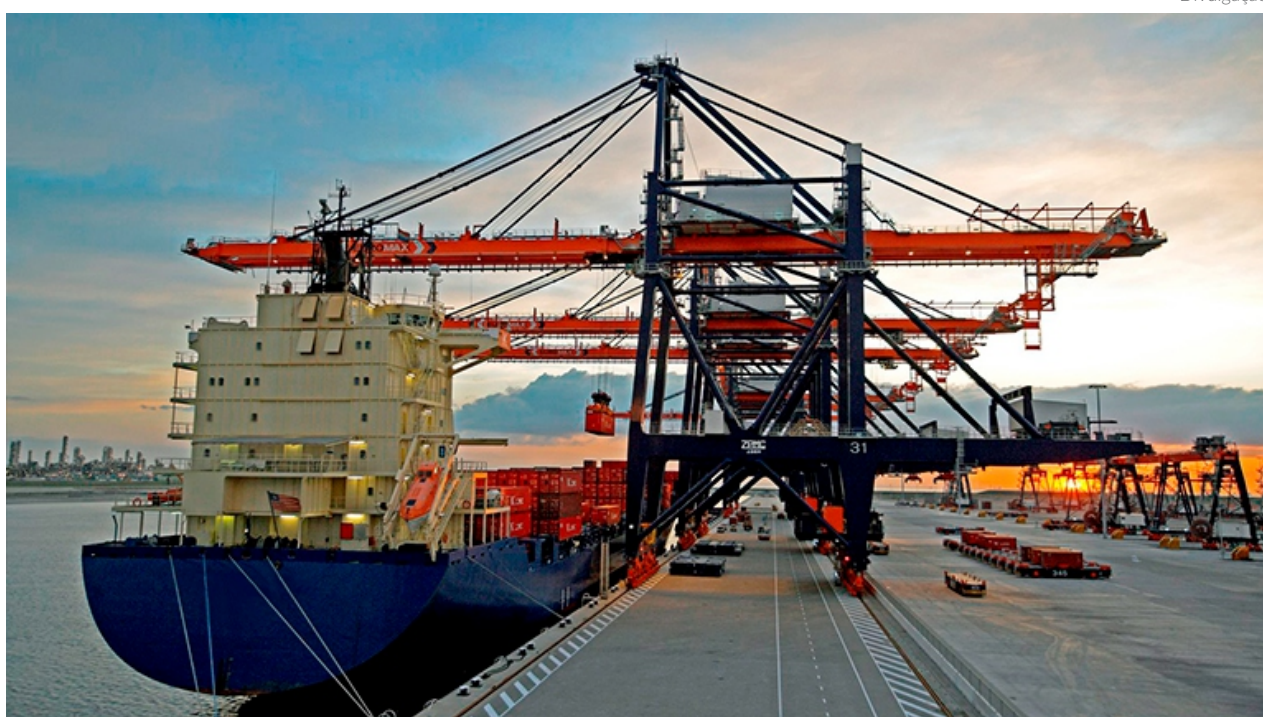
Detalhes foram publicados no Diário Oficial da União e as contribuições podem ser feitas até o próximo dia 20

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebnews.com.br

O Ministério de Portos e Aeroportos anunciou a abertura de uma consulta pública com o objetivo de atualizar e simplificar as normas que regulamentam as debêntures de infraestrutura e as incentivadas dos setores de portos e aeroportos.

Os detalhes da consulta foram publicados na edição de sexta-feira (5) do Diário Oficial da União. As contribuições podem ser feitas até o dia 20 de julho pela plataforma Participa + Brasil, disponível no site do Ministério (www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br). As debêntures, instituídas por lei para incentivar investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais, estão passando por um processo de revisão para incorporar medidas que simplifiquem os procedimentos e aumentem a transparência nos processos de emissão.

São dois os tipos de de-



A expectativa é de que esse modelo de captação de recursos aumente o interesse de fundos de pensão e previdência em financiar projetos do setor de portos e aeroportos

bêntures. As incentivadas oferecem isenção de tributação sobre o rendimento para o investidor. Já as de infraestrutura oferecem isenção de tributos para a empresa emissora do título.

Esses instrumentos financeiros são acessíveis a pessoas físicas e jurídicas, que, ao adquiri-los, passam a receber juros periodicamente até a quitação total, assemelhando-se a um

empréstimo.

Conforme a legislação, as empresas emissoras de debêntures de infraestrutura podem excluir 30% dos juros pagos aos detentores dos títulos na hora de calcular o lucro real e a base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) em cada período.

A expectativa é de que esse modelo de captação de

recursos aumente o interesse de fundos de pensão e previdência em financiar projetos do setor de portos e aeroportos. Segundo o Ministério, "a atualização das regras de debêntures busca incorporar novas medidas de simplificação de procedimentos, com vistas a dar maior transparência aos processos de emissão de dois tipos de valores mobiliários".

Comissão de Juristas que revisa Lei de Portos prorroga trabalhos por 90 dias

Extensão do prazo visa proporcionar mais tempo para concluir o debate e preparar as propostas necessárias para alterar a legislação

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebnews.com.br

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), prorrogou por mais 90 dias o prazo para a conclusão dos trabalhos da Comissão de Juristas responsável pela revisão do arcabouço legal que regula a exploração de portos brasileiros.

O ato foi publicado em edição extra do Diário da Câmara dos Deputados na quinta-feira (4). Os trabalhos do colegiado deveriam ser concluídos até agosto de 2024. No entanto, os membros enfrentaram pressão interna da Casa para estender o prazo. A prorrogação visa proporcionar mais tempo para concluir o debate e preparar as propostas necessárias para alterar a legislação.

Criada em março deste ano,



A expectativa é de que esse modelo de captação de recursos aumente o interesse de fundos de pensão e previdência em financiar projetos do setor de portos e aeroportos

a Comissão foi subdividida em três comitês temáticos para discutir temas como desburocratização e simplificação do arrendamento, descarbonização portuária e questões trabalhistas. Ao todo, o colegiado se

reuniu em seis audiências públicas em diferentes partes do país para debates, além de um encontro no Plenário da Câmara.

No mês de junho, não houve atuação dos juristas, e ainda não há previsão para o próximo

encontro antes do recesso parlamentar, que se inicia no dia 17 de julho e vai até 1º de agosto. Os membros da Comissão agora têm até o final de outubro de 2024 para concluir o relatório final dos trabalhos.

NACIONAL

Novo complexo turístico do Porto de Santos é entregue à população

Autoridades inauguram o Parque Valongo e classificam o empreendimento como um grande exemplo da relação porto-cidade

Divulgação/APS



Além do Armazém 4 revitalizado, o espaço ainda conta com um playground, quadras de areia para práticas esportivas, um mirante até a linha d'água, e a roda-gigante

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br

Autoridades do Governo Federal se reuniram para a solenidade da primeira fase do Parque Valongo, projeto de infraestrutura turística e portuária, localizado em um dos bairros mais antigos da cidade de Santos (SP), o Valongo. Trata-se da principal obra que marca a relação porto-cidade atualmente no país.

A solenidade contou com a participação do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho e demais autoridades.

A primeira parte do parque, entregue à população na sexta-feira (5), faz parte dos antigos armazéns portuários de Santos. Antes pertencente à União, a área foi cedida para a Prefeitura de Santos, que idealizou um projeto de turismo portuário no local.

O novo empreendimento de Santos contou com investimentos de pouco mais de R\$ 20 milhões a partir de recursos garantidos por dois Termos de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras ou Compensatórias (Trimmcs), firmados em 2023, com as empre-

sas Cofco e Ecoporto.

Alckmin destacou o projeto, em um local que antes estava abandonado, mas que agora abriga um importante ponto de lazer e turístico, próximo ao Porto de Santos. "O porto é a entrada do turismo, do Brasil. No que antes eram muralha e

ruínas, agora temos um parque. Isso é só um começo, pois teremos a continuidade desse bellissimo parque", comentou.

Costa Filho destacou que a chegada do novo empreendimento dará uma melhor opção para moradores de Santos e das cidades da região da Baixada

Santista em vivenciar as atividades do porto.

"A orientação é cada vez mais avançarmos nos investimentos para o Porto de Santos. Entregamos a primeira etapa daqui a pouco vamos anunciar a segunda etapa, com prazo de 12 meses de conclusão", reve-

Cadu Gomes/VPR



A solenidade de inauguração do Parque Valongo contou com a presença de autoridades do Poder Executivo, parlamentares e representantes do setor portuário

NACIONAL

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 4

lou o ministro de Portos e Aeroportos.

A primeira fase do parque conta com revitalização total do Armazém 4, que posteriormente servirá para abrigar restaurantes, exposições e demais atividades culturais. O espaço ainda conta com um playground, quadras de areia para práticas esportivas, um mirante até a linha d'água, e a rodagigante. Com 35 metros, ela disponibiliza de 20 cabines e servirá para um espaço para fotos com vista aérea do Porto de Santos e outros pontos da cidade.

“É um sonho de muito santista. É a ligação da cidade com o porto, que tem avançado muito nos últimos anos. Exemplo de união para o país. Um sonho que foi transformado em realidade com muito trabalho,



Divulgação/Prefeitura de Santos

Antes pertencente à União, a área foi cedida pela Autoridade Portuária de Santos para a Prefeitura, que idealizou um projeto de turismo portuário no local

estrutura portuária. A missão do porto, além de boa capacidade de movimentação de cargas, é a integração porto-cidades. Depois de 50 anos, integramos essa área com a cidade. É simbólico, é importante. Certamente teremos um porto antes e depois do Parque Valongo”, pontuou.

De forma simbólica, as autoridades deram início às obras da segunda fase do parque, que corresponde aos armazéns 1, 2 e 3.

Segundo Silvio Costa Filho, a segunda parte de revitalização do empreendimento deverá ser concluída em 12 meses.

muito sacrifício e muito diálogo, principalmente. Projeto que alia turismo com lazer, e faz parte da revitalização do centro histórico”, comentou o prefeito de Santos, Rogério Santos (Rep-

blicanos).

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, classificou a entrega do espaço como um dia histórico, que vai permi-

tir que a população e turistas possam estar um pouco mais próximos das atividades portuárias.

“Este dia integra, efetivamente, os cidadãos com a infra-

Confira mais imagens do Parque Valongo



Divulgação/Prefeitura de Santos



Divulgação/Prefeitura de Santos



Divulgação/Prefeitura de Santos



Divulgação/Prefeitura de Santos



Divulgação/Prefeitura de Santos

NACIONAL

APS e ministro assinam protocolo de intenções para transferência do Concais

Novo terminal de passageiros em Santos seria construído na área do Valongo, próxima ao novo parque

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinaram um protocolo de intenções que visa a transferência do terminal de passageiros do Porto de Santos (SP), o Concais, para a área do Valongo, próximo ao centro histórico da cidade.

O documento foi firmado durante a cerimônia de inauguração do Parque Valongo. Também assinaram Luis Floriano, diretor-presidente do Concais, e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

A transferência do Concais para a região central de Santos é defendida pelos governos federal e municipal, e também pela Autoridade Portuária de Santos.

Atualmente, o terminal está



O Concais está localizado na região conhecida como Outerinhos. Segundo o projeto de transferência do terminal para o Valongo, o investimento total é estimado em R\$ 1,4 bilhão

localizado na região conhecida como Outerinhos. Ele seria integrado ao Parque Valongo.

A transferência do terminal para a área do Valongo é uma das propostas para incentivar a indústria do turismo na cidade, bem como melhorar o receptivo aos turistas de cruzeiros.

Silvio Costa Filho classifi-

cou a transferência do terminal para o Valongo como urgente.

“É urgente a necessidade do terminal de passageiros, onde vamos poder ter um excelente receptivo para receber turistas brasileiros e turistas estrangeiros que vem nos visitar. (o terminal) Vai dialogar com o crescimento da região e o forta-

mento da economia. A gente está dando o sinal de integrar o porto com a cidade”, comentou o ministro.

Mesmo sendo favorável a transferência, Costa Filho disse que há pendência até a concretização da mudança de local.

“Iniciamos um amplo debate com a Casa Civil, com o TCU,

e com a Autoridade Portuária. Queremos fazer audiências para qualificar a área. Nossa decisão é dar total atenção ao nosso terminal de passageiros”, concluiu.

Já o presidente do porto, afirmou que o projeto para transferência ainda vai passar por órgãos técnicos e de controle.

“Nós realizamos audiências públicas sobre o tema, e as manifestações foram favoráveis. A APS encaminha a proposta aos órgãos de controle, para que se possam manifestar sobre os cálculos que estão sendo feitos. A nossa proposta e decisão política do porto é que a gente faça a transferência”, comentou.

Segundo o projeto de transferência, o investimento estimado no terminal de passageiros para a região do Valongo é de R\$ 1,4 bilhão. A divisão do aporte ficaria em R\$ 662 milhões para o Concais e R\$ 748 milhões para a Autoridade Portuária. O projeto consiste que o futuro terminal tenha berços para receber três navios de cruzeiro simultaneamente.

Guarujá apresenta proposta do Parque do Forte ao ministro de Portos

Prefeitura do município quer revitalizar ponto turístico localizado próximo à região portuária

Helder Lima/Prefeitura de Guarujá

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A Prefeitura de Guarujá, no litoral paulista, apresentou na sexta-feira (5) um projeto turístico próximo à região portuária da margem esquerda do Porto de Santos (SP) ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. O titular da pasta esteve em Santos para a inauguração de outro projeto nos mesmos moldes, o Parque Valongo, na margem direita.

De acordo com a secretária de Planejamento do Guarujá, Polliana Iamonti, a proposta é de que o Forte do Itapema, atração turística da cidade que fica próximo ao canal do Porto de Santos, se torne um complexo de turismo e eventos no município, com píer turístico e restaurantes.



A equipe liderada pelo prefeito de Guarujá, Válder Suman, apresentou o projeto ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e ao presidente da APS, Anderson Pomini

A fase 1 do projeto contemplaria restauro nas edificações e no acesso, inclusive pelo mar. Já a fase 2 teria implantação do parque com áreas para lazer, cultura e práticas esportivas, além de galpão multiuso para realização de atividades, cursos

e eventos.

Ao receber o projeto da Prefeitura, o ministro comentou que irá encaminhar à APS a viabilidade da proposta.

“Estamos avançando na direção da integração, principalmente de lazer e cultural. Te-

nhos certeza de que contamos com todo o apoio da autoridade portuária para tirar esse sonho do papel”, comentou o ministro.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, apoiou a

iniciativa, que corrobora com a relação porto-cidade.

“Queremos essa integração porto-cidade, com o porto interagindo com as pessoas, construindo áreas de lazer como essa. O porto se faz pela boa capacidade de movimentação, mas em especial pelo respeito às pessoas”, pontuou.

Aeroporto

Em sua agenda no litoral de São Paulo, Costa Filho sobrevoou as obras referentes à primeira fase do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, que será instalado na Base Aérea de Santos.

Segundo o ministro, a expectativa é que os serviços sejam concluídos em dezembro deste ano.

REGIÃO CENTRO-OESTE

BNDES aprova financiamento de R\$ 430 milhões para concessionária em MT

Montante será para obras de recuperação e exploração de rodovias ligadas ao transporte agrícola e comercial do estado

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) anunciou a aprovação de um apoio financeiro de R\$430 milhões para a Via Brasil MT-246 Concessionária de Rodovias. O objetivo é a recuperação, melhoria, ampliação e exploração de trechos rodoviários em Mato Grosso, totalizando 233,2 km, por meio da modalidade Project Finance non Recourse.

Do total, R\$ 280 milhões serão disponibilizados como crédito e R\$ 150 milhões em debêntures, representando 53% do investimento total planejado pela concessionária para

as rodovias: MT-246, que liga o município de Jangada a Barra do Bugres, passando por outros municípios como Denise e Santo Afonso; MT-343, que conecta a cidade de Cáceres à cidade de Barra do Bugres, passando por áreas rurais e fazendas da região; MT-358, que começa em Barra do Bugres e segue em direção à cidade de Tangará da Serra, passando também por Campo Novo do Parecis; e, por fim, a MT-480, que liga a cidade de Tangará da Serra à região de Deciolândia, um distrito de Tangará da Serra.

O projeto prevê, até setembro de 2029, a implantação de 66 km de acostamentos, duplicação de 10,2 km, construção de 21 km de pistas marginais, 4,2 km de multivias, 32 dispositivos de interseção e 3 km de cor-



Divulgação/BNDES

O projeto prevê, até setembro de 2029, a implantação de acostamentos, duplicação, construção de pistas marginais, multivias, dispositivos de interseção e outros serviços

reção de traçado, além da recuperação do pavimento em toda a extensão concedida. Os investimentos incluem máquinas, equipamentos, sistemas e obras civis, além de desapropriações e despesas pré-operacionais.

Espera-se que o fluxo de veículos nos trechos duplicados, restaurados e reconstruídos aumente de 4,8 milhões para 5,5 milhões por ano.

O BNDES assumiu 50% das debêntures (títulos de dívidas), com os outros 50% sendo comprados por investidores privados. O banco também coordenou a emissão. “A estrutura final da operação, com atração de investidores privados comprando parte das debêntures, mostra a importância da parceria entre o BNDES e o mercado, compartilhando fun-

ding e riscos”, disse o presidente do banco, Aloizio Mercadante.

Durante a execução do projeto, a estimativa é de que sejam criados 240 postos de trabalho diretos e 517 indiretos. Após a conclusão, prevê-se a geração de 173 empregos diretos e 42 indiretos. “Localizado em uma região de economia fortemente baseada na agricultura e na agroindústria, o projeto contribui para a redução dos custos de escoamento da produção, em linha com o pensamento estruturante do governo Lula para o setor logístico”, afirmou Mercadante.

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews



www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

REGIÃO SUL

Exportações no RS caem quase 13% nos primeiros 5 meses do ano

Período de chuvas no estado ainda deve refletir nos resultados dos próximos meses

Divulgação/Portos RS

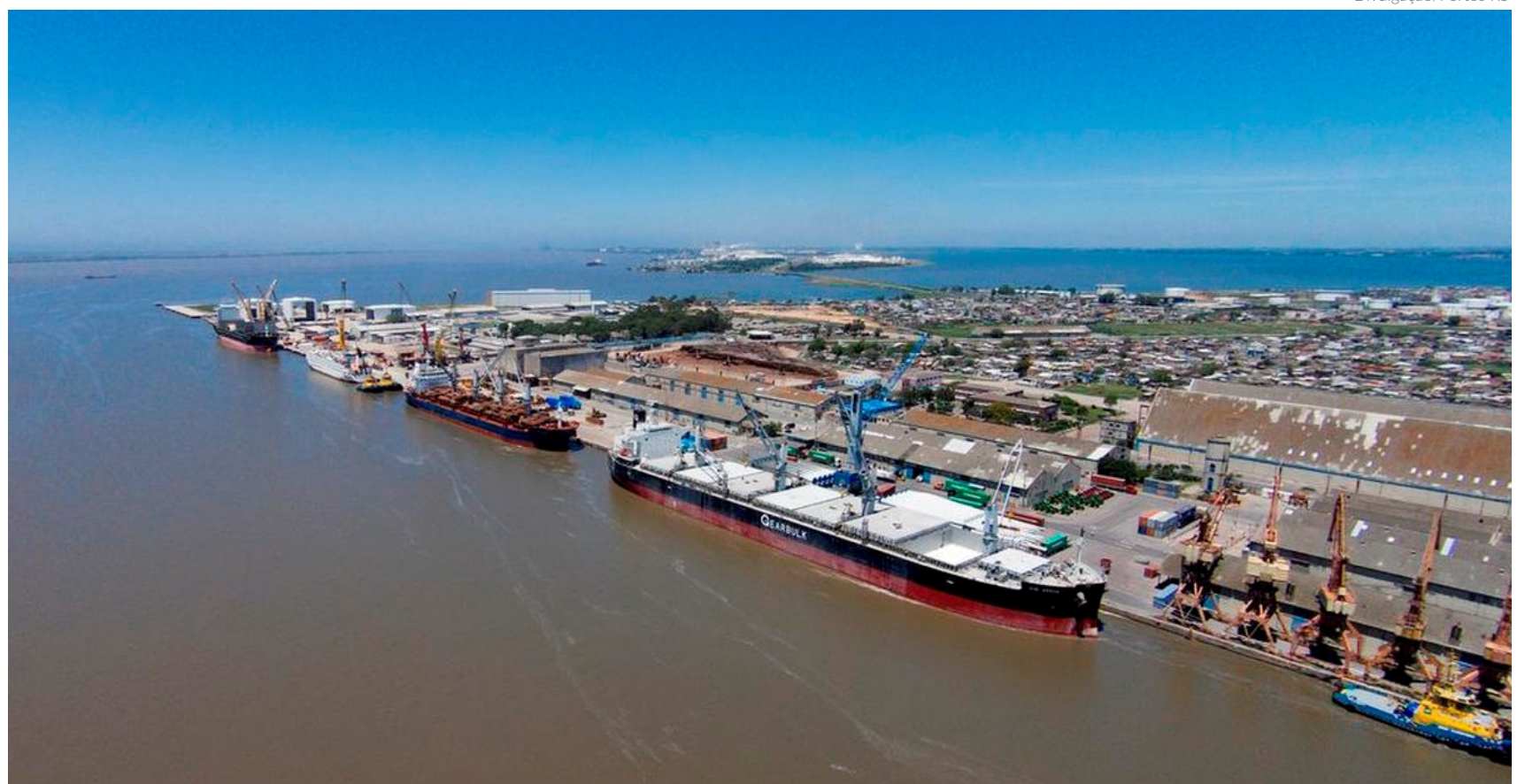
CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

No período de janeiro a maio deste ano, as exportações do Rio Grande do Sul somaram US\$ 7,4 bilhões, representando uma queda de 12,9%, que equivale a US\$ 1,1 bilhão, em relação ao mesmo período do ano passado. Apesar da queda dos valores, o número conquistado ainda é o quinto maior da série histórica no estado, iniciada em 1997.

Os dados foram divulgados nesta semana pelo Departamento de Economia e Estatística, vinculado à Secretaria de Planejamento, Governança e Gestão (DEE/SPGG). Os dados do balanço foram extraídos do Sistema ComexStat, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Segundo o estado, o estudo aponta que, embora o período analisado inclua os dados do mês de maio, quando houve a tragédia climática no Rio Grande do Sul, ainda não é possível constatar de forma nítida os efeitos do episódio nas exportações.

“Os desdobramentos das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul em abril e maio deste ano devem se estender, devido a possíveis quebras de safra e prejuízos no setor industrial por conta de dificuldades logísticas. Uma avaliação mais



O estudo destacou a queda das exportações do Rio Grande do Sul para a Argentina. Neste ano, o valor diminuiu 25,2% em comparação com o mesmo período do ano anterior

precisa sobre as consequências das enchentes nas exportações gaúchas, porém, será possível apenas nos próximos meses”, explicou o pesquisador Ricardo Leães.

Fumo não manufaturado (US\$ 858,7 milhões), soja em grão (US\$ 737,8 milhões), cereais (US\$ 614,2 milhões), farelo de soja (US\$ 549,6 milhões), carne de frango (US\$ 526,5 milhões) e celulose (US\$ 418,2 milhões) foram os principais produtos exportados entre janeiro e maio de 2024.

Por outro lado, os produtos que apresentam as maiores reduções são: cereais (menos

US\$311,2 milhões, -33,6%); óleo de soja (menos US\$ 204,9 milhões, - 69,9%) e farelo de soja (menos US\$ 173,6 milhões, -24,0%). Também apresentaram redução as carnes suína e de frango, os tratores agrícolas e os veículos automóveis de passageiros.

Entre os cinco primeiros meses de 2024, maio foi o segundo mês com a pior performance em exportações (menos US\$ 260,1 milhões, -14,0%), comparado com o mesmo período do ano passado. O mês com a maior queda foi março (menos US\$ 497,3 milhões, -26,7%).

O estudo destacou a queda

das exportações gaúchas para a Argentina. Neste ano, o valor diminuiu 25,2% em comparação com o mesmo período do ano anterior, o que equivale a US\$127,6 milhões. Segundo a secretaria, o movimento é explicado pela redução nas vendas de soja em grãos e de bens industriais.

Destinos

No período de janeiro a maio deste ano, o Rio Grande do Sul exportou para um total de 180 destinos. A China se manteve como o principal comprador, respondendo por 19,8% do

total das exportações. Completam o ranking a União Europeia (13,6%), os Estados Unidos (9,9%), a Argentina (5,1%) e o Vietnã (4%).

Os destinos que apresentaram a maior alta nos primeiros cinco meses do ano foram Filipinas (mais US\$ 171,3 milhões, 797,8%); China (mais US\$ 162,6 milhões, 12,4%); e Coreia do Sul (mais US\$ 66,0 milhões, 38,6%).

Em contrapartida, Indonésia, Bangladesh, União Europeia, Argentina, Arábia Saudita e Estados Unidos contribuíram para a queda geral das exportações gaúchas, segundo o estudo.

CCR conclui obras em aeroporto de Bacacheri, no Paraná

Foram investidos R\$ 30 mi de um pacote de R\$ 1,8 bi previstos para 15 terminais geridos pela concessionária

Da Redação
redacao.jornal@redenenews.com.br

A CCR Aeroportos, concessionária responsável por quase 90% da malha aérea do Paraná, anunciou a conclusão das obras no Aeroporto de Bacacheri, em Curitiba. A entrega é a primeira de um pacote de R\$ 1,8 bilhão de investimento previsto para

15 terminais para obras de reforma e requalificação.

As intervenções feitas no Bacacheri, no valor de R\$ 30 milhões, visam garantir mais segurança e melhorar a eficiência das operações. Entre os aeroportos focados em aviação geral e sem voos comerciais, o ativo é o quarto mais movimentado do Brasil, com cerca de 30 mil pousos e decolagens registrados no ano de 2023, de acordo com dados do Departamento de

Controle do Espaço Aéreo (DECEA).

“Desde o ano passado, estamos realizando, de forma simultânea, obras em aeroportos que administramos no Brasil, e é uma imensa satisfação dar início a este ciclo de conclusão dos trabalhos aqui no Aeroporto de Bacacheri, localizado na capital do Paraná, onde estamos aportando R\$ 800 milhões na modernização dos quatro aeroportos que adminis-

tramos”, disse o CEO da CCR Aeroportos, Fabio Russo, durante a solenidade de entrega.

Além do Bacacheri, a empresa administra, no Paraná, o Aeroporto Internacional Afonso Pena, em São José dos Pinhais, o maior do Estado; o Aeroporto de Londrina; e o Aeroporto Internacional de Foz do Iguaçu.

A obra concluída estava prevista no contrato de concessão assinado entre a CCR

Aeroportos e o Governo Federal, com prazo de entrega para o fim de novembro de 2024, mas a concessionária realizou a entrega cinco meses antes.

As intervenções feitas são as seguintes: nova área de testes de motores; nova taxiway (pista de rolamento) paralela; adequação de taxiway (pista de rolamento) já existente; e implantação de uma nova via de serviço.



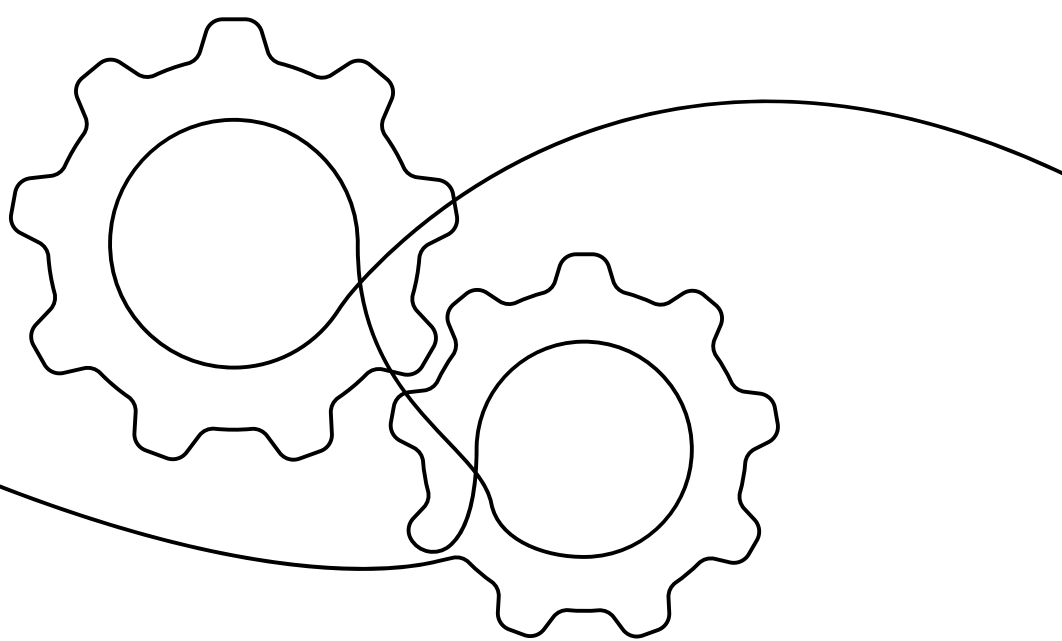
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

Propósito do existir



Eu vim nesta vida a passeio, não a trabalho”, respondeu Patrícia à beira da piscina, para gargalhada geral mas constrangimento de sua dedicada mãe, que lhe pedira para buscar uma coisa qualquer na dispensa. A frase nunca saiu da minha cabeça, tal seu rico simbolismo para explicar tanto infortúnio. Patrícia é nome fictício para poupá-la da condenação de alguns e glória de outros que, mesmo não tendo

sua sorte, têm nessa frase mantra desejável de vida.

Patrícia era filha de um homem cujo propósito sempre foi trabalhar, e por tanto trabalhar, alcançou confortável situação para seus filhos, esperando que fossem herdeiros de sua crença no labor. Mas a mãe de Patrícia era a segunda geração de outro bem afortunado no trabalho. E como se diz, a terceira geração vem sempre a passeio. Esse parece ser prenúncio da desgraça.

Lembro disso ao questionar o propósito do existir. Nasci para trabalhar ou me divertir? Até que ponto o esforço diário é o sentido em si da vida? O trabalho seria o caminho para alcançar a felicidade? Em outros momentos das civilizações que nos antecederam o trabalho era apenas meio para simples sobrevivência, acredito eu, ao imaginar alguém caçando e pescando para a prole.

Até que a civilização do consumo exacerbou os sonhos. Estes sim seriam o propósito, condição única dos humanos? As flores não sonham, apenas cumprem o propósito da natureza de embelezar o que vemos e fecundar nossos jardins junto com os pássaros que fazem trilha sonora aos raios de sol com seu alarido.

Em algum momento exacerbamos o trabalho, que passou a dar o sentido do existir sem que muitos de nós percebêssemos. Mas agora estamos cansados. E por isso fomos reduzindo a carga. Primeiro lutando por direitos contra regras desumanas, depois pela semana de cinco dias, agora pelo trabalho remoto e a semana de quatro dias. A produção, porém, é atroz, a máquina do consumo se alimenta de suor.

A Grécia acaba de retomar a semana laboral de seis dias para reverter a tendente queda na produção. A Europa toda passa a se lembrar que vários países estão produzindo menos. Mas por hora não se pensa em voltar a trabalhar mais.

Porém, o sul-africano com espírito de pitonisa, Elon Musk, está profundamente preocupado. Fala em três grandes perigos para a humanidade: a Inteligência Artificial, a crise ambiental e o extermínio do planeta.

Quanto à crise ambiental, Musk aposta na energia limpa e para isso criou a Tesla. Contra o extermínio, passou a investir na viabilidade de morarmos em Marte, e para isso mergulhou em pretensioso projeto de foguete que já subiu dezenas de vezes e pode se transformar em nosso veículo circular interplanetário enquanto ainda pudermos embarcar para um novo mundo.

O mais assustador vaticínio da pitonisa parece ser a ausência do trabalho. Diz que a IA vai acabar com a maioria dos postos, a serem ocupados por robôs. Haverá ganho de produção, barateando o custo de vida de uma massa de desempregados sem renda que dependerão de subvenção estatal para viver. E pergunta Musk: sem o trabalho, qual será o sentido da vida? Qual o propósito?

Costumo encontrar com velhos amigos que ainda trabalham para sobreviver ou para manter o sentido. Alguns costumam dizer: “Não paro de trabalhar porque não saberia o que fazer aposentado”. E penso em suas esposas dando graças a Deus para não terem que aturá-los em casa o dia inteiro.

Outros saberiam sim o que fazer, alguns até já fazem, desde caminhar à beira do mar, ler bons livros, fazer bricolagem ou, admiravelmente, ajudar os outros. Temo, porém, que a maioria da humanidade se sentiria perdida e sua vida lhe pareceria sem sentido.

A IA veio para nos facilitar, em muitos aspectos é bem vinda, mas os robôs, que até agora não sabem sonhar, poderão matar nossos sonhos. E muitos deixarão de ter o trabalho como propósito de vida e terão que encontrar um propósito maior, e talvez essa seja a intenção de quem a tudo criou, pois estarão como as flores e os passarinhos que nos encantam com cores e cantos sem talvez saberem por que o fazem. Mais ou menos como a vida de Patrícia, usufruindo do sol com sua desbravada vida, enquanto restarem os proventos herdados, que lhe permitem levar instagramável existência a passeio.

EM ALGUM MOMENTO EXACERBAMOS O TRABALHO, QUE PASSOU A DAR O SENTIDO DO EXISTIR SEM QUE MUITOS DE NÓS PERCEBÊSSEMOS. MAS AGORA ESTAMOS CANSADOS. E POR ISSO FOMOS REDUZINDO A CARGA. PRIMEIRO LUTANDO POR DIREITOS CONTRA REGRAS DESUMANAS, DEPOIS PELA SEMANA DE CINCO DIAS, AGORA PELO TRABALHO REMOTO E A SEMANA DE QUATRO DIAS. A PRODUÇÃO, PORÉM, É ATROZ, A MÁQUINA DO CONSUMO SE ALIMENTA DE SUOR

OPINIÃO

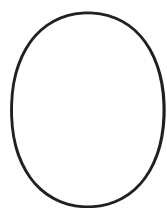
**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

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

opinião@redebnews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Muito mais do que uma nova ligação



complexo portuário que envolve o Porto Organizado de Santos e os terminais de uso privado (TUPs) adjacentes vive um paradoxo curioso. De um lado, bate recordes de movimentação a cada novo ano; terminais públicos e privados investem pesado em aumento de capacidade e produtividade nas operações de graneis e carga geral, inclusive containerizada; a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) antecipa cronogramas, para conciliá-

los com os das concessionárias que fazem a ligação Planalto-Baixada; os gestores do porto projetam a dragagem de aprofundamento para - 17 m; planejam novos berços de atracação; e inovam no quesito relação porto-cidade, com a implantação do Parque Valongo, com gestões para a transferência da operação de cruzeiros para o Centro Histórico de Santos e, ainda, com a realocação de comunidades para áreas habitacionais adequadas, liberando espaços para atividades portuárias.

De outro, disputas por áreas portuárias, críticas sobre a infraestrutura e boatos de que o complexo portuário entrou em colapso tentam eclipsar os avanços obtidos e em andamento.

É sempre possível melhorar. E o Porto de Santos está longe de colapsar, a não ser que a falta de visão estratégica, licenciamentos demorados e judicializações, que caracterizam uma tristemente crônica visão enviesada de sustentabilidade, continuem a atrapalhar.

No entanto, todos esses investimentos em capacidade operacional, diversificação da matriz de transportes e melhoria no acesso aquaviário não serão efetivos, se não houver solução dos acessos terrestres. E toda a vez que esse assunto vem à baila, ninguém questiona a capacidade técnica da Engenharia nacional, mas as restrições ambientais a sua execução com a agilidade necessária, ou melhor, já com alarmante atraso.

Geração de empregos, aumento de receitas tributárias e soluções menos impactantes ao meio ambiente parecem não ser suficientes para contornar as restrições impostas pela legislação, mais para dificultar do que para agilizar.

Nesse caso, chega a fazer sentido o discurso de colapso de alguns, que encaram essa suposta situação como oportunidade para outros portos brasileiros. Será que esses portos sofrerão as mesmas restrições?

O Porto de Santos, no âmbito do agronegócio, já tem o Arco Norte como concorrente direto. A proposta de ligação bioceânica vem ganhando cada vez mais força, tendo a China como principal interessada. O problema é que o Porto de Santos nem sempre é considerado nos trajetos estudados. No que se refere a contêineres e cargas de projeto, portos públicos e, sobretudo, terminais de uso privado em outros estados já se tornaram atrativos, é fato.

Bem, o Estado de São Paulo tem apenas dois portos: Santos e São Sebastião. Santos é gerido diretamente pelo Governo Federal, enquanto São Sebastião é uma delegação ao Estado, aliás, a mais antiga existente. E São Sebastião, em tese, não tem potencial para expansões significativas, o que não impediu que o Estado investisse na Rodovia dos Tamoios, um projeto arrojado e ambientalmente bem equacionado, que pode ser considerado uma referência.

Então, porque é tão difícil fazer o mesmo numa nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista, com especial atenção para o Porto de Santos, responsável por cerca de 30% da corrente comercial brasileira e situado no estado mais industrializado e economicamente pujante do País?

O que se perde e o que se ganha com essa nova, ou novas ligações, em todos os aspectos envolvidos, pois uma já é considerada insuficiente até para a demanda atual?

Inicialmente, é fundamental destacar que o transporte de cargas deve

ser o principal foco, preferencialmente independente do trânsito de veículos urbanos, inclusive em períodos de férias e feriados prolongados. E atualmente, apenas a Via Anchieta, construída nos anos de 1940, permite o transporte descendente de cargas, com suas limitações geométricas e de horários, além dos riscos decorrentes da concomitância de veículos pesados, leves e ônibus.

Nesse sentido, o trajeto anteriormente conhecido como "Estrada de Parelheiros" pode ser solução para desafogar o Sistema Anchieta-Imigrantes do tráfego com destino ao Litoral Sul. Isso resolveria em parte o "funil" existente na chegada à Baixada.

Ainda falando sobre afunilamentos, uma nova pista da Imigrantes só fará sentido, em tese, se chegar na Área Continental de Santos, também acessando Guarujá, o que pressupõe a ampliação da capacidade da Rodovia Domênico Rangoni.

Para o litoral norte já temos as opções das rodovias Mogi-Bertioga e dos Tamoios.

Todas essas alternativas são interessantes, não excludentes e igualmente necessárias. Porém, a proposta de ligação entre Suzano e Santos, via Rodoanel Mário Covas, precisa entrar nessa equação. Cogitada ao menos desde 2012, como parte do Projeto ViaMar, e posteriormente retomada, passando a ser denominada "Linha Verde", essa proposta de nova ligação entre Planalto e Área Continental de Santos cria condições para a implantação de novas plataformas industriais e logísticas, que tendem a agregar valor às cargas movimentadas no Porto de Santos. Valores que não são apenas financeiros, mas sociais, pela geração de empregos, e ambientais, por meio de compensações e soluções inovadoras, que resultem na redução de emissões poluentes pelos veículos e sistemas a serem utilizados.

Essas soluções inovadoras incluem transferência de tecnologia e consequente aquisição de competências para a Engenharia nacional, que permitirão soluções para outras regiões do Brasil.

Entendimento similar já vem sendo adotado na ligação Santos-Guarujá via túnel imerso, numa inédita associação entre os governos Federal e Estadual, denotando uma visão estratégica, sistêmica.

Uma ligação Suzano-Santos, além de melhorar os fluxos do Sistema Anchieta-Imigrantes, permitirá soluções rodoferroviárias que não seriam evidentes na configuração atual. A concepção da via como um "carrossel" rodoferroviário, inclusive utilizando veículos autônomos, pode otimizar sua capacidade, reduzir o risco de acidentes e congestionamentos.

Associada a plataformas logístico-industriais, essa ligação entre Suzano e Santos pode levar a um sensível aprimoramento na logística regional, com a implantação de plantas produtivas que eliminem os demorados e custosos transportes de cargas de grande porte entre o Planalto e o Porto de Santos: elas poderão ser montadas nas proximidades do complexo portuário, chegando em contêineres, por via rodoferroviária.

Uma dessas plataformas produtivas já tem viabilidade legal, já que a cidade de Santos está apta a sediar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE), tendo a Área Continental como a de melhor potencial, cuja proximidade com terminais portuários públicos e privados, e com o futuro aeroporto regional de Guarujá constitui inquestionáveis trunfos logísticos.

O Porto de Santos ainda tem muito a crescer. E a dragagem de aprofundamento é imprescindível, sem falar na expansão mar adentro, em busca de águas profundas e sua consolidação como concentrador de cargas. Mas, para que todo seu potencial seja plenamente desenvolvido, é preciso criar novos acessos rodoferroviários terrestres, de concepção inovadora, sustentável, que agreguem valor às cargas e ao sistema.

Uma ligação não basta, pois é preciso antecipar cenários, em vez de correr atrás do prejuízo, o que aumenta custos logísticos e ambientais. Assim, a ligação Suzano-Santos precisa e deve ser considerada, não apenas como alternativa, mas como elemento intrínseco e estratégico do sistema! Caso contrário, o alegado colapso, se ocorrer, terá impactos intensos e duradouros de amplo espectro: regional, estadual e federal!

O BRASIL, DESDE A DÉCADA DE 1970, CONTA COM O ETANOL COMO COMBUSTÍVEL VEICULAR. TAMBÉM MISTURADO À GASOLINA, ELE SE TORNOU VIÁVEL E DE USO ARRAIGADO, SEM RISCO DE SER SURPREENDIDO NO TESTE DE BAFÔMETRO, AO CONTRÁRIO DOS CONDUTORES



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



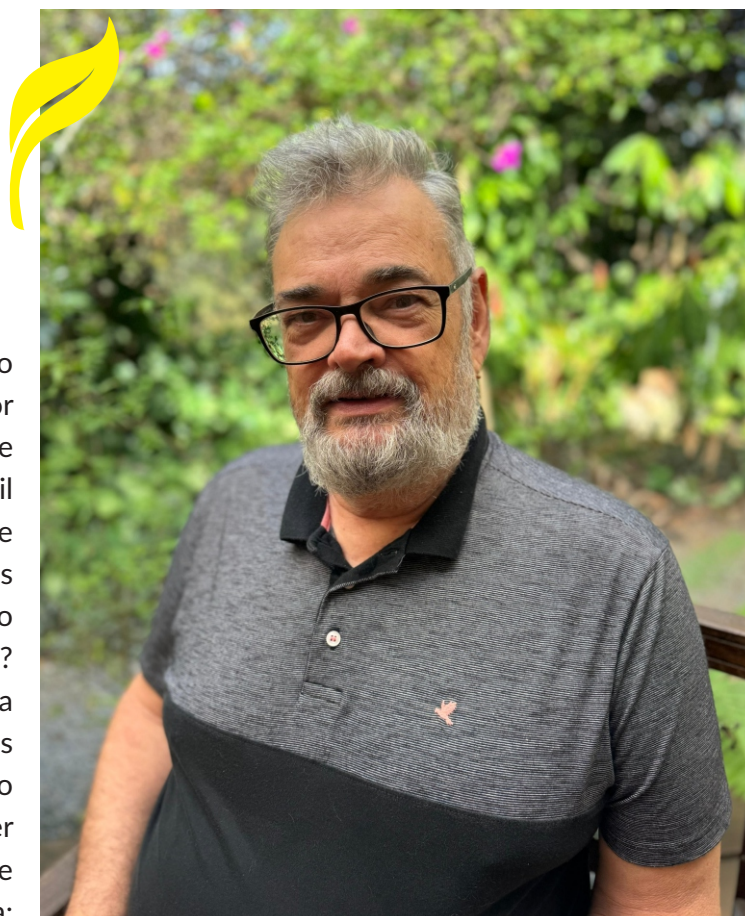
Sobre tendências e consumidores

LI UMA RECENTE PESQUISA DA EMPRESA WGSN, ESPECIALISTA GLOBAL NA ÁREA DE PREVISÃO DE TENDÊNCIAS, E É BEM INTERESSANTE NOTAR OS QUATRO TIPOS DE CONSUMIDORES E O QUE DESEJAM. OS ESPERANÇOSOS BUSCA UMA VIDA MAIS SIMPLES, DANDO MAIS ATENÇÃO ÀS EXPERIÊNCIAS SIGNIFICATIVAS E PEQUENAS ALEGRIAS DO COTIDIANO. OS AUTÔNOMOS SEGUEM SEUS PRÓPRIOS CAMINHOS E REGRAS E ENCONTRAM PROPÓSITO NA RESISTÊNCIA REBELDE E NOS COLETIVOS DE APOIO. OS IMPARCIAIS, INCONFORMADOS COM A CRISE DE DESINFORMAÇÃO GERAL, PREFEREM TRANSPARÊNCIA CRUA A NARRATIVAS CHARMOSAS. OS SINÉRGICOS QUEREM CRIAR UM MUNDO MELHOR PARA TODOS E APOIAM A SIMBIOSE HUMANO-TECNOLÓGICA. E VOCÊ, EM QUAL PERFIL SE ENCAIXA E O QUE ESPERA?

MERGULHO

“Não se consegue domar a natureza”

O premiado arquiteto chinês Kongjian Yu, pioneiro do conceito de cidades-esponja e professor da Universidade de Pequim, em entrevista recente para o Jornal Valor Econômico, disse que o Brasil pode se tornar uma referência na adaptação de cidades com soluções baseadas na natureza, mas isso só sairá do papel com um plano de ação e parcerias. Mas afinal, o que são cidades esponjas? O arquiteto e professor **Luiz Nunes** explica e alerta para a necessidade de repensar as ações humanas para enfrentar as mudanças climáticas. “O caso de Porto Alegre foi emblemático e deve ser considerado por outras cidades. Não se consegue domar a natureza”, ele afirma. Confira:



Verônica Nunes

O que é cidade-esponja?

Quando esse termo, interessante e curioso, começou a aparecer mais recentemente, eu fui pesquisar e vi que remete a um conjunto de propostas que existiam há décadas, a diferença deve ser a forma como está sendo tratado na China. Curitiba faz isso há quase 50 anos. Na verdade, o que eles chamam de cidade esponja nós chamávamos de infraestrutura verde, e há trabalhos sobre isso no mínimo há uns dez anos. Quando eu dava aulas de História do Urbanismo eu falava de infraestrutura verde. O conceito é basicamente o mesmo: uma cidade com a capacidade de deter, limpar e infiltrar águas por meio de soluções baseadas na natureza.

Como foi em Curitiba?

Fico incomodado quando falamos desse modelo de cidades-esponja na China e não olhamos para o nosso próprio umbigo. Nos anos 70, Curitiba montou a estrutura de planejamento, estudada desde os anos 60, para repensar esse modelo. Curitiba está na frente não só na questão do transporte público, com otimização de um modelo que inclusive inspirou soluções na Colômbia e no Chile. Com relação à infraestrutura verde o importante é a rede de parques criada; por exemplo, o parque Barigui, que seria o equivalente ao Ibirapuera, foi construído para ser alagado, assim como outros parques, associados à preservação da mata ciliar nas margens dos rios e córregos que tem na cidade. Em Curitiba há problemas, mas esse modelo deu certo.

Pode explicar com exemplos o que é infraestrutura verde?

Por exemplo, o telhado verde e os jardins de chuva, que são termos da infraestrutura verde, podem retardar o caminho da água da chuva até a rua. Ou seja, o pensamento passa a ser o contrário dos anos 50. A partir dos anos 70 a ideia era segurar a água antes de chegar. Uma saída em São Paulo foram os piscinões, reservatórios enormes que, preenchidos antes da chuva diminuir ou parar, contribuí com um retardo da água. Os jardins de chuva também têm essa função e Lina Bo Bardi fez isso na Casa de Vidro, na década de 50. Outro conceito é a renaturação dos rios, outro processo importante que é recuperar a função natural das margens dos rios. A Coreia fez um projeto interessante, há algumas décadas, pegaram um rio totalmente canalizado e transformaram em um parque. Ele enche, mas é um parque.

E quando tudo começou?

O ponto de partida é o século XIX com o processo de urbanizações mais

intensas, como nos Estados Unidos, mas no Brasil também. No caso brasileiro, a década de 50 trouxe o fator desenvolvimentista e o êxodo rural para as grandes cidades, que se consolidou até os anos 60 com grandes construções em infraestrutura nesse período. Em Santos, particularmente, temos o projeto de Saturnino de Brito no começo do século XX. Ele percebeu que construir canais poderia “secar” a Cidade, a região entre o morro e a praia era um charco, onde estavam focos de doenças.

O que há em comum nesse processo de urbanização global?

Todo esse processo, desde o século XIX e até o XX, é caracterizado como uma ação humana para tentar domar a natureza. Em São Paulo, temos a retificação dos rios Tietê e Pinheiros. A proposta era jogar a água o mais rápido possível para a frente.

E o que remete a Porto Alegre?

A grande inundação histórica de Porto Alegre em 1941 levou à construção de um muro, que agora não foi suficiente para conter as águas. Na Marginal Tietê você tem na Ponte Pequena estações e bombas para jogar a águas de chuva, se o rio sobe, mas hoje não adianta mais. Em Santos é semelhante, os canais que tinham outras funções, inclusive com margens que permitiam parte da absorção da água das chuvas, não suportam sozinhos, pois a cidade vem sendo pavimentada e impermeabilizada cada vez mais. Além disso, Santos sofre muito com a influência das marés.

Quando falam em inundação em Santos, qual o motivo?

A cidade tem poucas áreas permeáveis, quase todo o subsolo está construído, tudo isso contribui para trazer problemas nas enchentes. E a partir da década de 70, o processo se acentuou com as mudanças climáticas, também associado ao processo de urbanização e combustíveis fósseis. Nós construímos o cenário que temos hoje e a natureza tenta retomar o lugar dela com a força que tiver. Percebemos que o modelo está errado.

A Cidade-esponja pode ser o modelo ideal?

Imagine se associarmos tudo isso no processo de sustentabilidade: pavimentação que absorve água, telhado verde, jardins de chuva, parques lineares, rede de parques, renaturação de rios e mangues etc. Aí chegaremos ao conceito de cidade-esponja. Eu vejo como uma grande saída de política pública para algumas cidades. Precisamos de um conjunto de medidas, públicas e privadas, que forneçam alternativas seguras. No caso chinês estão tratando como política de Estado, é o que teríamos que fazer.

Qual o risco para Santos, se nada for mudado?

Em Santos temos problemas de falta de áreas, com a maré alta e a possibilidade de receber chuvas intensas nesse período. Se além disso o nível do mar subir, pela própria topografia da cidade, haverá maré alta constantemente e haverá enchentes. E ainda temos que pensar na infraestrutura de escoamento das águas que chegam ao porto. O caso de Porto Alegre foi emblemático e deve ser considerado por outras cidades, ainda com a influência da maré, será uma tragédia.

O que fazer?

Seria preciso mudar a realidade atual, mas vai ser difícil. Teria que renaturar toda a parte dos canais, dos mangues, que antes faziam esse papel de conter as águas naturalmente. São obras caras, mas é preciso pensar. Em dez anos poderemos ter cenários bem preocupantes.

VISUAIS

Pinacoteca do Ceará recebe Claudia Andujar

A mostra “**Claudia Andujar. Minha vida em dois mundos**” ocupa a Pinacoteca do Ceará, com a mostra de uma das fotógrafas mais importantes do mundo. Dividida em cinco núcleos, a exposição tem curadoria de Eduardo Brandão e reúne cerca de 200 fotografias da artista suíça naturalizada brasileira. O título reforça a proposta curatorial, que traz diferentes olhares e trânsitos de Andujar: entre o fotojornalismo e a arte experimental; as grandes cidades e a floresta; a Europa, onde nasceu, e a América, continente que a acolheu após a perseguição nazista à sua família paterna; ela própria e o Outro. Ela constrói os trabalhos a partir de uma longa convivência com o ambiente, as pessoas e os costumes e o resultado é deslumbrante. Também se destacam as obras de reelaboração das imagens feito pela artista internacional.

Serviço

Exposição | Claudia Andujar. Minha vida em dois mundos
Até 29 de dezembro
Segunda a sexta, das 10h às 19h; sábados, das 10h às 11h30
Endereço: Pinacoteca do Ceará, Rua 24 de Maio, 34
Centro - Fortaleza (CE)



LEITURA

Vida compartilhada



Ao combinar memórias pessoais e reflexões sobre suas leituras, **Pedro Pacífico** conta, em seu livro de estreia, como os livros tiveram papel crucial na construção de sua identidade. O autor é referência entre os produtores de conteúdos literários nas redes sociais e resgata momentos cruciais de sua vida com os livros que o acompanharam na jornada de autoaceitação, mostrando como o hábito de leitura é uma boa ferramenta para lidar com a ansiedade e a dependência pouco saudável da internet. Ele compartilha a trajetória desde criança, seus primeiros passos como leitor, o processo de criação do perfil nas redes sociais, sua relação com a família e os amigos. De Gabriel García Márquez a Lemony Snicket, revela opiniões e indicações literárias, mostra como a literatura pode e deve ser acessível a todos e dá dicas de como torná-la um hábito prazeroso. Para ele, os livros e redes sociais podem conviver perfeitamente.

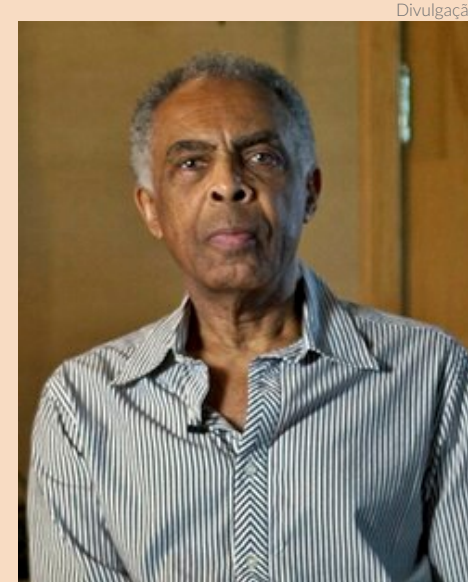
CINEMA

Por que não tentar?

Homens mais velhos e mulheres mais jovens não incomodam tanto, mas se for o contrário a história é diferente, mesmo nos dias de hoje, por incrível que pareça. No filme “**A ideia de você**” (no Prime), a linda e talentosa Anne Hathaway é Solène, mãe solteira de 40 anos, que desde a separação não se sentiu mais à vontade para viver novas aventuras amorosas. Até que um dia, a pedido do ex-marido, Dan (Reid Scott), ela acompanha a filha num festival de música. Acidentalmente conhece e acaba se apaixonando e tendo um caso com o astro de 24 anos da boyband mais famosa de todos os tempos: Hayes Campbell (Nicholas Galitzine). E ele também por ela, e muito. Um filme leve, romântico, mas também aparecem temas como etarismo, redes sociais, invasão de privacidade e muita complicação para o casal. O que me incomodou, foi a cena em que ela vai para a piscina com os amigos dele, olha as namoradas pela janela e fica com vergonha do corpo. Então, desce com uma roupa comprida e de mangas. Gente, ela está maravilhosa, não precisava disso, forçaram a barra.



BE+



- A idade chega para todos, inclusive nossos ídolos que ainda são os mesmos. Gilberto Gil, 82 anos, anunciou que se aposentará no ano que vem, de shows e festivais. Mas vai continuar compondo e se apresentando em ambientes menores. Brasil, Estados Unidos e Europa fazem parte das últimas agendas.

- Novamente bichinhos na pauta: Pesquisa Quaeat aponta que 94% dos brasileiros têm ou já tiveram um animal de estimação, sendo que 72% dos entrevistados possuem um pet. O Brasil tem a terceira maior população de pets do mundo, atrás apenas da China e dos EUA.

- Essa notícia do Olhar Digital é maravilhosa. Sabe aquele exame que ninguém gosta, a endoscopia? Pois é, agora está em estudos pela empresa Endiatx a Pillbot, pílula com uma câmera dentro que exhibe interior do corpo humano e dispensa o uso daquele tubo invasivo. E depois, quem sabe, o mesmo para a tão temida colonoscopia...

BE-

- Quase metade dos adultos brasileiros serão obesos em 20 anos, revela o Jornal o Globo, mantidas as tendências atuais, atingindo 130 milhões de pessoas. A conclusão é de um estudo feito pela Fundação Oswaldo Cruz, apresentado no Congresso Internacional sobre Obesidade, realizado em São Paulo.

- A Internet para os jovens pode trazer consequências trágicas. A BBC divulgou um vídeo da mãe americana cujo filho se matou seis horas depois de ser contatado por chantagistas online. Ele mandou fotos para uma garota e era golpe. Agora essa mãe faz vídeos no Tik Tok alertando os pais e jovens.

- Estudo com dados do DataSUS e desenvolvido pelo Instituto Bem Cuidar, programa de gestão de conhecimento da Aldeias Infantis SOS, alerta que acidentes com crianças e adolescentes em São Paulo cresceram 11% em 2023. Os principais foram intoxicação, sinistros de trânsito, afogamento, queimadura e sufocação.