



portalbenews.com.br

**BALANÇO** Movimentação portuária no Brasil atinge 1,2 bilhão de toneladas em 2024 ▶ **p4**

**ESTILO BE** Filme na Netflix, livro sobre terapia na cozinha e visita ao Museu do Futebol são as dicas de Ivani Cardoso na coluna deste fim de semana ▶ **p12**



Divulgação/Ecovias



## Nova pista da Imigrantes mira agilidade no transporte de cargas

Projeto de nova ligação Planalto-Porto de Santos prevê traçado de 21,5 km que promete facilitar o tráfego de caminhões ▶ **p6 e p7**

João Lavor/TSLA



## Governo acelera obras da Transnordestina com liberação de R\$ 400 milhões ▶ **p9**

**SANTOS BRASIL** Operação remota de guindastes muda rotina de trabalhadores no Porto de Santos ▶ **p8**

**OPINIÃO** Luiz Dias Guimarães usa o luto de uma orca para provocar uma reflexão sobre a sensibilidade animal e a responsabilidade humana ▶ **p10**

**OPINIÃO** Adilson Luiz Gonçalves analisa o impacto da terceira pista da Imigrantes para o desenvolvimento da região da Baixada Santista ▶ **p11**



## EDITORIAL

# Terceira pista da Imigrantes: um passo crucial para a logística paulista

A divulgação do projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, nessa sexta-feira, dia 10, foi uma boa notícia para a infraestrutura de São Paulo e para o Brasil. Essa obra, que vai ligar a capital paulista ao Porto de Santos, o principal complexo portuário do país, é essencial para o tão demandado aumento da fluidez do transporte de cargas e o desenvolvimento econômico da região.

A escolha do traçado, com a construção de túneis e viadutos, demonstra um planejamento estratégico que visa minimizar os impactos ambientais e garantir a segurança dos usuários. A capacidade de transporte da rodovia será significativamente ampliada, permitindo um fluxo mais eficiente de veículos pesados, especialmente aqueles que se dirigem ao Porto de Santos.

A construção da terceira pista da Imigrantes é uma resposta às demandas crescentes do setor produtivo e da população. O aumento do volume de cargas transportadas pelo Porto de Santos, aliado ao crescimento da frota de veículos, exige uma solução para desafogar o tráfego e evitar congestionamentos. Com a nova pista, será possível atender à demanda atual e futura, garantindo a fluidez do transporte e a competitividade da economia paulista.

No entanto, é fundamental que a obra seja realizada com celeridade e que os prazos estabelecidos sejam cumpridos. A demora na execução de obras de infraestrutura é um problema crônico no Brasil e prejudica o desenvolvimento econômico do País. A terceira pista da Imigrantes é uma obra de grande importância estratégica e não pode ser adiada.

Além da construção da nova pista, é preciso investir em outras medidas para melhorar a fluidez do tráfego na região. A integração da terceira pista com o Rodoanel Mário Covas e com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni é fundamental para garantir a eficiência do sistema viário. A implantação de sistemas inteligentes de transporte, como câmeras de monitoramento e painéis informativos, também contribuirá para melhorar a fluidez do tráfego e a segurança dos usuários.

A construção da terceira pista da Imigrantes é um passo importante para o futuro de São Paulo. Ao investir em infraestrutura, o Governo do Estado está demonstrando seu compromisso com o desenvolvimento econômico e social do estado. É fundamental que essa obra seja concluída o mais rápido possível, para que a população paulista possa colher os frutos desse investimento.

A terceira pista da Imigrantes é uma obra estratégica que vai impulsionar o desenvolvimento econômico de São Paulo e do Brasil. Ao garantir a fluidez do transporte de cargas e a segurança dos usuários, essa obra contribuirá para o fortalecimento da competitividade da indústria paulista e para a melhoria da qualidade de vida da população. É preciso que o Governo Estadual continue investindo em infraestrutura e em soluções de mobilidade urbana para garantir um futuro mais sustentável e próspero para todos os paulistas.

## NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 6 Terceira pista da Imigrantes visa mais eficiência no transporte de cargas

## HUB

- 3 Inflação fecha 2024 acima da meta estipulada pelo Governo

## NACIONAL

- 3 Estrada de Ferro Carajás recebe maior número de passageiros desde 1986
- 4 Movimentação portuária no Brasil atinge 1,2 bilhão de toneladas em 2024

## REGIÃO SUL

- 5 Portos do Paraná batem recorde de movimentação de cargas em 2024

## REGIÃO SUDESTE

- 8 Operação remota de guindastes muda rotina de trabalhadores no Porto de Santos

## REGIÃO NORDESTE

- 9 Governo acelera obras da Transnordestina com liberação de R\$ 400 milhões

## INTERNACIONAL

- 9 MSC Cruzeiros marca lançamento do maior navio da frota para abril

## OPINIÃO

- 10 "O luto dos predadores", por Luiz Dias Guimarães
- 11 "Terceira pista da Imigrantes", por Adilson Luiz Gonçalves

## ESTILO BE

- 12 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, 1º andar  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**

Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**

Márcio Delfim

**Diretora administrativo-financeira**

Jacyrara 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, Júnior Batista,  
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp  
e Vitória Malafati (estagiária)**Colunista**

Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



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

**INSCREVA-SE**

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

**PUBLICIDADE**

[publicidade@redebenews.com.br](mailto:publicidade@redebenews.com.br)

(11) 91615.1200





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

#### Inflação acima da meta 1

Com o resultado de 0,52% em dezembro, a inflação oficial do Brasil fechou 2024 em 4,83%, acima do limite máximo da meta estipulada pelo Governo. Em 2023, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) havia ficado em 4,62%. Os dados foram divulgados nessa sexta-feira, dia 10, no Rio de Janeiro, pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

#### Inflação acima da meta 2

A meta de inflação do governo para 2024 foi de 3%, com tolerância de 1,5 ponto percentual (p.p.) para mais ou para menos. Ou seja, o IPCA do ano ficou 0,33 p.p. acima. O resultado de 2024 é o mais alto desde 2022 (5,79%).

#### Inflação acima da meta 3

Ao longo de 2024, o grupo alimentos e bebidas foi o que mais pressionou o bolso dos brasileiros, com alta de 7,62%, impacto de 1,63 p.p. no IPCA. Segundo o gerente da pesquisa, Fernando Gonçalves, a subida no preço dos alimentos se explica por causa da "influência de condições climáticas adversas, em vários períodos do ano e em diferentes localidades do país".

#### Inflação acima da meta 4

Em seguida, as maiores pressões vieram dos grupos saúde e cuidados pessoais (6,09%, impacto de 0,81 p.p.) e transportes (3,3%, impacto de 0,69 p.p.). Juntos, esses três grupos responderam por cerca de 65% da inflação de 2024.

#### A carta do BC 1

A alta do dólar e das commodities (bens primários com cotação internacional) e o aquecimento da economia explicam a maior parte da alta da inflação em 2024, disse nessa sexta-feira o Banco Central (BC). A instituição divulgou, no início da noite, carta para justificar o fato de o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ter ficado acima do teto da meta no ano passado.

#### A carta do BC 2

Segundo o Banco Central, os principais fatores que contribuíram para o desvio de 1,83 ponto percentual (p.p.) da inflação em relação ao centro da meta de 3% foram a inflação importada (contribuição de 0,72 p.p.); a inércia do ano anterior (0,52 p.p.); o hiato do produto (0,49 p.p.), a economia produzindo acima da capacidade e as expectativas de inflação (0,3 p.p.). Dentro do grupo inflação importada, destacou a carta do BC, a principal contribuição veio da alta do dólar, com efeito de 1,21 p.p.; seguida das commodities, com efeito de 0,10 p.p.)

# Estrada de Ferro Carajás recebe maior número de passageiros desde 1986

Em 2024, mais de 423 mil pessoas viajaram pela ferrovia, que segue como opção segura, acessível e sustentável, segundo a Vale



Divulgação/Vale

Segundo a Vale, a segurança e o preço acessível são os fatores mais mencionados pelos passageiros como razões para optar pelo trem que passa pela Estação de Ferro Carajás

Da Redação  
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O número de passageiros da Estrada de Ferro Carajás (EFC) tem aumentado gradativamente, conforme informado pela Vale na última quinta-feira, dia 9. Em 2024, o serviço transportou 423 mil pessoas, representando o maior volume registrado desde o início das operações de transporte de passageiros em 1986. Esse total supera em aproximadamente 28% os números de 2019, último ano antes da pandemia, quando foram contabilizados 329 mil passageiros.

Segundo a Vale, a segurança e o preço acessível são os fatores mais mencionados pelos passageiros como razões para optar pelo trem. A viagem de trem pode custar até 50% menos que o transporte rodoviário em trechos equivalentes.

Além das vantagens econômicas, o trem também se destaca pelo menor impacto ambiental. Como transporta

uma quantidade expressiva de pessoas em uma única viagem, as emissões de dióxido de carbono (CO<sup>2</sup>) por passageiro são significativamente reduzidas. Para ilustrar, seriam necessários 9.409 ônibus para atender à mesma demanda de passageiros transportados pela EFC em 2024. Esse benefício ambiental também resulta em menos veículos nas rodovias, contribuindo para a redução do trânsito e do desgaste das estradas.

Ainda de acordo com a Vale, uma grande novidade está prevista para 2027. Como parte de um acordo firmado entre a empresa e o Governo Federal em 2020, o trem de passageiros passará a operar diariamente nos dois sentidos. Isso significa que haverá um trem seguindo de São Luís (MA) para o Pará e outro realizando o percurso inverso todos os dias. Atualmente, o serviço funciona em dias alternados, com partidas de São Luís às segundas, quintas e sábados, e retornos do Pará nos demais dias. Às quartas-feiras, as operações são suspensas para manutenção na capital maranhense.

Com 15 paradas ao longo do trajeto, a EFC conecta 27 municípios entre os estados do Maranhão e do Pará, em uma viagem que dura cerca de 16

horas. Para diversas comunidades ao longo da ferrovia, o trem é a única ou a melhor opção de transporte, garantindo acessibilidade e conectividade para regiões mais isoladas.

A EFC é considerada uma das principais ferrovias do Brasil em termos de eficiência e segurança. Além dos trens de passageiros, cerca de 60 composições de carga – transportando desde minério de ferro até combustíveis – circulam diariamente pelos 900 quilômetros da ferrovia, que liga o sudeste do Pará ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís.

#### Reconhecimento

Em 2024, a EFC foi premiada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), alcançando o primeiro lugar na categoria "vias seguras". O prêmio destacou o "monitoramento inteligente e redução de riscos em passagens em nível com uso de Inteligência Artificial", conforme reconheceu o órgão responsável pela regulação de ferrovias no Brasil.

Atualmente, parte das passagens em nível da EFC é equipada com cancelas automáticas e câmeras de alta tecnologia, integradas a um sistema de inteligência artificial.

Essas câmeras detectam objetos ou obstáculos nas passagens e enviam alertas em tempo real para um Centro de Controle, que opera 24 horas por dia.

A partir desses alertas, os operadores podem tomar decisões rápidas e eficazes, como reduzir a velocidade dos trens, enviar equipes para inspeção ou, em casos mais críticos, suspender a circulação.

"O reconhecimento da ANTT nos enche de orgulho porque segurança é um valor compartilhado com todos os passageiros que usam a Estrada de Ferro Carajás para viajar. A inteligência artificial tem sido uma aliada entre as tecnologias existentes para garantir mais a segurança e confiabilidade à via", afirmou João Junior, diretor de Operações da ferrovia.

#### Serviço

A Vale informa que os passageiros interessados em viajar pela EFC podem adquirir bilhetes em estações ou pontos de venda autorizados. A empresa também disponibiliza um canal telefônico gratuito, o Alô Vale (0800 285 7000), que funciona 24 horas para prestar informações e atender às necessidades dos usuários.



## NACIONAL

# Movimentação portuária no Brasil atinge 1,2 bilhão de toneladas em 2024

Crescimento de cargas containerizadas e destaques regionais marcam o período de janeiro a novembro, segundo Antaq

Divulgação/Samarco Mineração

Da Redação  
redacao.jornal@redeneews.com.br

O volume de cargas movimentado pelos portos brasileiros de janeiro a novembro de 2024 alcançou 1,2 bilhão de toneladas, de acordo com o relatório da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No mês de novembro, foram 100,6 milhões de toneladas, representando uma queda de 5,21% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Entre os destaques positivos no penúltimo mês do ano estão o coque de petróleo, com aumento de 80,94% e movi-

mentação de 0,7 milhão de toneladas, e o carvão mineral, que registrou alta de 32,22%, totalizando 1,7 milhão de toneladas. A pasta de celulose também apresentou crescimento relevante, avançando 26,65% e movimentando 2 milhões de toneladas.

As cargas gerais e containerizadas tiveram desempenho significativo. As primeiras cresceram 21,57%, atingindo 5,7 milhões de toneladas. Já as cargas containerizadas avançaram 5,93%, totalizando 11,6 milhões de toneladas, equivalentes a 1,1 milhão de TEU (unidade de medida referente a um contêiner de 20 pés), um aumento de 12,23% no período.

Por outro lado, os granéis sólidos e líquidos registraram quedas, movimentando 59,6



milhões (-5,40%) e 23,7 milhões de toneladas (-13,79%), respectivamente. A cabotagem somou 22,5 milhões de toneladas, enquanto a navegação de longo curso movimentou 74,3 milhões de toneladas e as vias interiores chegaram a 3,7 mi-

lhões de toneladas.

## Portos públicos

Ainda de acordo com o levantamento, nos portos públicos a movimentação total foi de 34,6 milhões de toneladas, apresen-

Nos terminais privados, a movimentação caiu 3,47%, mas o Terminal Marítimo Ponta Ubu, no Espírito Santo, registrou um aumento de 70,96%, totalizando 1,1 milhão de toneladas

tando redução de 8,35% em novembro. O destaque positivo foi o Porto de Santarém (PA), com crescimento de 97,41%, movimentando 0,9 milhão de toneladas.

Nos terminais privados (TUPs), a movimentação caiu 3,47%, mas o Terminal Marítimo Ponta Ubu (ES) registrou um expressivo aumento de 70,96%, totalizando 1,1 milhão de toneladas.

A Antaq destaca que seu Painel Estatístico está disponível para consulta online, permitindo o acesso a dados detalhados sobre transporte de longo curso, cabotagem e movimentação de contêineres.

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



# Portos do Paraná batem recorde de movimentação de cargas em 2024

Com 66,7 milhões de toneladas, Autoridade Portuária celebra alta de 2,1% mesmo diante de condições climáticas adversas

CÁSSIO LYRA  
cassio.lyra@redebenews.com.br

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os portos de Paranaguá e Antonina, registrou a maior movimentação de cargas em um ano de sua história. Em 2024, foram movimentadas 66.769.001 toneladas, representando um crescimento de 2,1% – 1.375.745 toneladas a mais em comparação a 2023.

Os resultados foram divulgados em evento na sede da Autoridade Portuária na última quinta-feira (9).

Os números foram celebrados pela Portos do Paraná. Segundo a companhia, o resultado foi alcançado diante de condições climáticas adversas. Em 2024, foram 115 dias de chuva, oito a mais do que no

ano anterior.

“Os dados são resultados de muito trabalho e provam que estamos no caminho certo. Conseguimos o recorde, apesar de mais momentos chuvosos, graças ao foco em eficiência, com aumento de 3,5% em um ano”, disse o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

Pelos portos paranaenses passaram 40 milhões de toneladas em exportação e 26,7 milhões em importação. Segundo o balanço, os tipos de cargas mais enviados ao exterior foram a soja, com 13.265.751 toneladas; contêineres, com 9.049.796 toneladas; e açúcar a granel, com 6.412.716 toneladas.

Já os produtos mais trazidos ao Brasil pelo estado do Paraná foram os fertilizantes, com 11.140.049 toneladas; contêineres, com 7.276.868 toneladas; e derivados de pe-



Claudio Neves/Portos do Paraná

Um dos pontos altos do ano passado nos complexos portuários paranaenses foi o aumento de cargas gerais, que registraram crescimento de 23% em comparação com o ano anterior

tróleo, com 4.912.767 toneladas.

Em números proporcionais, um dos destaques de movimentação foi a cevada. No acumulado de 2023, foram movimentadas 159.458 toneladas do produto. Já em 2024, houve um aumento de 168%, atingindo a marca de 428.132 toneladas.

Segundo a Portos do Paraná, o crescimento da movimentação de cevada no estado se deve à implantação da maior maltaria do mundo em Ponta Grossa. A indústria tem capacidade para produzir 360 mil toneladas por ano, o equivalente a 30% do mercado nacional.

Outro destaque é o trigo,

com aumento de 157% na importação e 58% na exportação ao longo do último ano. Seis tipos de carga (soja, farelo de soja, contêineres, fertilizantes, açúcar a granel e derivados de petróleo) somaram 58,3 milhões de toneladas transportadas em 2024, representando 87,3% do total movimentado durante o ano.

Um dos pontos altos do ano passado foi o aumento de cargas gerais, que registraram crescimento de 23% em comparação com o ano anterior. A movimentação de veículos cresceu 29%.

O Porto de Antonina também registrou índices positivos, com 47% a mais de volume movimentado em relação ao ano anterior. O total chegou a 1.993.620 toneladas, em comparação com 1.355.626 toneladas de 2023, concentradas em fertilizantes e açúcar.

A TV BE NEWS  
AMPLIOU SEU  
ALCANCE!

Acompanhe em:

 @tv\_benews

 www.portalbenews.com.br

SOMOS MAIS DE  
30 MIL INSCRITOS  
NO YOUTUBE!

REDE  
BE  
NEWS  
JORNAL • PORTAL • TV

BE  
NEWS  
TV

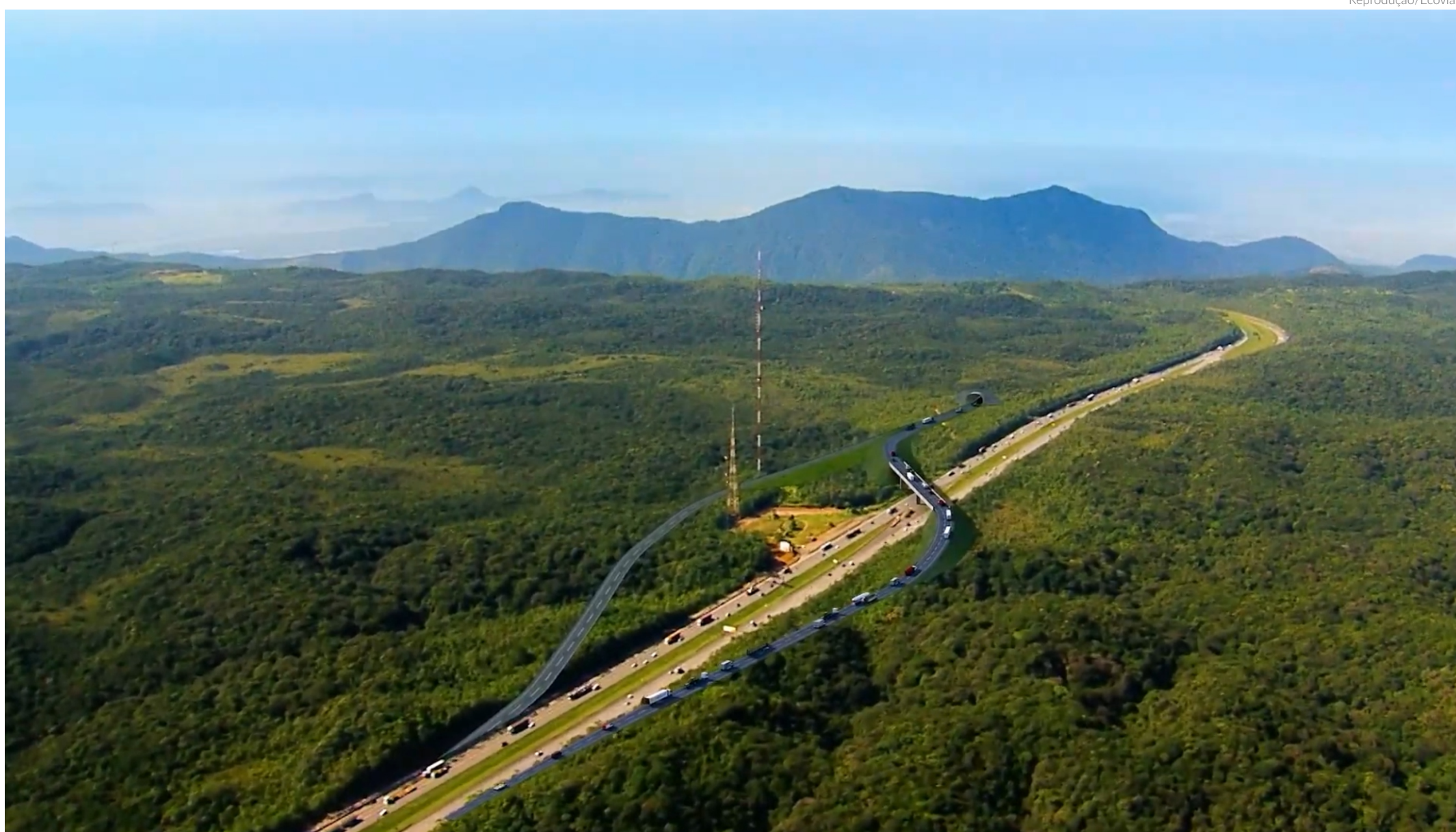


## REGIÃO SUDESTE

# Terceira pista da Imigrantes visa mais eficiência no transporte de cargas

Vítima, de 49 anos, trabalhava no interior de um navio que estava atracado no terminal Ecoporto

Reprodução/ECovias



Dos 21,5 quilômetros de extensão da terceira pista, 17 serão compostos por túneis, sendo que um deles terá cerca de 6 quilômetros, tornando-se o maior desse tipo no Brasil

CÁSSIO LYRA  
cassio.lyra@redenebnews.com.br

O Governo de São Paulo divulgou na sexta-feira, dia 10, o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que vai ligar a capital ao Porto de Santos, o principal complexo portuário do

país. Planejada para atender os caminhões que se direcionam ao complexo santista, a nova via terá um total de 21,5 quilômetros e será composta, em sua maioria, por túneis.

De acordo com o projeto, a terceira pista terá início no km 43 da Rodovia dos Imigrantes, permitindo o acesso pelo Rodoanel Mário Covas (SP-021). O trecho fica próximo à pista de interligação da rodovia com a

Via Anchieta. Já no trecho do litoral, a conexão será no km 265 da Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055), próximo ao Polo Industrial de Cubatão.

O traçado visa facilitar o acesso dos caminhões e demais veículos pesados às duas margens do Porto de Santos: a margem direita, em Santos, pela Via Anchieta, e a margem esquerda, em Guarujá, seguindo pela

Rodovia Cônego Domênico Rangoni, segundo o Governo do Estado.

Dos 21,5 quilômetros de extensão, 17 quilômetros serão compostos por túneis, ou seja, 80% da nova pista. Segundo o estado, um dos túneis terá cerca de 6 quilômetros, tornando-se o maior desse tipo no Brasil.

Além disso, a pista contará com 4 quilômetros de viadutos, duas faixas de rolamento e uma

de acostamento, com possibilidade de ser revertida em faixa de tráfego a depender da operação.

Segundo o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), a terceira pista da Imigrantes se apresenta como essencial para acompanhar o crescimento futuro do Porto de Santos, além de ser importante para outras atividades econômicas, como o turismo.

“Com a nova terceira pista da Imigrantes, estamos dando um passo estratégico para o desenvolvimento logístico de São Paulo e do Brasil. Este projeto, que inclui o maior túnel do País, não só amplia em 25% a capacidade total do sistema, como mais do que dobra o acesso de caminhões ao Porto de Santos. Além de fortalecer o turismo, a obra será essencial para acompanhar o crescimento previsto do maior porto do Brasil, garantindo mais fluidez e eficiência para o transporte de cargas e mais conforto para os motoristas que utilizam o siste- ▶

Divulgação/ECovias



A terceira pista terá início no km 43 da Imigrantes, permitindo o acesso pelo Rodoanel Mário Covas. No trecho do litoral, a conexão será no km 265 da Cônego Domênico Rangoni



## REGIÃO SUDESTE

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 6

ma”, comentou.

Conforme divulgou o Governo Estadual, a capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes será ampliada em 145% na descida de veículos pesados para o Litoral paulista. Com isso, o projeto vai atender a demandas também necessidades futuras de aumento de fluxo na rodovia.

Atualmente, os 20 mil caminhões que acessam o Porto de Santos diariamente só realizam a descida da serra pela Via Anchieta. Segundo a Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, a nova pista terá inclinação média de 4%, que possibilitará o tráfego de veículos pesados com total segurança.

Segundo o Governo do Estado, a escolha dos pontos de conexão, tanto no trecho de Planalto quanto na Baixada Santista, e do traçado levou em consideração parâmetros adotados nos maiores projetos de infraestrutura do país. Uma equipe multidisciplinar de especialistas da concessionária, consultores e construtoras, in-

clusive internacionais, foi responsável por avaliar as alternativas e escolher a que melhor se adequava a rigorosos critérios de engenharia, segurança viária e socioambiental.

“O Sistema Anchieta-Imigrantes recebe um grande fluxo de veículos diariamente e essa demanda cresce ao longo dos anos. Agora estamos dando

mais um passo para que essa obra tão importante para o Estado de São Paulo possa ser realizada. Estamos planejando ações estruturais de longo prazo para solucionar gargalos de mobilidade entre a Baixada Santista e o Planalto”, afirmou o secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

# Novo trajeto prioriza engenharia, sustentabilidade e segurança

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A concessionária Ecovias, responsável pela gestão do Sistema Anchieta-Imigrantes, também deu mais alguns detalhes do projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. O traçado, segundo a empresa, foi definido com base em rigorosos critérios técnicos, alinhados aos padrões dos maiores projetos de infraestrutura do Brasil e do mundo.

Para a escolha do percurso, foram analisados três aspectos principais:

1. Engenharia: Custos, prazos, métodos de construção, manutenção e interferências nas pistas existentes foram avaliados para garantir a viabilidade técnica e a eficiência do projeto.
2. Ambientais e sociais: Estudos detalhados consideraram os impactos relacionados a licenças ambientais, riscos geológicos, desapropriações e possíveis interferências em áreas resi-

denciais e industriais.

3. Segurança: O projeto priorizou a segurança viária, especialmente para veículos comerciais, com soluções adequadas para descidas, operação em túneis e acessos estratégicos.

O Governo de São Paulo, por meio da Secretaria de Parceria em Investimentos (SPI), autorizou a Ecovias a realizar os estudos em janeiro de 2024. Agora, a concessionária trabalha na elaboração do projeto funcional, que será seguido pelos

projetos básico e executivo. Essas etapas detalharão as características técnicas da obra, como os métodos de construção, o prazo de execução e o custo total do empreendimento.

Simultaneamente, estão sendo realizadas ações para o licenciamento ambiental, com previsão de conclusão até o primeiro semestre de 2026.

“Essa é apenas uma fase, apesar de bastante complexa, da missão que nos foi dada pelo Governo do Estado de São Paulo, que inclui a elaboração dos

projetos funcional, básico e executivo, além do processo de licenciamento ambiental”, postou Rui Klein, diretor-geral de Concessões do Grupo EcoRodovias, no LinkedIn. “O traçado da nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista está definido e atenderá ao tráfego de veículos comerciais com total segurança”.

Embora o custo oficial da obra não tenha sido divulgado, a estimativa inicial aponta para um investimento de até R\$ 8 bilhões.

## Porto de Santos vai ganhar em eficiência e competitividade, diz secretário



O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, afirmou que a construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes significa maior eficiência no transporte de cargas e aumenta a competitividade do Porto de Santos.

“Com o aumento da capacidade de tráfego de caminhões e outros veículos pesados, haverá uma redução dos congestionamentos nas rodovias, o que significa mais eficiência no transporte de cargas e maior competitividade para o Porto, que é vital para o comércio exterior brasileiro. O projeto é uma solução eficiente para os gargalos de acesso ao porto, o que impacta diretamente na fluidez do tráfego e no desenvolvimento da nossa infraestrutura”, disse.

Conforme já anunciado pela Autoridade Portuária de Santos (APS), o complexo santista ultrapassou a marca de 180 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2024, um novo recorde. Os números ofi-

COM O AUMENTO DA CAPACIDADE DE TRÁFEGO DE CAMINHÕES E OUTROS VEÍCULOS PESADOS, HAVERÁ UMA REDUÇÃO DOS CONGESTIONAMENTOS NAS RODOVIAS, O QUE SIGNIFICA MAIS EFICIÊNCIA NO TRANSPORTE DE CARGAS E MAIOR COMPETITIVIDADE PARA O PORTO, QUE É VITAL PARA O COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO. O PROJETO É UMA SOLUÇÃO EFICIENTE PARA OS GARGALOS DE ACESSO AO PORTO, O QUE IMPACTA DIRETAMENTE NA FLUIDEZ DO TRÁFEGO E NO DESENVOLVIMENTO DA NOSSA INFRAESTRUTURA”

**BRUNO ORLANDI**  
secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

ciais deverão ser divulgados pela companhia ainda neste mês.

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos estima que a movimentação de cargas do complexo deverá chegar a 240 milhões de toneladas até 2040.

O Sistema Anchieta-Imigrantes teve sua última ampliação de rodovias em 2002. Na ocasião, foi inaugurada a segunda pista da Rodovia dos Imigrantes, que é proibida para descida de caminhões, ônibus e demais veículos pesados.

“Essa é uma luta antiga, que venho acompanhando de perto há anos. Enquanto discutimos a importância dessa melhoria hoje, o sistema já está ultrapassado, e é por isso que essas pautas de mobilidade e acesso não podem mais serem adiadas”, reforçou o secretário.

Para Orlandi, Santos será beneficiada com a redução no tráfego de veículos, melhorando a qualidade de vida de quem circula diariamente pelo município.



## REGIÃO SUDESTE

# Operação remota de guindastes muda rotina de trabalhadores no Porto de Santos

Santos Brasil investe R\$ 130 milhões em tecnologia para aumentar eficiência e melhorar as condições de trabalho

Divulgação/Santos Brasil



Os computadores permitem a troca de operação de cada guindaste entre os funcionários. Ou seja, um operador pode assumir o serviço em outro guindaste pelo mesmo computador

PAULO JOSÉ RIBEIRO  
paulo.ribeiro@redenebnews.com.br

As operações de RTGs no terminal de contêineres da Santos Brasil, no Porto de Santos (SP), têm passado por uma transição. Guindastes movidos a diesel e de operação tripulada, que demandam mais tempo no serviço e impõem algumas restrições físicas, têm dado espaço para equipamentos elétricos e de operação remota, visando mais eficiência, sustentabilidade e segurança.

A Santos Brasil já conta com oito RTGs elétricos, que podem ser operados de forma remota, uma prática pioneira no país, que teve início em meados de 2024. Os equipamentos são fruto de um investimento de R\$130 milhões.

A mudança carrega impactos na vida de pessoas que começaram a trabalhar no terminal há bastante tempo e nem imagina-

vam a possibilidade de um dia atuar em uma sala climatizada e distante da movimentação de cargas. Érica Matias, de 40 anos, é a única mulher capacitada para a operação remota de guindastes da Santos Brasil. Está há 16 anos na empresa e tem vivido um período transformador.

“Foi um desafio. A gente acaba tendo um pouco de receio. A gente acredita que não vai ter a visão que tinha na operação presencial. Só que, pelo contrário, foi uma surpresa pra gente. Nós temos várias câmeras que facilitam muito a nossa visão”, explicou.

A mesa é composta por um tablet que mostra qual operação tem que ser realizada, ligada ao Terminal Operating System (TOS) — uma tela que mostra os quatro cantos dos lockers utilizados para “agarrar” o contêiner —; outras duas telas com imagens do ambiente ao redor da operação; uma interface com informações sobre o funcionamento e posicionamento da

máquina; além de dois joysticks usados para manusear o guindaste.

Apesar de serem oito guindastes, o terminal possui cinco mesas para operação remota. Os computadores permitem a troca de operação de cada guindaste entre os funcionários. Ou seja, um operador pode assumir o serviço em outro guindaste usando o mesmo computador.

“É muito diferente porque a gente não precisa subir o RTG na chuva, pegar sol, todas as coisas que podem atrapalhar o nosso conforto. Aqui, ficamos sentados em uma sala, com uma ergonomia completamente diferente. Também temos a liberdade de levantar quando ficamos cansados. Permanecer na mesma posição pode ser cansativo”, afirmou Érica, ressaltando a opção de levantar a mesa e poder operar a máquina de pé.

#### Outros benefícios

Os guindastes de operação tri-

pulada contam com 120 degraus, incluindo uma escada de marinho no início da jornada até a cabine no topo da máquina. Com o trabalho à distância, os operadores conseguem ter acesso a banheiros, água e alimentação com muito mais praticidade. O ambiente também propõe uma convivência com os outros operadores, que ficam na sala.

Érica ainda destaca que a ferramenta oferece mais longevidade para os trabalhadores da área, com menos restrições físicas.

“Quando eu entrei na Santos Brasil operando RTG, eu nunca pensei que isso seria um marco. A gente pensa ‘vou conseguir operar um RTG por 30 anos, 40 anos, naquela posição?’ A gente acaba pensando que vai ter que procurar outro rumo. Isso veio para favorecer quem gosta de operar um RTG, podendo se aposentar fazendo o que gosta”, ressaltou.

A empresa já comprou mais

de oito guindastes elétricos, além de dois portêineres, que devem começar a ser utilizados em 2026. O objetivo é substituir todos os guindastes movidos a diesel no terminal até 2031. Além dos oito guindastes elétricos, a empresa opera 39 RTGs a diesel.

Atualmente, 12 funcionários estão capacitados para atuar com os guindastes por meio de computadores que ficam em uma sala de controle ao lado do pátio. Eles foram treinados a partir de um recrutamento interno. Todos se dividem em uma escala de dois dias em trabalho remoto e um dia dentro do equipamento. A empresa ainda prepara uma segunda leva de 50 operadores remotos.

“Cada mesa é conectada a um equipamento. Através de câmeras e sensores, eles conseguem operar como na cabine, mas em condições muito mais sustentáveis”, afirmou o diretor de Tecnologia da Santos Brasil, Ricardo Miranda.

## Plano climático prevê neutralidade de carbono até 2040 e modernização do terminal

A Santos Brasil mira se tornar net zero, ou seja, virar uma empresa de carbono neutro, até 2040. Para isso, lançou um Plano de Transição Climática, um conjunto de diretrizes e compromissos para reduzir em 70%

as emissões diretas de gases de efeito estufa nas operações, e em 30% as emissões indiretas.

A troca dos guindastes integra esse plano. Segundo a Santos Brasil, a substituição de-

ve evitar a emissão de 713 toneladas de gás carbônico por mês. Isso significa uma redução de 97% nas emissões desses equipamentos.

A troca dos equipamentos também faz parte do projeto de

ampliação e modernização do terminal da Santos Brasil, iniciado em 2019. Os investimentos passam de R\$ 2,5 bilhões. Cerca de R\$ 1,2 bilhão já foi aplicado.

A empresa espera atingir a

marca de 3 milhões de TEU de capacidade até 2026, projeção que foi adiada em cinco anos e estava inicialmente prevista para 2031. Hoje, o terminal opera com capacidade de 2,6 milhões de TEU.



## REGIÃO NORDESTE

# Governo acelera obras da Transnordestina com liberação de R\$ 400 milhões

Primeira parcela do aditivo de R\$ 3,6 bilhões será utilizada nas obras da ferrovia, que passará por Piauí, Ceará e Pernambuco

Marcio Ferreira/MT



A Transnordestina permitirá escoar grandes volumes de produtos fundamentais para o desenvolvimento econômico da região, como grãos, minérios, combustíveis e fertilizantes

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O maior projeto de infraestrutura logística do Brasil ganha novo impulso neste início de ano. Em decisão unânime de sua diretoria colegiada, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) autorizou na terça-feira (7) o repasse da primeira parcela do aditivo de R\$ 3,6 bilhões para as obras da ferrovia Transnordestina, que irá ligar os estados do Ceará e do Piauí. O pagamento inicial é no valor de R\$ 400 milhões.

A Transnordestina, com mais de 1.200 km de extensão, vai atravessar os estados do Piauí, Ceará e Pernambuco, com a meta de facilitar o transporte de produtos essenciais para o abastecimento nacional e para as exportações. A obra é considerada uma prioridade do Governo Federal, que, após a retomada dos investimentos em 2023, tem como objetivo entregar a Fase 1 da ferrovia até 2027

e concluir a Fase 2 até 2029.

A construção da Transnordestina, que cruzará 53 municípios, abrange desde o município de Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto do Pecém, no Ceará. A estrada de ferro permitirá escoar grandes volumes de produtos fundamentais para o desenvolvimento das atividades econômicas da região, como

grãos, minérios, combustíveis e fertilizantes.

Em 2021, o Governo Federal havia tomado a decisão de excluir o ramal pernambucano da concessão da Transnordestina, devido à sua inviabilidade financeira. As obras naquele estado, que haviam chegado até as proximidades de Custódia, foram então suspensas. Contudo,

o projeto foi retomado em 2023, incluindo o ramal de Pernambuco, que será realizado por meio de obra pública, com recursos do Novo PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento.

Atualmente, o trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape está em fase de elaboração dos projetos básico e executivo. A previsão é de que os estudos

necessários para a execução sejam concluídos no segundo semestre de 2025. O Governo Federal já destinou R\$ 450 milhões para o segmento do ramal pernambucano, com a possibilidade de ajustes no valor após a conclusão do projeto executivo.

Danilo Cabral, superintendente da Sudene, destacou a importância da liberação dos recursos para o andamento da obra. “A decisão mostra o compromisso da Sudene com esta que é a obra mais importante do Nordeste para melhorar a logística e a geração de novos negócios e oportunidade de geração de emprego e renda”, afirmou.

O diretor da Sudene, Heitor Freire, ressaltou o impacto social e econômico da ferrovia para a região. “É um projeto vital para o Nordeste, que ampliará a competitividade da região ao reduzir custos com transporte e conectar mercados, melhorando o ambiente de negócios do Nordeste”.

## INTERNACIONAL

# MSC Cruzeiros marca lançamento do maior navio da frota para abril

O MSC World América partirá de Miami para uma série de cruzeiros de luxo no Caribe, com destaque para a experiência VIP a bordo

Divulgação/MSD Cruzeiros

sofisticados até uma variedade eclética de opções de entretenimento, além de infinitas oportunidades de relaxamento a bordo.

O navio de cruzeiro está em construção no estaleiro francês Chantiers de l'Atlantique. Com mais de 200 mil toneladas, será um dos maiores do mundo. A embarcação oferecerá cruzeiros de sete noites, partindo semanalmente do Porto de Miami, com paradas em destinos como México, Bahamas, Porto Rico e República Dominicana.

Assim como seu predecessor, o MSC World Europa, o World America será movido a gás natural liquefeito (GNL), um combustível menos poluente. Além disso, o navio será equipado com a tecnologia shore



O navio oferecerá cruzeiros de sete noites, partindo semanalmente do Porto de Miami, com paradas em destinos como México, Bahamas, Porto Rico e República Dominicana

Da Redação  
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A MSC Cruzeiros anunciou que a viagem de estreia do novo MSC World América será em 9 de abril deste ano, saindo de Miami, nos Estados Unidos, com destino ao Caribe. Gêmeo do MSC World Europa, o navio será o maior da frota, com capacidade para mais de 6,7 mil passageiros, além de 2,1 mil tripulantes.

“O MSC World America representa a evolução impressionante da pioneira geração de navios MSC World Class”, disse a MSC, em nota, mencionando que o navio terá desde restaurantes internacionais e locais

power, que permite conexão à rede elétrica do porto, eliminando virtualmente a emissão de poluentes enquanto estiver atracado.

O navio terá 13 restauran-

tes. Seis serão de especialidades, como a churrascaria Butcher's Cut, o Kaito Sushi e Tepanyaki e o Hola! Tacos e Cantina. Além disso, haverá o único Eataly no mar e o Paxos, com

sabores da Grécia. Outros três restaurantes com buffet a bordo também estarão disponíveis.

Ao todo, serão 20 bares, lounges e cafés, incluindo o Elixir – Mixology Bar, com coquetéis; o café Emporium, com seleções de todo o mundo; o The Gin Project, inspirado em uma destilaria real; um bar de sucos; uma gelateria, entre outros.

Para os mais endinheirados, o navio terá o MSC Yacht Club, um conceito de “navio dentro de um navio”, ocupando os sete convés superiores e oferecendo uma experiência all inclusive com 152 suítes, além de serviços de mordomo e concierge 24 horas.

Entre os privilégios estão embarque prioritário, refeições gourmet em restaurante exclusivo e uma piscina privativa.



## OPINIÃO



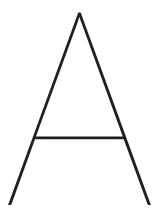
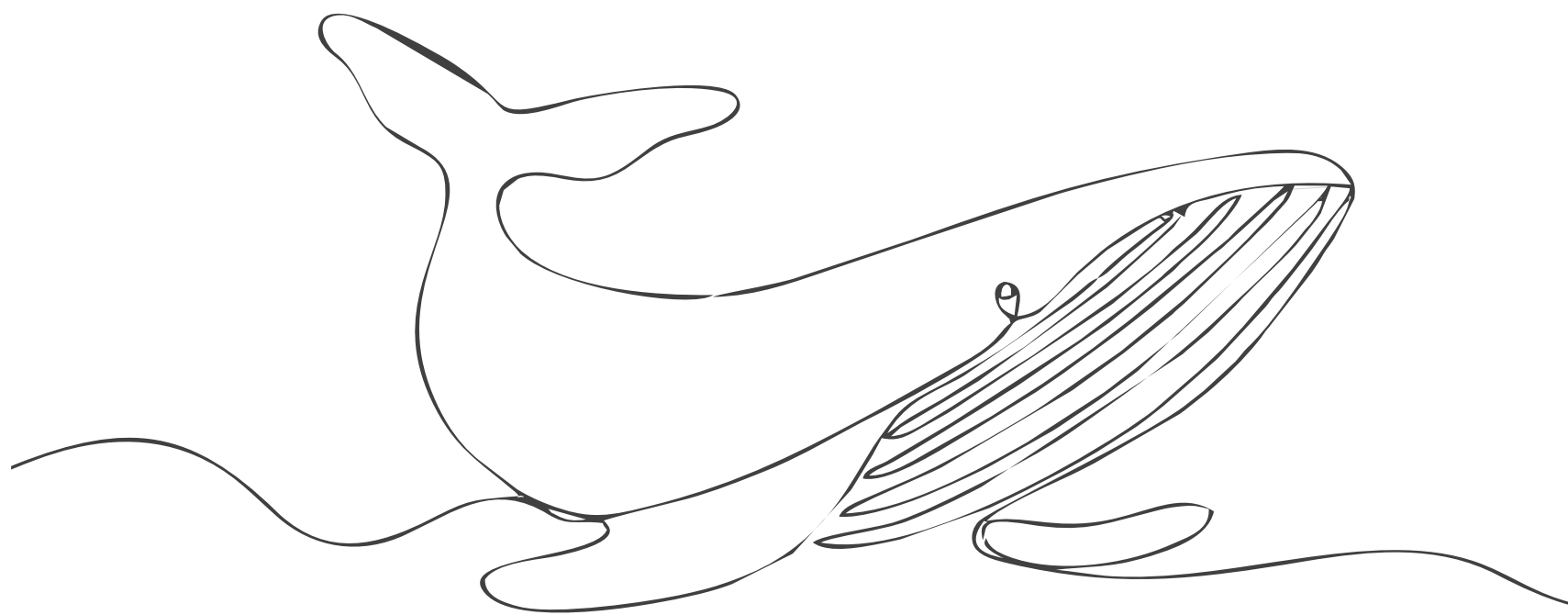
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

# O luto dos predadores



Acordo triste por Tahlequah, solidário a seu luto. A orca, cuja espécie é notória predadora, tem sido vista no mar do Pacífico carregando pela barbatana a cria morta. É sua sina. Em 2018 Tahlequah conduziu por dezessete dias um filhote morto, evitando que as fortes correntezas arrastassem o corpo e o transformassem em sombria memória.

A notícia do novo infortúnio me trouxe à tona a realidade do sofrimento de espécies que não falam meu idioma. Pensei nos porcos, cujo abate hoje é revestido de cuidados para não sofrerem tanto. Eles pressentem a morte e gemem alucinadamente na fila do destino. Agora estudos mostraram que são mais sensíveis e inteligentes que nossos afetuosos e fiéis cães.

Tenho vontade de não mais comer carne de porco. A verdade destrói a ilusão. Lembro a vez em que o semanário Pasquim publicou uma charge em que um garoto se deparava na cozinha com um frango depenado pela mãe e exclamou: “Nossa!, um cadáver de galinha!”.

Cada vez mais descobrimos o quanto os animais ditos ‘irracionais’ são por vezes mais sensíveis e inteligentes. A internet traz diariamente imagens de mães fazendo proezas para salvar ou defender suas crias na geleira, na cachoeira, na beira do pantanal contra predadores.

Predadores somos todos. A única diferença está nos métodos. Os predadores humanos me lembram poema de Drummond sobre um acidente aéreo, que diz: “A morte dispôs poltronas para o conforto da espera”. Mais ou menos como fazemos com os porcos. E diferente de como, ainda hoje, na roça, esganamos as galinhas.

Em geral somos predadores para que outros, à distância,

se alimentem, exceto as iguarias do mar que muitas vezes matamos por esporte como a jibóia engole sua presa e a digere longamente. Ou caranguejos, que cozinhamos vivo para ter a certeza de que sua carne não nos fará mal.

Sei o quanto é indigesta a realidade da sanha predatória, que não gostamos de lembrar. Mas fora o aspecto de sobrevivência física, que até já levou homens a praticarem antropofagia, como na época em que não tínhamos ainda domínio da palavra, somos iguais ou às vezes mais irracionais que detentores de patas, guelras, asas e barbatanas.

O mundo lúdico infantil mostra histórias como Rei Leão onde os personagens nos imitam praticando palavras e às vezes são mais humanos que pais, mães e filhos, frequentemente atores de bárbaros crimes ou abandono. Mas o mundo animal também não é perfeito. Li, por exemplo, que o corvo, da mesma maneira que se afeiçoa a quem o trata bem, dispõe de memória fotográfica daquele que o maltrata e é capaz de transmitir aos descendentes o ódio infundável que nutre pelo detrator.

E para não dizer que acordei azedo hoje com a humanidade, me deparo com a notícia do homem preocupado com o meio ambiente e o conforto na diversão. Pois não é que, dizem, os parques da Disney instalaram sensores térmicos que denunciam quando alguém, mesmo criança, solta um pum? A flatulência é penalizada com advertência e até expulsão!

Trata-se neste caso não apenas do conforto olfativo dos frequentadores. Mas de uma contribuição contra o buraco de ozônio. Aliás, li há dias também sobre práticas genéticas implementadas na Europa para conter a emissão de gases pelos bovinos que, eu já sabia, são importantes co-responsáveis pela crise ambiental. Ao menos a alfafa não provoca gritos esganiçados diante da morte. Esta, que de variadas maneiras, nos iguala na dor e no luto.

CADA VEZ MAIS DESCOBRIMOS O QUANTO OS ANIMAIS DITOS ‘IRRACIONAIS’ SÃO POR VEZES MAIS SENSÍVEIS E INTELIGENTES. A INTERNET TRAZ DIARIAMENTE IMAGENS DE MÃES FAZENDO PROEZAS PARA SALVAR OU DEFENDER SUAS CRIAS NA GELEIRA, NA CACHOEIRA, NA BEIRA DO PANTANAL CONTRA PREDADORES





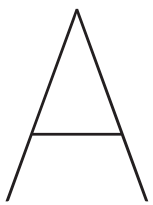
## ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

[opinião@redebnews.com.br](mailto:opinião@redebnews.com.br)

### ► ESTRATÉGIA

# Terceira pista da Imigrantes



divulgação do traçado da terceira pista da Imigrantes, pelo Governo do Estado, veio como um nem tão tardio presente de Natal para a Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), com ênfase no Porto de Santos.

As conexões previstas com o Rodoanel e com a Rodovia Cônego Domênico Rangoni resultarão em redução da demanda das pistas atuais do SAI,

além de aumentar a capacidade de escoamento de cargas, uma necessidade premente para o futuro da economia da RMBS, do Estado de São Paulo e do País.

É uma obra que vem com cerca de vinte anos de atraso, é verdade, mas que tem a proposta de atender os fluxos futuros com relativa folga, sem prejudicar os acessos atuais, já bastante comprometidos. A conexão com a Domenico Rangoni tem essa função, mas essa rodovia deverá ser avaliada, pois precisará ter sua capacidade aumentada, com base em outros cenários. Isto porque o fluxo de cargas para a margem esquerda potencializa a ocupação da área continental de Santos, além de áreas disponíveis para plataformas logísticas e industriais em outros municípios da região.

Por que é necessário prever esses cenários?

Ora, o agronegócio já tem a opção de escoamento pelo Arco Norte, e as propostas de criação de ligações rodoviárias e ferroviárias bioceânicas estão em pauta. São opções para a exportação da produção agropecuária. Isso não impede que o Porto de Santos continue a ser um dos principais polos de exportação de grãos agroalimentares, commodities de baixo valor agregado. Os investimentos em expansões e novos terminais especializados no Porto de Santos demonstram essa tendência.

Novos acessos terrestres à RMBS são uma reivindicação antiga, como já mencionado. Que eles tenham foco em carga e mitiguem os gargalos logísticos atualmente existentes é uma premissa. Acessar preferencialmente a margem esquerda é basililar para assegurar a expansão sustentável da economia da região, sob pena de uma perigosa estagnação, de consequências problemáticas para a RMBS e o Estado de São Paulo.

São Paulo tem apenas dois portos: Santos, federal, e São Sebastião, delegado ao estado. São Sebastião tem limitações quanto ao seu potencial de expansão, o que não impediu investimentos na Rodovia dos Tamoios. Investir numa nova ligação com o Porto de Santos é, também, de interesse do Estado, que vem correspondendo às expectativas de forma dinâmica e objetiva, o que demonstra uma leitura estratégica coerente do atual governo.

Ainda considerando a margem esquerda, a área continental de Santos tem potencial para implantação de uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE. A cidade está apta a sediar esse tipo de instalação desde 2017, um primeiro e fundamental passo para sua concretização.

A terceira pista da Imigrantes, conectada à Domênico Rangoni, torna esse potencial ainda mais atrativo, posto que a lei de uso e ocupação do solo da área continental já prevê esse tipo de ocupação. Além disso, o tema ZPE consta no Plano de Metas do Governo Municipal 2021-2024, mantido no de 2025-2028.

A partir de 2021, a legislação de ZPE permite que ela seja criada por municípios, estados, ambos ou pela iniciativa privada. Em tese, não estão descartadas soluções híbridas.

O pleito de criação de uma ZPE deve ser encaminhado ao CZPE, incluindo um estudo de viabilidade técnico-econômico, um terreno próprio e ao menos um projeto industrial comprometido. Uma vez aprovado pelo CZPE, este encaminha à Presidência da República, para que seja providenciado um decreto autorizando a criação da

ZPE. A partir daí, começam a contar os prazos legais.

Considerando que a mudança do clima pode impactar as operações de grãos sólidos nos portos, não apenas no de Santos, é fundamental avaliar o potencial de inclusão de cargas de maior valor agregado na carteira de exportações do Brasil. O Estado de São Paulo, o mais industrializado do País, não pode desprezar essa opção, que também tem a ver com desenvolvimento científico e tecnológico, que também integra seu perfil econômico.

Desde o início das tratativas sobre a Terceira Pista da Imigrantes, sempre alertei sobre a importância de que a área continental de Santos fosse considerada nos estudos.

A Rodovia Cônego Domênico Rangoni corta essa área, que também tem acesso ferroviário.

A legislação de ZPE considera a proximidade de portos e aeroportos como trunfo logístico, além de permitir que sua área seja fragmentada em terrenos com distância máxima de 30 km entre si. No caso da área continental de Santos, existem o Tiplam, o TUP da DP World, e parte do TUP da Usiminas. Além disso, em Guarujá há o futuro aeroporto regional, que também tem potencial para operar cargas, o terminal da Santos Brasil. Assim, a produção da ZPE terá terminais portuários públicos e privados à sua disposição, bem como o modo aeroviário.

A área continental de Santos tem outra vantagem: dispõe de linha d'água, ou seja, quem implantar a ZPE pode avaliar a construção de um terminal portuário próprio, a exemplo do que a ZPE de Aracruz/ES, privada (Imetame), está construindo.

Esse cenário seguramente é favorável à atração de investimentos nacionais e internacionais, incluindo atores de vários setores da infraestrutura, nacionais, inclusive locais, e internacionais, sob forma de consórcios e afins.

Também é importante considerar que o licenciamento ambiental da Terceira Pista da Imigrantes poderá favorecer o da ZPE, dentro ou fora de seu escopo.

Conciliar a construção da nova pista com a implantação da ZPE me parece racional, bem alinhada com a proposta de industrialização/neoindustrialização do Brasil.

O Porto de Santos continuará a receber cargas do agronegócio abaixo do paralelo 16 S, mas esse tipo de carga é bastante sensível à mudança do clima. Além disso, tão ou mais importante do que aumentar a tonagem movimentada pelo Porto de Santos, é agregar valor. Isso sem falar na produção científica e tecnológica associada às ZPEs.

A produção de uma ZPE tende a ser majoritariamente exportada por contêineres. As cargas de projeto, que hoje acessam o porto de forma lenta, sujeitas a restrições geométricas e horários reduzidos, poderão vir em contêineres (CKD) e montadas na ZPE, quando não produzidas localmente, o que reduzirá ainda mais os custos logísticos.

Às vantagens de uma ZPE se somam a geração de empregos e a potencial produção de patentes.

Esse potencial pode e precisa ser avaliado, e o cenário atual é propício para tanto, pois estamos saindo do campo das hipóteses para o de projetos efetivos, caso também da ligação seca Santos-Guarujá. Mas é bom lembrar que não estão descartadas novas ligações terrestres entre o planalto e a RMBS, ao sul, duplicações e soluções viárias locais, como o túnel do Maciço Central, em Santos, e que tudo isso deve estar em sintonia com o aprofundamento do Canal do Estuário para -17m que, ao que consta, está bem encaminhado.

Essa "conjunção de planetas" é uma oportunidade que não pode ser perdida, pelo bem da RMBS, do Estado de São Paulo e do Brasil.

É UMA OBRA QUE VEM COM CERCA DE VINTE ANOS DE ATRASO, É VERDADE, MAS QUE TEM A PROPOSTA DE ATENDER OS FLUXOS FUTUROS COM RELATIVA FOLGA, SEM PREJUDICAR OS ACESSOS ATUAIS, JÁ BASTANTE COMPROMETIDOS. A CONEXÃO COM A DOMENICO RANGONI TEM ESSA FUNÇÃO, MAS ESSA RODOVIA DEVERÁ SER AVALIADA, POIS PRECISARÁ TER SUA CAPACIDADE AUMENTADA, COM BASE EM OUTROS CENÁRIOS.





IVANI CARDOSO  
ivani@redebenews.com.br



## Um certo narrador em perigo

“É PRECISO TER CUIDADO QUANDO PODE ANDAR PERTO UMA” ... ESPERANÇA. INÍCIO DO ANO PARECE UMA BRINCADEIRA DE RODA, EM QUE TODOS ENTRAM E NÃO SABEM BEM QUANDO É HORA DE DEBANDAR. VOLTAM OS PLANOS QUE NÃO DERAM CERTO, AS LEMBRANÇAS TRISTES, SENTIMENTOS DESNECESSÁRIOS COMO INVEJA, SOLIDÃO, MÁGOAS. E VEM, CLARO, AQUELA VONTADE ENORME DE VIRAR A PÁGINA E COMEÇAR DE NOVO. QUEM QUISER QUE CONTE OUTRA, DA NOSSA HISTÓRIA SOMOS DONOS. NEM ADIANTA FAZER PLANOS SE SOMOS INCAPAZES DE GARANTIR O FOCO. OU DE PENSAR EM GANHAR DINHEIRO SE PERDEMOS A CAPACIDADE DE FAZER PROJETOS OU DE GERAR OPORTUNIDADES. AINDA, QUEM SABE, DESEJAR UM AMOR SEM PERCEBER QUE TODAS AS DEFESAS TORNARAM INVIÁVEIS OS SONHOS. VIVER É UM VERBO INTRANSITIVO, MAS PARA QUEM CONJUGA E ACOLHE O PRÓPRIO TEMPO.

### STREAMING

## “Batalhão 6888” é uma joia da Netflix

A magia do cinema também é resgatar o passado e trazer para o presente fatos reais desconhecidos. Este é o caso de “**Batalhão 6888**”, novo filme original da Netflix que emociona na história de um batalhão do Exército dos Estados Unidos composto apenas por mulheres negras durante a Segunda Guerra Mundial. Comandadas pela capitã Lena Derriecott (Kerry Washington), durona e humanista, elas fizeram a diferença para elevar o espírito dos soldados, enviando correspondências que estavam acumuladas durante três anos, no auge da guerra.

Mesmo enfrentando os preconceitos racistas e machistas da corporação, o batalhão começou o trabalho no Fort Des Moines, em Iowa, em turnos extensos, garantindo uma operação contínua ao longo do dia e durante os finais de semana em ambientes sujos, despreparados e sem aquecimento durante o inverno. Depois foram para a Escócia, em fevereiro de 1945, para continuar enfrentando todos os desafios e provar a competência, seriedade e o envolvimento. Gostei muito e recomendo.



Divulgação

### LEITURA

## O ato de comer, em visões distintas



Divulgação

Morena Leite é uma chef famosa e o maior desejo é revelar a beleza da comida. Arthur Guerra é um psiquiatra especializado em compulsões e muito interessado em gastronomia. Os dois lançaram “**Terapia na cozinha: como a comida nutre o corpo, constrói memórias**” (Ed. Sextante) e unem seus conhecimentos neste livro saboroso em todos os sentidos. Há reflexões sobre a relação, muitas vezes complicada, com a comida e o prazer que ela pode trazer. Para Morena, comer é um ritual e Arthur complementa o que muitos não têm ideia: atenção às refeições pode ajudar muito nos tratamentos psiquiátricos. É uma conversa descontraída em que dão dicas de melhorar as relações familiares nas refeições, receitas para quem está começando e o cuidado em preparar alimentos até como indicação para desestressar e melhorar a saúde mental.

### PASSEIO

## Não foi ao Museu do Futebol? Então vá!

Esta semana fui visitar pela segunda vez o **Museu do Futebol** e novamente fiquei encantada com a organização, com o conteúdo e com a interatividade que faz dele um registro precioso da história desse esporte. E olha que nem gosto tanto de futebol. Inaugurado em 2008, o museu foi um dos primeiros a utilizar recursos audiovisuais e interativos no país e o projeto de renovação foi feito com o objetivo de atualizar as tecnologias e implementar novos conteúdos. E na visita você confere como eles conseguem mesmo esse objetivo. Na área onde estão os tótems das Copas do Mundo, por exemplo, há uma contextualização dos principais fatos de cada época e já está lá até imagens da invasão do Planalto. Quem recebe os visitantes é o Pelé em um vídeo em vários idiomas e quem se despede é Marta, jogadora que todos admiram e respeitam. Não faltam informações sobre o futebol feminino e referências a temas contemporâneos como racismo, diversidade, inclusão. A exposição temporária do momento é “**Vozes da várzea**”, mostrando o futebol democrático e plural praticados às margens dos rios que cortam a cidade.



Divulgação

**Serviço**  
Praça Charles Miller, s/n - Estádio Paulo Machado de Carvalho - Pacaembu - São Paulo/SP - Brasil  
(55) 11 3664-3848  
Horários: Segunda a Sexta, das 9h às 18h; Terça a domingo, das 9h às 18h (entrada permitida até 17h)  
Ingressos: R\$ 24, a inteira; R\$ 12, a meia; crianças até 7 anos não pagam e há visitação gratuita sempre às terças

### BE+



Fotorech/Pixabay

- **Mulheres, movimentem-se!** Um novo artigo publicado no periódico *British Journal of Sports Medicine* indica que cai 45% o risco de problemas cardiovasculares graves em mulheres que adotam curtos momentos de atividade física intensa em suas rotinas. Vale subir escadas, caminhar, carregar compras.

- O Papa Francisco continua inovando. Acaba de nomear a freira italiana Simona Brambilla prefeita do Dicastério para os Institutos de Vida Consagrada e Sociedades de Vida Apostólica, um dos órgãos mais importantes do Vaticano, agora ocupado pela primeira vez por uma mulher. Bravo!

- **Tentar ser mais feliz pode ser um exercício.** Embora mudar hábitos seja desafiador, especialistas apontam que cultivar bons relacionamentos é um dos caminhos mais eficazes, especialmente na velhice. Além disso, novas pesquisas indicam que explorar histórias familiares de superação de adversidades pode fortalecer a resiliência e trazer benefícios para o presente.

### BE-

- Outro número assustador está na plataforma Disque 100 do Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania: mais de 657 mil denúncias sobre violações de direitos humanos foram registradas no Brasil em 2024, alta de 22,6% em relação a 2023.

- Triste que o ano já começou complicado com os incêndios em Los Angeles, mas no Brasil o tema também é preocupante. Em 2024 foram 46% mais queimadas que no ano anterior.

- Já tem muita gente querendo sair do Facebook, do Instagram e do Threads com a decisão da Meta em interromper a checagem e abrir espaço para fake News e discursos de ódio. A desinformação custa caro para todos.