



Santos, 479 anos

» Neste domingo, a maior cidade da Baixada Santista comemora 479 anos de história com atividades culturais, esportivas e muita diversão. A atração mais esperada de hoje pelos santistas é o show do cantor Thiaguinho, em palco montado na Praia do Gonzaga, próximo ao canal 2. A expectativa é de atrair cerca de 100 mil pessoas.

LADO A

Além da beleza ímpar de suas praias, Santos tem excelente infraestrutura em uma orla de quase 7km, e o maior jardim à beira-mar do Planeta. O metro quadrado de área construída na cidade foi o que mais se valorizou em todo o Estado em 2024. E tem muitos outros motivos para celebrar. É um dos melhores lugares do Brasil para acolher a população acima de 60 anos, e também para criar filhos. Em novembro, o município foi destacado no ranking das 100 melhores cidades para se viver no Brasil - Santos ocupa a 11ª posição.



Acesse o QR code para saber tudo sobre o aniversário de Santos



NAIR BUENO/DL



RENAN LOUSADA/DL



ARNAUD PIERRE COURTADON/DL

LADO B

Mas o fato é que Santos também convive com problemas que se arrastam há décadas, como enchentes, o drama das pessoas de rua, obras que viram lenda urbana e muitas outras questões que seguem sem solução. Passada a linha do trem, a cidade se esgueira por outros caminhos, longe dos cartões postais, como os trapiches sobre o mangue, na maior favela em palafitas do Brasil. Cálculos mostram que a Prefeitura e o Estado gastarão dez vezes mais para aterrar o mangue do Dique da Vila Gilda do que gastariam com retrofit no Centro.



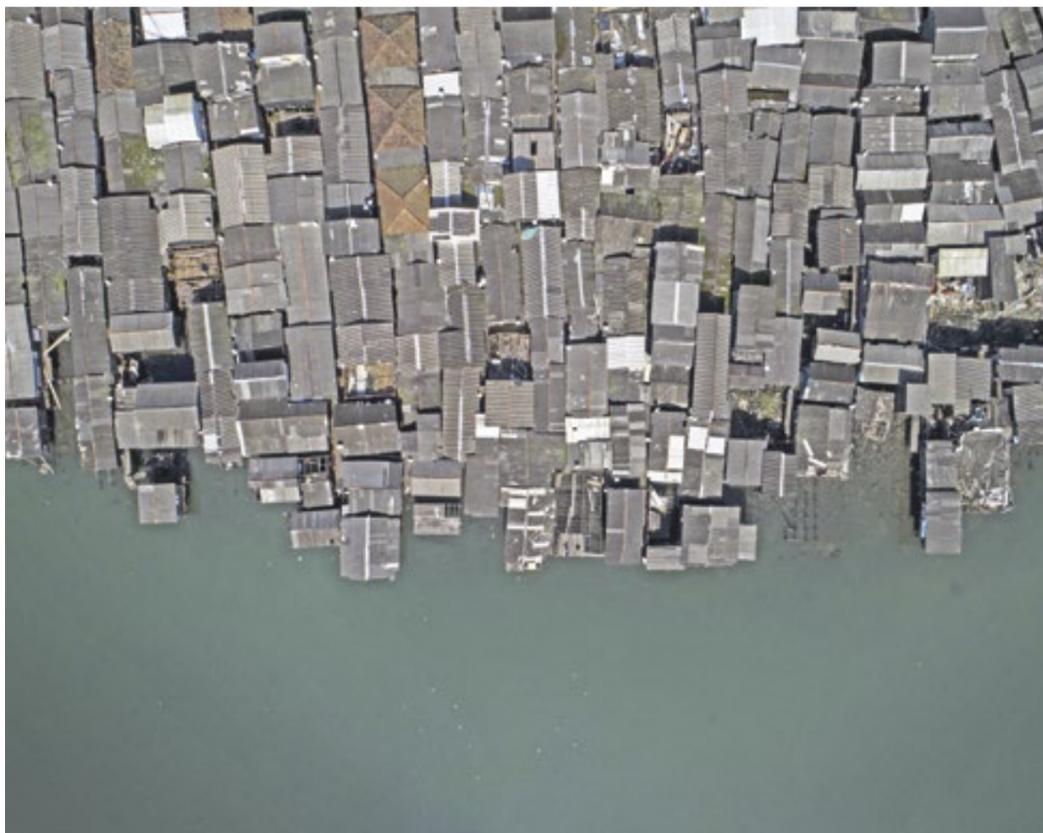
Veja mais conteúdos sobre os problemas da cidade no QR code ao lado



NAIR BUENO/DL



NAIR BUENO/DL



BRUNO SANTOS/FOLHAPRESS





UBER e 99 desafiam Ricardo Nunes. A empresa de aplicativo de transportes Uber retomou na quarta-feira (22) a operação do seu serviço de transporte de passageiros em motocicletas na cidade de São Paulo. Segundo a empresa, inicialmente, o produto estará presente apenas fora do centro expandido, o que permitirá uma análise cuidadosa da sua demanda e utilização, ao passo que atende quem mais precisa de alternativas acessíveis de mobilidade na capital. De acordo com a líder da Uber Moto no Brasil, Laura Lequain, esse tipo de modal é uma alternativa de mobilidade que está presente em todas as regiões do Brasil e tem se estabelecido como alternativa em especial onde o transporte público é menos presente, principalmente nas regiões periféricas das cidades, com os preços em média 40% mais baixos do que o UberX. “Um dos seus principais usos é justamente no papel complementar ao serviço público: muitas viagens são a chamada última milha, do ponto de ônibus ou estação de metrô até a casa ou vice-versa”, disse. A implantação do Uber Moto ocorre uma semana depois de a empresa de aplicativo de transportes 99 passar a oferecer o mesmo tipo de transporte e iniciar uma disputa jurídica em torno da legalidade do serviço 99Moto na capital paulista. A Uber argumenta que o Uber Moto é um serviço privado, ou seja, não se confunde com o mototáxi, que é um serviço público.

Ricardo Nunes proíbe moto taxi na cidade. A Prefeitura de São Paulo apresentou na quarta-feira (22) uma notícia-crime contra a empresa 99 por descumprir o decreto que proíbe o serviço de mototáxi na capital paulista. O município também pede que todas as medidas tomadas contra a 99 sejam estendidas à Uber. “A minha intenção é a de que possamos responsabilizar os donos dessas empresas civil e criminalmente pelos acidentes com óbitos que vierem a acontecer. Eles não podem só ficar com o lucro, eles precisam pagar por isso. Não pode ficar essa conta na dor da família e nos equipamentos da prefeitura”, afirmou o prefeito Ricardo Nunes. A prefeitura disse ainda que o serviço permanece irregular na cidade, com base no Decreto Municipal n. 62.144, de janeiro de 2023, que diz “fica suspensa, temporariamente, no Município de São Paulo a utilização de motocicletas para a prestação do serviço de transporte individual remunerado de passageiros por meio de aplicativos”. Nunes disse ainda que vê a insistência da 99 com preocupação, mesmo com a prefeitura apresentando dados que comprovam o aumento de acidentes de motocicleta com óbitos na cidade. “Eles acabam pegando o motociclista que está ali na sua luta para melhorar sua renda e sem ter, naquela situação, a consciência do perigo”. Segundo a administração municipal, a fiscalização da prefeitura continuará, já que não há nenhuma decisão judicial que tenha afastado a aplicação do decreto que suspendeu a atividade na cidade. No dia 14 de janeiro a Justiça negou uma liminar com um pedido da 99 para o fim da determinação da prefeitura de imediata suspensão e interrupção da atividade na cidade. O juiz considerou que essa decisão não era urgente.

CHARGE

MUDANÇAS CLIMÁTICAS PODEM MATAR 99% DOS ANFÍBIOS DO PANTANAL...



POST IMPRESSO

Este espaço é destinado a você, leitor-internauta, para reclamar, comentar, sugerir, interagir... sobre seu bairro, sua cidade, nossas matérias, enfim, ele foi desenvolvido com o objetivo de ser a voz da população. Só há um pedido: que atentem às palavras. As expressões ofensivas - que não sugerem melhorias à população - não poderão ser publicadas devido à nossa função pública. Comente em nossas redes sociais.



Parece que esta cidade decidiu decair de vez

Emilio Murari, sobre: Guarujá notifica Clube de Pesca sobre suposto despejo de esgoto no mar



Que absurdo, bicicleta não atrapalha a rodovia na minha opinião

Marco Antonio, sobre: Governo de SP proíbe ciclistas em rodovias do litoral de SP e gera revolta; entenda



O verdadeiro ditado: o que se planta se colhe. Continue jogando lixo nas praias

Giovani, sobre: Unesp: até 90% do camarão pescado no litoral de SP está contaminado com microplástico

GRÁFICA
 DIÁRIO DO LITORAL

13. 3307.2601
 grafica@diariodolitoral.com.br
 Rua General Câmara, 254 | Centro | Santos

De olho no Poder

Por Bruno Hoffmann
 redacao@gazetasp.com.br

Gás de pimenta na cara dos vagabundos

Ricardo Nunes acompanhou canto de guerra de GCMs durante solenidade no centro da Capital, o que causou polêmica com a oposição.

AVALANCHE QUER NIKOLAS Deputado é convidado ao PRTB

O presidente nacional do PRTB, Leonardo Avalanche, mesmo partido de Pablo Marçal, afirmou estar “de braços abertos” para receber jovens deputados de projeção nacional que têm enfrentado críticas em suas próprias legendas. O recado foi dado após uma fala de Jair Bolsonaro (PL), nesta semana. O ex-presidente afirmou que “não é possível enfrentar o sistema apenas com lacração”, em uma frase tida como indireta a Nikolas. Em contato com a coluna, Avalanche afirmou que o PRTB quer receber “todos aqueles que buscam um espaço para continuar sua trajetória política, com liberdade, respeito e foco em um Brasil melhor”. “Aqui, não se fala em lacração ou divisões internas. Estamos focados em resultados concretos e em soluções que impactem positivamente a vida dos brasileiros”, afirmou Avalanche.

DIÁRIO
 do litoral.com.br

Informação é Tudo
 Somos Impresso.
 Somos Digital.
 Somos Conteúdo.
 Diário do Litoral - 26 anos

SERGIO SOUZA
 Fundador

ALEXANDRE BUENO
 Diretor-Presidente

DAYANE FREIRE
 Diretora-Administrativa

ARNAUD PIERRE COURTADON
 Editor-Responsável

JORNAL DIÁRIO DO LITORAL LTDA - Fundado em 12/11/1998 -
Jornalista Responsável: Alexandre Bueno (MTB 46737/SP) • **Agências de Notícias:** Agência Brasil (AB), Folhapress (FP) • **Comercial e Redação:** Rua General Câmara, 141 SALA 82 - Centro - Santos. CEP: 11010-121 - Fone: 13. 3307-2601 • **Parque Gráfico:** Rua General Câmara, 254. Centro - Santos. CEP: 11010-122. **São Paulo:** Rua Tuim, 101-A - Moema, São Paulo - SP - CEP 04514-100 - Fone: 11. 3729-6600 • Matérias assinadas e opiniões emitidas em artigos são de responsabilidade de seus autores.

FALE COM DIÁRIO

Fundador - Sergio Souza
 sergio@diariodolitoral.com.br

Diretor Presidente - Alexandre Bueno
 alexandre@diariodolitoral.com.br

Diretora Administrativa - Dayane Freire
 administracao@diariodolitoral.com.br

Editor Responsável - Arnaud Pierre
 editor@diariodolitoral.com.br

Site e redes sociais
 site@diariodolitoral.com.br

Fotografia
 fotografia@diariodolitoral.com.br

Publicidade
 publicidade@diariodolitoral.com.br -
 marketing@diariodolitoral.com.br

Financeiro
 financeiro@diariodolitoral.com.br

Gráfica
 grafica@diariodolitoral.com.br

Telefone Gráfica e Redação
 13. 3307-2601
Site - www.diariodolitoral.com.br



REPRODUÇÃO/FACEBOOK

CPI em SP. O vereador Dheison (PT-SP) protocolou um pedido de CPI para investigar as possíveis irregularidades nos serviços funerários concedidos na Capital. Segundo o parlamentar, as concessionárias desrespeitam os usuários com taxas abusivas em um momento de grande dor. “Por isso, tenho certeza que vamos conseguir todas as assinaturas necessárias para instaurar essa CPI”, afirmou o petista. São necessárias 19 assinaturas para a comissão ser aprovada.

‘Bolsa-celular’. A Agência

Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arseps), ligada ao Governo de São Paulo, vai reembolsar diretores e servidores do órgão de R\$ 6 mil a R\$ 9 mil para a compra de celulares e tablets. Ainda estão incluídos o reembolso da capa, de caneta, do teclado, entre outros itens. Os diretores da Arseps recebem entre R\$ 31 e R\$ 34 mil..

Justificativa. Os servidores poderão dividir o benefício com equipamentos distintos, como um tablet e um smartphone, conforme o próprio gosto e a necessidade. O decreto também prevê um novo reembolso após três anos. Em nota, a agência afirmou que a ação substitui o modelo anterior de comodato, e que a medida está dentro da lei. “A medida contempla profissionais em funções estratégicas e de direção, permitindo melhor desempenho das suas atividades”, justificou. A Arseps é responsável por fiscalizar concessões como energia elétrica e distribuição de gás do Estado



MARCOS SANTOS/USP IMAGENS

Água contaminada. O vereador Nabil Bonduki (PT) solicitou à Vigilância Sanitária as informações sobre a contaminação pelo esgoto da água tomada pelos servidores nos bebedouros do Edifício Martinelli, no Centro Histórico de São Paulo. O esgoto invadiu, na terça-feira (21/1), um reservatório do prédio, o que provocou dezenas de contaminações. O local abriga seis secretarias e órgãos municipais. “Solicitamos à administração do edifício e aos secretários municipais cujas pastas ocupam o local que sejam adotadas as medidas necessárias para sanar o problema”, disse Bonduki à coluna.



CARLOS NOGUEIRA/PMS

» Neste domingo, a cidade de Santos comemora 479 anos de história com diversos motivos para celebrar. Em novembro, o município foi destacado no ranking das 100 melhores cidades para se viver no Brasil. A avaliação, baseada em 15 critérios, integra o Índice de Desafios da Gestão Municipal (IDGM), no qual Santos ocupa a 11ª posição.

Os 15 indicadores considerados na pesquisa avaliam áreas essenciais para a qualidade de vida, como segurança, saneamento básico, educação e saúde. O levantamento foi conduzido pela Macroplan Analytics.

Com base em um estudo envolvendo 404 municípios brasileiros com mais de 80 mil habitantes, Santos foi apontada como a 11ª cidade mais competitiva do país, superando várias capitais e mantendo sua posição de destaque na dimensão ESG (Ambiental, Social e Governança).

Este indicador reconhece os municípios que se destacam na prestação de serviços públicos, tornando-se atrativos para empresas, profissionais e estudantes que buscam locais propícios ao desenvolvimento.

URBANISMO E CIDADES INTELIGENTES.

Pelo terceiro ano consecutivo, Santos conquistou o primeiro lugar no eixo de Urbanismo do Ranking Connected Smart Cities 2024. A classificação máxima foi alcançada graças aos constantes investimentos em infraestrutura, mobilidade urbana e tecnologia. Este reconhecimento é resultado de uma parceria entre a Urban Systems e a Necta.

Além disso, a cidade recebeu o selo ouro como referên-

QUALIDADE DE VIDA. Cidade da Baixada foi destacada no ranking dos 100 melhores municípios para se viver em todo o Brasil, numa avaliação baseada em 15 critérios

Santos celebra 479 anos e se firma como uma das melhores do País

cia em cidades inteligentes.

TERCEIRO LUGAR EM IDH NO BRASIL.

Santos lidera na região e se destaca entre as 10 melhores cidades do país para viver, ocupando a terceira posição nacional em Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

QUALIDADE PARA CRIAÇÃO DE FILHOS.

Uma pesquisa da Delta Eco-

nomics & Finance (DEF), publicada pela Revista Exame, posicionou Santos como a segunda melhor cidade do Brasil para criar filhos. O levantamento avaliou fatores como custo de vida, IDH e índices de violência.

De acordo com o estudo, a cidade oferece um ambiente seguro, com baixos índices de violência, e conta com uma rede eficiente de serviços públicos. O sistema educacional

da cidade é reconhecido pela sua qualidade, proporcionando uma base sólida para a educação infantil.

ENTRE AS MELHORES PARA ENVELHECER.

O Índice de Desenvolvimento Urbano para Longevidade 2023 posicionou Santos como a terceira melhor cidade do Brasil para acolher a população acima de 60 anos. O estudo, realizado pelo Instituto

de Longevidade (IDL), considerou critérios como saúde, impacto socioambiental e economia para determinar os melhores locais para aposentadoria.

REFERÊNCIA EM ESG E ODS.

Segundo o Ranking de Sustentabilidade dos Municípios 2024, Santos é um modelo nacional em ESG e ocupa a terceira posição no cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Agenda 2030, estipulada pela ONU.

A cidade obteve nota máxima na dimensão Ambiental, mantendo-se líder desde 2021, e melhorou nas dimensões de Governança e Social, alcançando o 22º e 5º lugares, respectivamente.

Entre os avanços de 2024, destacam-se as melhorias nos índices de mortalidade por causas indeterminadas (98,38 pontos), mortes juvenis por violência (91,06 pontos) e óbitos em transportes (88,59 pontos).

PREMIAÇÃO EM ENGENHARIA.

A Estação Elevatória com

Comportas (EEC) Marcos Diniz, situada na Zona Noroeste, foi premiada como uma das Melhores e Maiores Obras de 2024 na categoria de combate às enchentes.

QUALIDADE DE VIDA EM DESTAQUE.

Em julho, Santos foi novamente reconhecida por seus programas socioambientais, ocupando a 39ª posição no Índice de Progresso Social (IPS Brasil), que mede a qualidade de vida dos municípios brasileiros.

LÍDER EM SEGURANÇA LITORÂNEA.

Entre as 10 cidades litorâneas com mais de 100 mil habitantes, Santos é a mais segura da Baixada Santista e ocupa o 4º lugar nacional em segurança.

AVANÇOS EM SANEAMENTO E LIMPEZA.

Santos se destacou na 8ª posição do Ranking de Saneamento 2024, conduzido pelo Instituto Trata Brasil, e ocupa o 9º lugar entre as cidades que mais aderem à Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS). O índice avaliou fatores como coleta regular de resíduos, sustentabilidade financeira e reciclagem.

TURISMO E EDUCAÇÃO.

Santos mantém desde 2017 a classificação máxima no Mapa do Turismo Brasileiro, reafirmando sua estratégia de desenvolvimento pelo setor. Já na educação, a Secretaria Municipal foi agraciada com o selo ouro do 'Compromisso Nacional com a Alfabetização', uma iniciativa do Ministério da Educação que reconhece as ações realizadas na rede municipal. (PH Fonseca)



NAIR BUENO/DL

Cidade comemora com atividades culturais, esportivas e muita diversão

» O dia do aniversário de Santos tem na agenda a Missa de Aniversário da Cidade, às 10h, na Catedral. Às 11h30 acontece o ato cívico junto ao Monumento Braz Cubas, na Praça da República (Centro Histórico). Em seguida, às 12h, será realizada sessão solene no Plenário Oswaldo de Rosis, na Câmara Municipal.

Para quem gosta de pedalar, a partir das 10h, tem o passeio ciclístico 'Bora Pedalar', com saída do Novo Quebra-Mar (José Menino) e chegada na Praça Mauá (Centro

Histórico).

No Porto de Santos estará atracado e aberto para visitação pública gratuita o Navio Veleiro Cisne Branco (U-20), que chega dia 23 na Cidade e exerce funções diplomáticas e de relações públicas. A sua missão é representar o Brasil em eventos náuticos nacionais e internacionais, sendo um símbolo da tradição da Marinha brasileira. O horário é das 10h às 17h (fechamento do portão), no Cais da Marinha s/nº. Durante a visitação, haverá arrecadação voluntária

de alimentos não perecíveis, que serão destinados a instituições filantrópicas da região.

No Centro Histórico, munícipes e turistas podem curtir uma visita ao Paço Municipal com o walking tour 'Passeio pela Vila de Santos - Do marco zero ao marco da fundação', com saídas às 14h e 16h e inscrições gratuitas.

Na Ponta da Praia, a criança tem uma série de atividades educativas ambientais disponíveis no Aquário, das 10h às 12h, com oficina de pintura de monumentos e pon-

tos turísticos da Cidade, mesa de investigação marinha e espécies migratórias, além de um mural onde todos poderão expressar seu carinho por Santos.

THIAGUINHO.

E, à noite, a atração mais esperada pelos santistas para a comemoração: o show do cantor Thiaguinho, em palco montado na Praia do Gonzaga, próximo ao canal 2. O evento terá início às 18h e a expectativa é de atrair cerca de 100 mil pessoas. (DL)



WEBERT BELECIO/AGNEWS

Show de Thiaguinho terá início às 18h, na Praia do Gonzaga

Que santista é você? Vicente, Plínio ou Chorão?

» Eternizado em bronze nos jardins da Praia do Boqueirão, Vicente de Carvalho dizia que “na beirada das ondas” a alma dele “abriu-se para a vida como se abre a flor da murta para o sol do estio”. Naqueles dias, comerciantes de café erguiam palacetes à beira-mar e empresários com interesses “subterrâneos” se organizavam para privatizar a “linda praia da Barra”, descrita pelo jornalista como uma “joia doada pela natureza”. Mas, o então presidente da República, Epitácio Pessoa, se encantou pelos versos do “poeta do mar”. E entregou aos santistas a faixa de areia que, décadas depois, se tornaria um mosaico de palmeiras e flores no maior jardim à beira-mar do Planeta. Cento e três anos depois, a praia con-

tinua linda. E cobiçada! Tanto que o metro quadrado de área construída em Santos foi o que mais se valorizou no Estado em 2024, com alta de 13,5%.

Mas, a Cidade mais verticalizada do País, segundo o IBGE, convive com paradoxos...

Na orla, como nos tempos do ‘poeta do mar’, Santos é “uma alma sobre a qual o céu resplande”.

Passada a linha do trem, Santos se esgueira por outros caminhos, longe dos cartões postais, e sob as bênçãos de José Bonifácio, Anna Bemvinda, Quintino de Lacerda e Patrícia Galvão. Mas, “ambas se irmanam por analogias”, como dizia outro poeta santista, Martins Fontes.

E a Santos dos muitos cenários se equilibra entre a rica ar-

quitetura do Centro Histórico, as íngremes encostas do São Bento, as casas arborizadas do Rádio Clube e os trapiches sobre o mangue, na maior favela em palafitas do Brasil.

Enquanto chalés de madeira erguidos com o talento de imigrantes portugueses e espanhóis são riscados do mapa, torres de alto luxo com suas varandas e áreas gourmet avançam sobre os tradicionais prédios de três andares, segregando castas diferentes até em bairros operários.

Nesse contexto, insubmisso o santista testemunha a decadência (irreversível?) de ar-térias como a João Pessoa, a Amador Bueno e a General Câmara. Tudo sob o olhar incrédulo da Nossa Senhora do Monte Serrat...

Estimativas da Rede BR Cidades, que reúne engenheiros, arquitetos, urbanistas e advogados, apontam que há 30 mil famílias sem um teto adequado na Cidade.

Enquanto isso, o arquiteto santista André Fernandes Gonçalves contabiliza 150 mil metros quadrados de área construída ociosos e desmoronando na área onde Brás Cubas fundou a vila que adormecia mercê do ataque de piratas e corsários.

E nos cortiços por onde o Querô de Plínio Marcos transitava “nenhum tesouro está seguro em seus cofres quando um pai escuta o filho chorando de fome”.

E o mar avança! E os homens de terno buscam soluções milionárias para evitar

que as ressacas engulam o Marco Padrão, na Ponta da Praia, onde Martim Afonso tocou o solo da ilha pela primeira vez, nos idos de 1532.

Seculares, os canais de Saturnino de Brito ainda são a nossa redenção!

E nossa referência! Mas, não há mais o Édison Pelé para embalar sonhos geniais de grandeza...

A esperança é a volta do ‘menino’ Ney!

E a extrema direita prospera na “Cidade Vermelha”.

Santos, Miami, Dubai, Mônaco... Porto Príncipe, Cité Soleil, Trenchtown!

E Santos avança para os 500 anos de fundação com a ‘Navalha na Carne’, talvez consciente de que “o passado é um exemplo o futuro, uma esperança,

e o presente é um puta pé no saco!”, como dizia Plínio, o “repórter indigesto” que “dava voz a quem não era ouvido”.

Embora as novas gerações saibam que “pra quem tem pensamento forte, o impossível e só questão de opinião” e sigam “livres pra poder sorrir”, dispostas a “te reencontrar (Santos) numa bem melhor”...

Que nos seus 479 anos, Santos continue sendo motivo de orgulho para seus filhos e filhas, mesmo os ‘do coração’, como o Alexandre Chorão.

E que possamos olhar para a Cidade “com os olhos de criança que só quer brincar”...

Mantendo sempre vivo dentro de nós o talento para improvisar e sorrir, como fazia o outro Ney, o ‘Barbosa’ Latorraca. (Nilson Regalado)

LADO A



NAIR BUENO/DL

LADO B



RENAN LOUSADA/DL

Prefeitura gastará dez vezes mais para aterrar mangue do que para readequar imóveis no Centro

» Cada palafita de alvenaria que o Governo do Estado e a Prefeitura vão construir no Dique da Vila Gilda vai custar, em média, R\$ 430 mil. Assim, o metro quadrado (m²) em cada um dos 60 imóveis sobre o mangue custará R\$ 8,6 mil. E esse valor é dez vezes maior do que o custo estimado para readequar o m² dos prédios comerciais ociosos do Centro e torná-los habitáveis. Ou seja, a Prefeitura e o Estado optaram por consolidar a ocupação do mangue ao invés de recuperá-lo para que cumpra sua função de contenção das enchentes e de berçário natural para peixes e crustáceos. Enquanto isso, 150 mil metros quadrados de área construída e dotada de toda infraestrutura estão abandonados na região central. E o custo estimado para readequar os prédios comerciais para uso residencial seria de R\$ 800,00 por m². Os cálculos são do arquiteto e urbanista André Gonçalves Fernandes e o déficit atual é 30 mil moradias em Santos. Morador do Valongo e

com décadas de experiência no restauro de edifícios antigos, Fernandes traduziu em números esse ‘deserto’ chamado Centro de Santos depois de percorrer à pé toda a extensão das ruas General Câmara, João Pessoa, Amador Bueno e suas transversais.

O trecho tem 46 ruas em apenas um quilômetro quadrado, mas é maior que a área do Vaticano. E abriga, segundo as planilhas do arquiteto, 360 imóveis comerciais vazios. Destes, ao menos 200 prédios poderiam ser transformados em habitações populares.

O problema é que, segundo Fernandes, “a legislação municipal é um entrave” para a readequação dos imóveis decadentes do Centro, do Valongo, do Bairro Chinês e do Paquetá para o uso residencial.

Enquanto os prédios antigos permanecem fechados, a Prefeitura optou por construir habitações em alvenaria no mangue da Zona Noroeste. “Santos está perdendo uma chance histórica de recupe-

rar o Centro e resolver grande parte do problema habitacional do Município com essa verba”, resume o arquiteto e urbanista.

No total, o futuro conjunto habitacional, batizado com o pomposo nome de Parque Palafitas, vai custar R\$ 26 milhões aos cofres da Prefeitura e do Estado, incluindo as fundações e as infraestruturas de água, esgoto e iluminação, além da construção de sete salas comerciais, de um espaço para a associação de moradores e de dois píeres para embarcações.

Descontados todos esses itens, o m² de habitação sobre o mangue ainda custaria R\$ 4,2 mil, ou seja, cinco vezes o valor necessário para readequar os prédios decadentes do Centro, que já dispõem de infraestrutura de água, esgotos, iluminação, asfalto, saúde, educação e segurança.

À REVELIA DA PMS.

No vácuo do poder público, o arquiteto e urbanista afirma que proprietários que vêm readaptando antigos prédios

comerciais para transformá-los em moradias, “à revelia da Prefeitura”.

Esse é o caso de um empresário instalado no Valongo, que passou a reciclar imóveis no Centro para abrigar seus funcionários. Muitos moravam na Área Continental de São Vicente e demoravam duas horas no ônibus diariamente.

“Agora, eles almoçam com a família, chegam descansados no trabalho e estão mais felizes e produtivos”, revela Fernandes. O arquiteto e urbanista estima que 600 pessoas já vivem nesses imóveis que estavam abandonados e foram adaptados de maneira informal.

Fernandes explica que cada metro quadrado de rua com toda infraestrutura instalada custa R\$ 70 mil: “É uma área caríssima e ociosa, com alto custo de manutenção para os proprietários por falta de uso”. Sem uso, a deterioração dos imóveis é acelerada, o que aumenta o risco de desabamentos.

30 MIL SEM-TETO.

Cálculos da Rede BR Cidades, que reúne engenheiros, arquitetos, urbanistas, advogados e ambientalistas apontam que 30 mil famílias não têm um teto adequado em Santos. E isso representa perto de 25% da população santista vivendo em imóveis insalubres, como os cortiços do Paquetá; ou em áreas inseguras, como as encostas dos morros; além de famílias que pagam aluguel ou jovens casais que ainda vivem com os pais. Essa conta inclui também os moradores da maior favela em palafitas do Brasil, o Dique da Vila Gilda.

E a situação é ainda mais crítica porque a Prefeitura não dispõe de uma secretaria dedicada exclusivamente ao setor. “A ausência de uma política habitacional eficiente, voltada para quem realmente precisa, reflete um modelo de gestão que privilegia interesses privados em detrimento do bem-estar coletivo”, protesta a advogada Gabriela Ortega, que integra a Rede BR Cidades.

“Em uma cidade que se orgulha de ser referência em qualidade de vida, é inadmissível que tantos moradores contuem sem acesso ao direito fundamental à moradia digna, completa Gabriela.

PMS: 75 MIL M² OCIOSOS.

A Prefeitura contesta os dados de André Gonçalves Fernandes. Questionada, a Diretoria de Comunicação alegou que, “em levantamento recente na APC1 (Área de Proteção Cultural 1 - bairro Centro), é possível afirmar que aproximadamente 75,500 m² de área construída estão desocupadas, aproximadamente 16% da área construída total”.

A Diretoria de Comunicação disse ainda que “cerca de 140 imóveis estão desocupados, aproximadamente 27% dos imóveis da APC1”.

O órgão da Prefeitura ressaltou que “através de diversos instrumentos legais, beneficia os proprietários de imóveis no Centro e também a quem interessar investir nessa região com uma série de isenções, tanto no Programa Alegria Centro (LC 1085/2019), quanto no Santos Criativa (LC 1054/2019)”.

E que, no “âmbito habitacional, é possível obter a Isenção total do ITBI e do IPTU”. (Nilson Regalado)

**NOSSA
MISSÃO É
LEVAR UM
POUCO DE
SANTOS**

**A CADA
CANTO DO
MUNDO**



Santos, lar do maior porto da América Latina e palco de grandes transformações econômicas e sociais, está em festa. E temos o profundo orgulho de marcar presença nesta data há mais de 50 anos, levando um pouco da cidade aos principais centros comerciais do mundo.

Especialmente porque Santos é mais do que uma cidade portuária: é um centro de oportunidades que conecta o Brasil ao mundo. Como parte dessa comunidade, investimos continuamente em projetos socioambientais e iniciativas de governança.

Tudo para reforçar nosso compromisso com o progresso da região e de todas as pessoas que aqui vivem, trabalham, formam suas famílias e constroem um futuro.

Parabéns por seus 479 anos, Santos. Conte com a Transbrasa para deixar o presente e o futuro da cidade nas melhores mãos.

 transbrasa.com.br
 [@transbrasa](https://www.instagram.com/transbrasa)
 [facebook.com/transbrasa](https://www.facebook.com/transbrasa)
 [transbrasa-transit-ria-brasileira-ltda](https://www.linkedin.com/company/transbrasa-transit-ria-brasileira-ltda)



TRANSBRASA

CAIO DA MARIMEX. “Ninguém quer pôr a mão na massa e resolver. Não há força política e vontade para solucionar o problema”

“Porto-Cidade ainda está no papel”

» Nesse aniversário de Santos, um ponto importante a ser lembrado é que a expansão do Porto de Santos, anunciada no final do ano passado, em mais 12,6 milhões de metros quadrados, com a promessa de atingir uma área total de 20,4 milhões de metros quadrados, vai necessitar também de um amplo projeto social e habitacional (ainda não definido) e um cuidado com o meio ambiente (bastante desprezado nos últimos anos), para que a cidade não seja impactada e os cidadãos e cidadãs – especialmente da periferia – não sejam prejudicados, conforme revelamos nas reportagens deste domingo.

Será um aumento de 162,4% de sua área original. O Porto tem hoje 7,8 milhões de metros quadrados. A proposta envolve a incorporação de áreas, em quatro cidades da Baixada Santista – Santos, São Vicente, Cubatão e Guarujá – à Poligonal do Porto Organizado. A expansão proposta equivaleria, a longo prazo, à criação de quase mais dois portos.

Ao mesmo tempo que se pensa em expansão, é preciso uma atenção especial à relação porto-cidade, que praticamente não sai do papel. Um exemplo é o edital de escolha da futura empresa oriunda da parceria público-privada que iniciará as obras de construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá, cuja promessa será lançado no dia 2 de fevereiro próximo – Dia do Aniversário de Porto de Santos. Os moradores do Macuco vivem sob alerta sob os impactos que as obras vão causar em suas vidas.

SÓ DISCURSOS.

“O entrosamento porto-cidade não existe. Não vi e não vejo até hoje algum prefeito, deputado, governador, ministro enfim, se debruçar de verdade sobre essa questão. Ninguém quer pôr a mão na massa e resolver. Não há força política e vontade para que a relação saia do papel e dos discursos”, revelou no final do ano passado, em entrevista exclusiva, o presidente da Marimex Inteligência Portuária em Lo-



A expansão do Porto de Santos em mais 12,6 milhões de metros quadrados foi anunciada em 2024

gística Integrada, Antônio Carlos Fonseca Cristiano, o Caio da Marimex.

Sobre os congestionamentos que ocorrem em Santos por causa do porto, por

exemplo, ele afirmou que estacionamentos não são a solução: “a questão é mui-

to mais complexa. Os terminais precisam trabalhar com agendamento e a Autoridade Portuária de Santos (APS) precisa fiscalizar esse procedimento operacional e multar. Também é preciso ampliar os Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e melhorar os acessos internos do porto. Havia uma promessa de estender a Avenida Perimetral de forma paralela à Avenida Mário Covas, do Canal 4 à Ponta da Praia. Mas esqueceram de cumpri-la e os caminhões continuam entrando na cidade”.

O presidente da Marimex acredita que os órgãos ambientais, como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), precisam ficar mais atentos e fiscalizar com mais afinco os empreendimentos e as intervenções que acontecem no espaço portuário.

No entanto, esses órgãos sequer são cobrados pelos poderes públicos constituídos, conforme as reportagens a seguir. (Carlos Rattton)

Água de lastro é uma questão de saúde pública

Sem saber dos perigos, população de Santos e cidades do entorno correm riscos de contaminação constante

» Muitos santistas desconhecem e outros fingem desconhecer, mas a Cidade de Santos é um verdadeiro ‘baril de pólvora’. E a questão não se resume à Ilha Barnabé. Há problemas recentes que pouco chamaram a atenção dos últimos prefeitos, vereadores e deputados estaduais e federais. Uma delas é a água de lastro.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) entrou com recurso junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pedindo a reconsideração da decisão que impediu o controle e preven-

ção aos problemas causados ela no porto.

Segundo a APS, houve reunião presencial com diretores da Antaq e, na sequência, um pedido de prioridade no julgamento do recurso, dada a importância do tema que afeta o meio ambiente do estuário, sob o argumento que o dano é latente. A APS aguarda o julgamento do pedido de reconsideração.

A Antaq suspendeu a exigência para que os navios apresentassem atestado de conformidade com as normas internacionais de destinação da água de lastro. Ao trazerem

esgoto, materiais tóxicos e até espécies de uma região do planeta, acabam causando sérios problemas ambientais e de saúde pública. Muitas destas espécies animais e vegetais não têm predadores naturais e podem se reproduzir rapidamente e competir com espécies nativas.

Bacilos ou outras formas de organismos patogênicos também podem ser carregados de uma região para outra junto com a água de lastro despejada no mar. Assim, o problema da bioinvasão cresce porque a navegação movimenta, por ano, cerca de dez



Água de lastro: exigência para que navios apresentem atestado de conformidade com normas internacionais foi suspensa

bilhões de toneladas de água de lastro. No Brasil, chegam a 80 milhões de toneladas/ano, pois 95% do comércio exterior é feito por via marítima.

De acordo com Norma da Autoridade Marítima, todo navio que faça escala em porto nacional deve realizar a tro-

ca da água de lastro a, pelo menos, 200 milhas náuticas da costa (cerca de 370,4 quilômetros) e a 200 metros de profundidade. As embarcações são obrigadas a enviar formulário, prestando informações sobre as trocas realizadas. (Carlos Rattton)

Porto bateu recorde no ano passado

» O Porto de Santos encerrou o ano de 2024 com um marco histórico na movimentação de cargas, atingindo 179,8 milhões de toneladas no acumulado de janeiro a dezembro. O volume representa um aumento de 3,8% em relação ao mesmo período de 2023 e consolida o maior resultado anual da história do complexo portuário.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, celebrando o excelente desempenho anual, disse que “este recorde histórico reforça a importância estratégica do Porto de Santos para o Brasil. Este é um marco que nos motiva a buscar ainda mais avanços em 2025.” (DL)

Uma cava submersa que é considerada cova por técnicos

» Imagine um vulcão submerso, com alto grau de toxicidade e letalidade, podendo entrar em erupção a qualquer momento, causando uma verdadeira catástrofe social e ambiental no Estuário de Santos, berçário de inúmeras espécies marinhas e reduto de centenas de pescadores artesanais que buscam, diariamente, o sustento de suas famílias.

O alerta acima não é sensacionalista e muito menos uma possibilidade remota. Está implícito em um relatório alternativo, produzido pela Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), da Assembleia Legislativa de São Paulo, publicado no Diário Oficial do Estado, sobre a cava subaquática que se encontra ‘adormecida’ no canal do Estuário de Santos.

Isso porque “o fato da cava estar com mais de 50% aci-



A Cava Subaquática é, basicamente, um aterro sanitário no fundo do mar e que abriga resíduos altamente tóxicos

ma do leito e considerando o aumento da profundidade do canal, poderá ocorrer modificação na hidrodinâmica da região, aumentando a pressão de saída de água nas vazantes

de marés e erodir o banco de areia onde ela se encontra, disponibilizando os sedimentos altamente contaminados depositados”, explica o relatório. O pesquisador e membro

da Comissão Nacional de Segurança Química (CONASQ), Jeffrey Castelo Branco, diz ano passado que o relatório esclarece que 12 metros de sedimentos contaminados estão dispostos acima do leito e suas partes sul e leste estão próximas do canal de navegação, podendo espalhar mais de 50% do material no fundo.

“O que contribui para que os contaminantes da cava escapem para o meio com mais facilidade. O relatório mostra também que a anacrônica cava subaquática é totalmente diversa daquela apresentada no Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA)”, alerta.

A Cava, basicamente um aterro sanitário no fundo do mar, abriga resíduos altamente tóxicos despejados durante oito anos (2016/2023) no fundo do Canal de Piaçaguera, gerando um perigoso passivo ambiental. Os ministérios públicos Estadual e Federal acionaram a Justiça, mas o vulcão permanece dormindo. Até quando? (Carlos Rattton)

Navio-bomba: uma realidade ignorada

» Os santistas já convivem com a operação de navios-bomba no Porto de Santos e os perigos que ela proporciona.

Os bairros atingidos podem ser a Ponta da Praia, Estuário, Macuco, Vila Mathias, Vila Nova, Paquetá, Centro, Valongo (Santos), como Jardim São Manoel/Vila Santa Rosa, Jardim Conceiçãozinha, Itapema e Vicente de Carvalho (Guarujá), em que há grandes adensamentos populacionais, que estão expostos a acidentes de gás natural durante a passagem dos navios-bomba.

O terminal contempla um gasoduto marítimo, um terrestre e um City Gate em Cubatão, que fica pouco distante da linha da costa, paralelamente ao alinhamento do canal de navegação do Porto de Santos no Largo Caneú, situado entre a ilha dos Bagres e o Canal Pia-

çaguera, fora do Porto Organizado de Santos.

Pesquisadores, ambientalistas e o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) já avaliaram danos ambientais e possíveis acidentes relacionados à ruptura catastrófica ou grande vazamento devido à colisão com outras embarcações, cujos efeitos por radiação térmica e sobre pressão poderão resultar em quantidade significativa de fatalidades além de prejuízos às atividades portuárias.

Já foi revelado que estudos sobre a questão não foram exigidos na licença ambiental emitida pela Cetesb, do governo do Estado.

A Compass Gás & Energia – empresa responsável pela instalação e operação do terminal no Estuário de Santos garante não haver perigo. Será? (Carlos Rattton)

SÓ PALAVRAS. Promessas remontam administrações seguidas e população, principalmente a trabalhadora, sofre diariamente

Túnel da ZN virou lenda urbana

» Entra ano, sai ano e um dos presentes de aniversário mais esperados pelo santista – o túnel do maciço central, unindo as zonas Leste e Noroeste de Santos – nunca chega. Nas últimas eleições, o Diário cobrou o equipamento de Rogério Santos (Republicanos) e Rosana Valle (PL). O primeiro foi reeleito e nenhum anúncio até hoje.

A Assessoria de Rogério Santos informa que as tratativas com os governos Federal e Estadual foram iniciadas. No último mês de fevereiro, em reunião com o governador Tarcísio de Freitas, na Capital, o prefeito destacou a importância da obra para a mobilidade urbana não só em Santos, mas para a Baixada Santista, uma vez que ela cria um novo corredor viário que estará conectado ao futuro túnel imerso entre Santos e Guarujá,

que fica na mesma direção, e ao projeto da terceira pista da Imigrantes, já anunciada.

“A obra, que tem projeto básico da Prefeitura Santos, foi pré-selecionada pelo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. Já o Departamento de Estradas de Rodagem (DER), do Estado de São Paulo, com a recomendação do governador, desenvolve estudos de viabilidade para sua inclusão ao projeto da nova pista da Imigrantes, já que o túnel ligará Santos a São Vicente, criando um novo acesso entre os dois municípios e uma terceira entrada a Santos”, informava, ano passado, a Administração em nota.

Em 11 de fevereiro de 2022, o Diário publicou que a construção do túnel unindo as zonas Leste e Noroeste de Santos foi in-



A construção do túnel do maciço central uniria enfim as zonas Leste e Noroeste de Santos

cluía no pacote de obras que seriam executadas na Cidade com a desestatização do Porto de Santos, após pedido da Prefeitura.

Os investimentos, que somariam R\$ 16 bilhões, também contemplariam a construção do túnel submerso,

interligando Santos e Guarujá, e o viaduto da Alemoa, que contribuirá na expansão industrial do bairro.

Todas as informações foram anunciadas à época pelo então ministro da Infraestrutura e hoje governador, Tarcísio de Freitas,

durante visita ao Paço Municipal. Na oportunidade, ele apresentou o modelo previsto pelo Governo Federal para a desestatização do Porto de Santos.

Há pelos menos 60 anos se fala no Túnel da

Zona Noroeste, mas desde 1994, gestão do então prefeito David Capistrano (PT), ele se tornou um verdadeiro fantasma que assombra o Paço Municipal Santista. Mas foi nos governos Beto Mansur (PP), João Paulo Tavares Papa (MDB) e Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) que o assunto foi bastante explorado eleitoralmente.

TRÂNSITO.

Estima-se que o tão esperado túnel – o maior sonho dos cerca de 120 mil habitantes da Zona Noroeste, depois do fim das enchentes, iria beneficiar cerca de um milhão de moradores da Baixada Santista, formando uma nova ligação viária entre o Marapé (Santos) e São Jorge (São Vicente), cortando o morro, desafogando o trânsito das avenidas Nossa Senhora de Fátima e Martins Fontes. (Carlos Rattton)

Águas de março e de todos os meses na Zona Noroeste

A Prefeitura anuncia construção de comportas, de estações elevatórias para conter a água, mas o problema não se resolve

» Basta que chova acima da média para que Santos fique debaixo d'água. E a Zona Noroeste, cujo problema é agravado pela subida da maré, a situação é alarmante. A Prefeitura anuncia construção de comportas, de estações elevatórias para conter a água, mas o problema não se resolve e moradores perdem móveis e acumulam prejuízos todos os anos.

Em maio do ano passado, o prefeito Rogério Santos (PSDB), finalmente, assinou o termo de cooperação técnica entre a Administração e a MRS Logística, para execução das obras de canalização do Rio Lenheiros, no Saboó. Acredita-se que a deve acabar com um problema crônico: alagamentos em torno da entrada da cidade.

O documento estava desde dezembro de 2023. “Toda a drenagem que a Prefeitura fez não tem eficácia sem essa obra, que levará as águas captadas por baixo da linha férrea até o mar, por intermédio de tubulações. Isso tudo graças à ação do MP de São Paulo”, afirmou a promotora pública Almachia Zwarg Acerbi, do Grupo de Atuação Especial de Defesa do Meio Ambiente (Gaema), ao Diário ano passado.

O documento prevê o cronograma de obras de construção das galerias MRS e EEC6 e a operação simultânea, sob a responsabilidade da MRS. A previsão de conclusão da obra é julho de 2026. As obras de construção da EEC6 e a conexão das galerias MRS com as galerias já existentes na

Avenida Martins Fontes são de responsabilidade do Município. Os custos das obras serão oriundos de contrato já firmado com a Caixa Econômica Federal (CEF).

O termo vigorará pelo período de 36 meses, a partir da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado até o limite de 60 meses, caso haja interesse das partes. Após a conclusão da construção das galerias MRS, a Administração será a única e exclusiva responsável pela manutenção e operação por se tratar de obras do sistema público de drenagem.

TOBOÁGUA.

As vias de entorno do viaduto da Estrada de Santos sofrem com as enchentes ano após ano. O próprio viadu-



O problema não se resolve e moradores perdem móveis e acumulam prejuízos todos os anos

to, antes de ser construído, foi alardeado como a solução para o fim dos alagamentos para, no fim, ser tachado como o 'toboágua da entrada da cidade'.

O trecho mais afetado é o Chico de Paula, no ligamento entre a Avenida Nossa Senhora de Fátima e a Praça

José Bonifácio, antes de chegar à Avenida Martins Fontes. Os motoristas que trafegam no sentido Zona Noroeste-Centro ou em qualquer direção de Cubatão, e por consequência, São Paulo, precisam de paciência.

Nos demais bairros da Zona Noroeste, o martírio é

eterno. Muitos moradores colocam muretas nas soleiras das portas que dão acesso aos imóveis para evitar a água. Outros tapam ralos e suspendem móveis para evitar perdas. Geralmente, em época de eleição, surgem as promessas que nunca são cumpridas. (Carlos Rattton)

Área Continental é uma eterna discussão futurista

» Entra governo e sai governo, legislatura e sai legislatura e os governantes e vereadores (as) de Santos não cansam de discutir o futuro da Área Continental de Santos.

Para variar, como 'nem tudo são flores', ou seja, nem tudo na vida acontece como se quer pois a vida é cheia de incertezas e desafios, existe posições distintas em relação ao tema. E isso justifica a falta de avanços. A Câmara de Santos não se cansa de fazer audiências improdutivas sobre a questão.

Uma das propostas da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego de Santos é permitir a implantação de um conglomerado de indústrias em uma Zona de Processamento de Ex-



Líderes comunitários, organizações ambientais, pesquisadores e outros acreditam que, antes de tudo, é preciso preservar

portação (ZPE), formando um polo gerador de empregos no setor portuário.

A ideia é o conceito de Porto-Indústria na Cida-

de, aliado à qualificação de mão de obra e investimentos em uma terceira via ligando o Planalto à Baixada Santista – segunda pista da

Rodovia Imigrantes - para facilitar o escoamento de carga e o deslocamento de pessoas. A Administração defende mais investimentos em acesso rodoviário e ferroviário.

No entanto, outra vertente, formada por líderes comunitários, organizações ambientais e sociais, pesquisadores, professores, estudantes e representantes de diversos segmentos urbanos, acredita que, antes de tudo, é preciso preservar.

Para eles, não se pode destinar a Área Continental para ser ocupada por indústria sujas e poluidoras, também responsáveis pelas mudanças climáticas.

Esse pode ser o passo final para a implantação de um incinerador que irá despejar milhares de toneladas de gases tóxicos para saúde animal e humana e de efeito estufa, que acelera o aquecimento global e ameaça inundar a nossa cidade pelas águas do mar. (Carlos Rattton)

Presente: ônibus caro e frota insuficiente

» Pobre do trabalhador ou trabalhadora que precisar do transporte público nos finais de semana e feriados (como no Dia de aniversário da Cidade), quer para trabalhar, para uma emergência qualquer ou até mesmo para o lazer. Isso porque o transporte público só é eficiente de segunda à sexta-feira.

A informação se comprova nos pontos de ônibus e em números oficiais. “Um total de 200 coletivos opera em dia útil. Exatos 107 coletivos operam aos sábados e 87 ônibus aos domingos”, informou recentemente a Administração santista.

Segundo argumenta, a redução da frota é proporcional à quantidade de passageiros, que nos finais de semana é menor, mas de forma que a oferta atenda a demanda. E não há previsão de aumento

do número de ônibus, apenas readequação da frequência e alteração de horários, caso haja necessidade, a fim de melhorar o serviço ao usuário.

Mesmo com praticamente a metade da frota operando nos finais de semana e feriados – como se nesses dias ninguém trabalhasse – o subsídio mensal repassado à empresa é de R\$ 2,25 milhões por mês (27 milhões por ano). Ou seja, o usuário paga indiretamente o aporte à empresa mesmo aos sábados e domingos.

A Prefeitura de Santos explica que, em abril de 2024, congelou a tarifa, ampliando os recursos destinados ao subsídio mensal de R\$ 1,5 milhão para R\$ 2,25 milhões. Assim, o reajuste não foi repassado ao usuário, que continuou pagando pela passagem os atuais R\$ 5,25, valor que vigora até o momento. (Carlos Rattton)

VIVER E MORRER. Pessoas em situação de rua e Velório Social são desafios mantidos

Área social ainda é problema em Santos

» A Prefeitura de Santos garante que o Município cumpre plenamente o Plano Ruas Visíveis - Pelo Direito ao Futuro da População em Situação de Rua, lançado em dezembro de 2023, pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que promove a efetivação da Política Nacional para a área social. No entanto, o que o santista vê nas ruas abre espaço para contestação.

A Câmara de Vereadores, onde reverbera os anseios da população, já abriu inúmeras discussões sobre a questão. Em Santos, um censo realizado pela Universidade Federal de São Paulo (UNIFESP) em 2019 estimou cerca de 800 pessoas em situação de rua na Cidade.

Ano passado, o Diário levantou a questão com reportagens escritas e em audiovisual e uma das vozes ouvidas foi a de quem tem experiência do que é viver na rua. Nas eleições passadas, teve candidata que disse que a solução seria recambiar as pessoas e até impedir que elas entrassem na cidade.

À época, a coordenadora do Movimento Nacional de Luta e Defesa da População em Situação de Rua (MNLDPDSR), conselheira do Comitê Intersetorial de Acompanhamento e Monitoramento da Política Nacional para a População em Situação de Rua (CIAMP-Rua) e estadual da Ouvidoria da Defensoria Pública, Laureci Elias Dias, a Laura Dias, fez uma série de questionamentos.

“Eu gostaria muito que nossos governantes santistas lessem se debruçassem sobre o plano e que nos chamassem para que pudéssemos alinhar os procedimentos. Estamos vivendo como se estivéssemos parados no tempo. Precisamos evoluir, tratar pessoas em si-

tuação de rua com mais dignidade”.

Vale lembrar que a cidade obteve algum avanço com a nomeação de Raquel Kobashi Gallinatti Lombardi como secretária Municipal de Segurança, que exigiu uma mudança radical de posturas da Guarda Municipal de Santos (GCM), entre elas o fim da abordagem de pessoas em situação de rua de forma truculenta e intolerante.

O Plano Ruas Visíveis contempla 99 ações que serão desenvolvidas a partir de sete eixos: assistência social e segurança alimentar; saúde; violência institucional; cidadania, educação e cultura; habitação; trabalho e renda; e produção e gestão de dados. A articulação envolve 11 ministérios, em parceria com governos estaduais e municipais e em diálogo com os movimentos sociais e outros.

A Prefeitura de Santos garante que cumpre o plano com abordagens sociais especializadas, com um número suficiente de vagas em abrigos e com o maior número de restaurantes Bom Prato da Baixada Santista.

É importante destacar que 19 de agosto é comemorado o Dia Nacional dos Direitos da População em Situação de Rua por conta do assassinato de sete pessoas no conhecido Massacre da Sé, que aconteceu em 2004. Oito ainda ficaram gravemente feridas enquanto dormiam na Praça da Sé, na região central de São Paulo, (capital).

ENTERRO SOCIAL

Mas não é somente as pessoas em situação de rua que sofrem com a falta de iniciativas sociais mais eficazes. Antes de terminar 2024, Administração Rogério Santos admitiu estu-



NAIR BUENO/DL

Morador de rua no centro de Santos: Diário do Litoral há tempos levanta a questão com reportagens escritas e em audiovisual

Laura: “gostaria que lessem, se debruçassem sobre o plano e que nos chamassem para alinhar os procedimentos”

dar a elaboração de projeto para um problema sério e desumano em Santos: as péssimas condições oferecidas no Enterro Social.

Para quem acompanha as reportagens do Diário do Litoral, o benefício, que seria um verdadeiro alento para pessoas de baixa renda, ainda expõe famílias pobres à humilhação, como a do santista Cleiton Marcos Rodrigues, indignado com o que aconteceu ao seu irmão Carlos Eduardo Vitorino Gomes.

Gomes foi enterrado nu, enrolado em um plástico e ainda com vestígios de sangue no corpo e no caixão, como revelou Cleiton num desabafo sentido. O caso repercutiu na Câmara de Santos, pelas mãos do vereador Lincoln Reis (Podemos).

O projeto prometido, ainda sem dada a ser apresentado, promete promover mudanças nos procedimentos e a possível implantação do velório social, evitando que famílias pobres continuem sendo prejudicadas no momento mais difícil – a perda de um ente querido.

Vale lembrar o Executivo já havia vetado um projeto de lei, de origem no Legislativo, apresentado pelo vereador Sérgio Santana, que propunha o sepultamento social no município para vítimas de pandemias e endemias.

Os motivos foram vícios de inconstitucionalidade, entre

eles gerar despesas e por não ser de competência da Câmara. Desde a Administração Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), hoje deputado federal, o assunto é discutido na Câmara

Após tramitar por oito meses, entre as comissões de Finanças e Orçamento, Obras, Habitação Social, Serviços Públicos e Transporte e Defesa dos Direitos da Cidadania e dos Direitos Humanos, o projeto foi vetado sob justificativa de aumento nas despesas regularmente previstas na Lei Orçamentária. A Câmara manteve a decisão.

Para a cidade mais rica da Baixada Santista, com um orçamento anual previsto para R\$ 5,5 bilhões em 2025, ampliar o custo do enterro social, para evitar que dramas como o da família de Cleiton Rodrigues, não seria uma tarefa difícil.

A Prefeitura revelou ano passado que “a urna tem o custo aproximado de R\$ 67,71,

enquanto a urna gorda possui o valor de R\$ 96,03. Já a ataúde custa em torno de R\$ 143,86. Cabe ressaltar que para os serviços de sepultamentos ainda há a utilização de insumos como cal, cimento, areia e água. E que destes materiais não é possível de mensurar quantitativamente”, informou.

A Prefeitura ainda informou que não possui gerenciamento sobre o serviço de preparação do corpo, uma vez que esse é um processo realizado pelas empresas funerárias autorizadas e que o serviço de assistência social apenas reconhece o direito da pessoa.

Por fim, que não existe velório social. De acordo com a legislação vigente, a Coordenadoria de Cemitérios (Cocem) disponibiliza apenas o serviço de ‘velório particular’ por meio do Cemitério da Areia Branca, com duas salas disponíveis, pelo valor simbólico de R\$ 75,00 (Carlos Rattton)

Câmara de Santos precisa dar um presente para a população

» É corrente entre formadores de opinião e lideranças comunitárias que a Câmara de Santos, há anos, deixa de apresentar o santista nos quesitos criação de leis e fiscalização do Executivo. Com raras exceções, vereadores (as) tentam mudar a realidade, mas o esforço se resume, na maioria das vezes, em discursos acalorados na tribuna da Casa.

Geralmente, o único órgão independente que, pelo menos em termos de fiscalização, ainda age é o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP). Um exemplo ano passado foi a conturbada reforma milionária do plenário da Casa, já em funcionamento no Castelinho, que gerou uma despesa pública na ordem de mais de três milhões (R\$ 3.107.000,00) sem a menor necessidade.

Um vídeo, com imagens do plenário antes dos trabalhos já iniciados da reforma, feito

Com raras exceções, vereadores (as) tentam mudar a realidade, mas o esforço se resume em discursos acalorados na tribuna da Casa

pelo vereador Benedito Furtado (PSB) chegou ao MP-SP que iniciou investigações, mas informou que o processo foi arquivado.

Após análise do processo, alguns ‘pontos soltos’ foram detectados pela Associação Brasileira das Agências e Veículos Especializados em Publicidade Legal – Abralegal, mas isso não foi capaz de evitar o gasto.

Baseada no Portal da Transparência, a reportagem apon-



NAIR BUENO/DL

Câmara de Santos confirmou que propostas visando oferecer um sepultamento digno foram rejeitadas após veto do Executivo

tou que somente com sete mesas os parlamentares santistas gastaram R\$ 943.349,30). Somente com a mesa diretora foram gastos R\$ 159.422,10. Dois púlpitos custaram R\$ 75.933,60 (R\$ 37.966,80 cada). O tablado (parte mais alta do plenário em que fica a Mesa Diretora) custou R\$ 676.426,00. Outros móveis foram comprados.

A Câmara se defendeu, alegando oficialmente o problema estrutural do plenário começou a ser abordado em 2018 e o gasto se fez necessário para correção de infiltrações, trincas, cisalhamentos, descolamento de pastilhas de revestimento e afins.

Disse ainda a reforma do plenário que o certame seguiu a legislação vigente que rege os devidos procedimentos licitatórios, em conformidade com as boas práticas de gestão pública e dentro dos parâmetros estipulados pelos apontamentos do Tribunal de Contas do

Estado (TCE-SP).

Vale lembrar que a Casa de Leis ainda empenha quase meio milhão, exatos 495.681,12, por ano com aluguel de um painel eletrônico e sistema integrado de votação. São pouco mais de R\$ 41.306,00 por mês para expor a votação dos 21 nobres edis em oito sessões de, no máximo, quatro horas cada, o que perfaz R\$ 5.163,25 por sessão. O custo do painel daria para pagar um salário mínimo – R\$ 1.412,00 - para 29 trabalhadores, numa cidade que tem um número significativo de desempregados e de pessoas em extrema vulnerabilidade social.

Geralmente, painéis eletrônicos são instalados quando existe a necessidade de rapidez em votações por conta do grande número de parlamentares. Por exemplo, a Câmara dos Deputados (Brasília), que agrega 513 deputados. (Carlos Rattton)

» A tecnologia híbrida leve, ou MHEV (Mild Hybrid Electric Vehicle), foi lançada na linha brasileira da Fiat em novembro do ano passado, simultaneamente no utilitário esportivo compacto Pulse e em sua versão com carroceria em estilo cupê, o Fastback. Os dois modelos são produzidos – assim como a linha “normal” de ambos – no Polo Automotivo de Betim (MG), onde foi desenvolvida a tecnologia que combina um motor a combustão flex com um elétrico multifuncional, chamada pela Stellantis de Bio-Hybrid. A escolha de estreitar a tecnologia com o Pulse e o Fastback foi mais do que lógica – afinal, os dois SUVs compactos são os carros de passeio mais recentes da Fiat no Brasil, apresentados em outubro de 2021 e em setembro de 2022, respectivamente. O Fastback Hybrid é oferecido em duas versões: a Audace, com preço de R\$ 155.990, e a Impetus (o modelo testado), a R\$ 165.990 – ambas custam exatos R\$ 6 mil a mais em comparação às mesmas configurações sem a tecnologia híbrida leve. Com pouco mais de dois meses de mercado, as versões híbridas do Fastback tiveram um aumento de R\$ 4 mil no preço – justamente pelo crescimento da demanda, que fez o modelo ganhar posições no ranking de vendas em dezembro de 2024.

Por enquanto, a tecnologia Bio-Hybrid é adotada apenas sobre o motor T200 bicombustível da Stellantis, que já move outras variantes de modelos da Fiat, da



TESTE. Na versão Bio-Hybrid, o SUV-cupê compacto Fiat Fastback Impetus mostra na prática as vantagens da tecnologia híbrida leve

Razão de ser

GABRIEL DIAS

Peugeot e da Citroën. Com até 130 cavalos de potência e 200 Nm (daí, o nome do propulsor) ou 20,4 kgfm de torque, sempre associado à transmissão tipo CVT de 7 marchas simuladas, o 1.0 turbo de três cilindros flex ganhou mais eficiência e liberdade com a Bio-Hybrid, na qual o motor elétrico multifuncional de 4 cavalos com 12V e 3 kW substitui o alternador e o motor de partida. O sistema híbrido “dual-battery” é capaz de gerar torque adicional para o propulsor a combustão, mas não traciona o veículo sozinho – não há, portanto, uma autonomia 100% elétrica, como nos carros com sistema híbrido tradicional ou completo. Por não ser um híbrido plug-in, o Fastback não pode ser recarregado em tomadas externas.

A tecnologia Bio-Hybrid é composta por duas baterias de 12 volts, sendo uma de chumbo-ácido (localizada no cofre do motor) e outra de íon de lítio (abaixo do banco do motorista). O sistema DBSM, ou módulo de comutação de duas baterias, é usado para conectar, separar ou controlá-las, de acordo com a estratégia da central eletrônica. O motor elétrico de 12V e 3 kW está conectado mecanicamente ao propulsor a combustão e é alimentado pela bateria auxiliar de íon de lítio. O sistema funciona por meio de quatro modos de operação: o “e-start&stop”, o “e-Assist” – nas acelerações e retomadas, as baterias fornecem energia para o motor elétrico –, o “alternador inteligente” e o “e-Regen” de recuperação de energia nas desacelerações e frenagens.

Nas versões Bio-Hybrid, o Fastback preserva seu ponto forte – o design italiano, com curvas fluidas e esportivas. A Impetus segue equipada com o ADAS (sistemas avançados de assistência à dire-



A Bio-Hybrid preserva a essência do motor T200, com até 130 cavalos e 20,4 kgfm, e a ação do câmbio tipo CVT de 7 marchas simuladas

ção), com frenagem automática de emergência, assistente de permanência em faixa e comutação dos faróis. Dentro, tanto na Audace quanto na Impetus há a central multimídia de 10,1 polegadas com espelhamento para Apple CarPlay e Android Auto sem fio. A Audace já traz câmera de ré e sensor de aproximação traseiro, Keyless, partida remota, carregador por indução, rodas de 16 polegadas, controle de estabilidade e tração e volante de couro, enquanto a Impetus soma sensores dianteiros, assistente de permanência em faixa, frenagem autônoma de emergência, auxiliares de neblina, luzes de seta, função “tilt down” e rebatimento automático dos retrovisores, detecção de chuva, espelho interno fotocromático, comutação de farol alto, rodas de 17 polegadas, bancos em couro e teto biton. O Fastback tem as opções de cores Preto Vulcano, Branco Banchisa, cinzas Silverstone, Bari e Strato e a nova Azul Amalfi (exclusiva dos modelos híbridos, com a Impetus tendo o teto preto, como no modelo testado). Os quatro airbags da linha Fastback – dois frontais e dois laterais – também foram mantidos nas opções

híbridas.

EFEITOS COLATERAIS.

O Fastback Impetus Hybrid traz as mesmas comodidades de suas versões equipadas apenas com o motor a combustão e as mesmas limitações. A maior delas vem justamente pelo seu estilo cupê, que torna a vida de quem tem mais de um metro e oitenta de altura pouco confortável em qualquer posição do banco traseiro, devido à forte curvatura do teto em direção à traseira do veículo. Para o motorista e o passageiro da frente, a vida a bordo é a melhor possível para um carro deste segmento. O estado da carga das baterias do sistema híbrido pode ser acompanhado em um gráfico semi-circular no painel de instrumentos com barras de níveis azuis. Durante o período de testes, com a maior parte do tempo em uso urbano e em “tiros” curtos de estrada, a barra jamais caiu do segundo estágio (são oito), demonstrando que o híbrido está constantemente recuperando energia nas frenagens e desacelerações.

Com uma posição dirigir alta e confortável – inerente aos SUVs –, o Fastback Impetus Hybrid conta com a bem “aparelhada” multimídia com tela “touchscreen” de 10,1 polegadas, com sistema de entretenimento, navegação, imagens da câmera de ré e os controles de posição do ar-condicionado. As outras funções do sistema de refrigeração e aquecimento estão mais abaixo, com botões e teclas físicas, o que é sempre mais agradável, direto e prático de se manusear. Outro “efeito colateral” do estilo do Fastback para o motorista é a limitação do campo visual pelo espelho interno – com o caimento do vidro traseiro bem acentuado, aparece praticamente uma fresta no retrovisor. (Daniel Dias-AutoMotrix)



A tecnologia Bio-Hybrid é adotada apenas sobre o motor T200 bicombustível da Stellantis, que já move variantes da Fiat, da Peugeot e da Citroën

IMPRESSÕES AO DIRIGIR

Bio-Hybrid em ação

» Em termos de dirigibilidade, o Fastback com tecnologia híbrida leve não tem qualquer diferença em relação às outras versões do SUV-cupê da Fiat. A versão Impetus Hybrid reúne todas as qualidades das variantes “normais” da família. E o principal motivo para isso é que o motor elétrico não tem poder de tracionar o veículo, como nos híbridos completos. O motor T200 –tem potência (até 130 cavalos) e torque (20,4 kgfm) adequados para as necessidades do carro, trabalhando sempre em sintonia fina com o câmbio tipo CVT com 7 marchas simuladas. O SUV-cupê entrega estabilidade e o conforto de toda a família, mostrando em todas as situações uma facilidade de condução. O motor elétrico de 3 kW (pouco mais de quatro cavalos) não tem a capacidade de empurrar o carro sozinho, mas colabora no torque, na economia de combustível e nos sistemas elétricos do veículo.

Entre as vantagens da tecnologia Bio-Hybrid está na própria experiência de o motorista estar dirigindo um carro, em tese, híbrido, sem o medo de levar algum susto ou não saber operá-lo. Por isso, o híbrido leve foi escolhido para introduzir a tecnologia híbrida da Stellantis no Brasil – porque, para todos os efeitos, principalmente o prático ao volante, o motorista está guiando um carro que ele já conhece. O motorista nem precisa ficar sabendo de quando o sistema híbrido leve está atuando, é tudo automático. Na Bio-Hybrid, o propulsor elétrico substitui o alternador e o motor de partida, fornecendo energia para os equipamentos

elétricos do veículo e gerando torque adicional para o motor a combustão. A engenharia da Stellantis criou um sistema com baixa tensão, de 12 volts, evitando que fossem feitas adaptações na concepção do bom motor T200 nem do câmbio tipo CVT. Futuramente, bastará ampliar o tamanho da bateria e acrescentar alguns sistemas para oferecer versões com sistemas híbridos completos, que ofereçam autonomia 100% elétrica e/ou carregamento plug-in em tomadas externas.

Os ganhos práticos da Bio-Hybrid estão na substituição do alternador convencional por um motor elétrico ligado ao virabrequim, bastando que o propulsor a combustão seja acionado para ele ser ativado. O motor elétrico atua ainda na partida do carro e no stop&go das paradas de trânsito, com o motorista quase não percebendo quando o propulsor principal é desligado momentaneamente. O motor elétrico não consegue tracionar as rodas sozinho, no entanto, ajuda o propulsor a combustão em algumas situações, como em arrancadas nos semáforos e em subidas de ladeiras, sempre em rotações mais baixas. Isso traz outro ganho real para o Fastback Hybrid: a economia de combustível. Pelos dados do Inmetro, o consumo melhorou mais notadamente no ciclo urbano, com o Fastback fazendo 8,9 km/l com etanol e 12,6 km/l com gasolina na cidade. Ou seja, a economia de combustível em relação à versão sem o sistema híbrido leve é de 9,9% com etanol e de 12,5% com gasolina.

+ FICHA TÉCNICA

» FIAT FASTBACK IMPETUS HYBRID

Motor a combustão: turbo a gasolina e etanol, dianteiro, três cilindros em linha, 999 cm³, sistema eletrohidráulico MultiAir III com um eixo para as válvulas de escape, injeção direta. Motor elétrico dianteiro transversal de 4 cavalos com 12V e 3 kW, com bateria auxiliar de íon-lítio (11Ah)

Potência: 125 cavalos (gasolina)/130 cavalos (etanol) a 5.750 rpm

Torque: 20,4 kgfm a 1.750 rpm (gasolina e etanol)

Transmissão: automática tipo CVT com 7 marchas simuladas

Tracção: dianteira

Bateria: chumbo-ácido (68Ah), bateria auxiliar íon de lítio (11Ah)

Sistema de freios: dianteiro disco ventilado, traseiro a tambor, com ABS e EBD

Suspensão: dianteira independente, tipo MacPherson com barra estabilizadora, amortecedores hidráulicos, telescópicos, molas helicoidais, traseira eixo de torção, amortecedores hidráulicos

Direção: assistência elétrica

Rodas e pneus: liga leve de 17 polegadas, 205/50R17

Peso em ordem de marcha: 1.271 kg

Dimensões: 4,42 metros de comprimento, 1,77 metro sem espelhos e 1,98 metro com espelho de largura, 1,54 metro de altura, 2,53 metros de entre-eixos

Porta-malas: 600 litros

Tanque de combustível: 45 litros

Preço: R\$ 165.990. A cor Azul Amalfi com teto preto do modelo testado encarece R\$ 1.990, totalizando R\$ 167.980.



O motor elétrico de 12V e 3 kW está conectado mecanicamente ao propulsor a combustão e é alimentado pela bateria auxiliar de íon de lítio

» A fabricação nacional de motocicletas, quase totalmente concentrada no Polo Industrial de Manaus, está entre as seis maiores do mundo. A Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (Abraciclo) estima que as fábricas localizadas em Manaus deverão produzir 1,88 milhão de motocicletas em 2025, com crescimento de 7,5% na comparação com as 1.748.317 unidades fabricadas no ano passado. No varejo, a perspectiva é que sejam embarcadas 2,02 milhões de motocicletas, alta de 7,7% em relação a 2024. As exportações deverão somar 35 mil embarques, avanço de 13%. Diante desse cenário, o grande desafio das fabricantes é continuar atendendo à crescente demanda do mercado, oferecendo ao consumidor produtos com tecnologia e recursos que garantam a segurança, qualidade e o respeito ao ambiente. “Embora a conjuntura macroeconômica apresente incertezas, acreditamos que a demanda pela motocicleta poderá seguir em alta, principalmente devido aos seus atributos, como preço acessível, baixo custo de manutenção e agilidade nos deslocamentos”, avalia Marcos Bento, presidente da Abraciclo.

A indústria do Polo In-

dustrial de Manaus fechou 2024 com 1.748.317 motocicletas produzidas. De acordo com dados da Abraciclo, o volume foi 11,1% superior ao registrado em 2023, representando o melhor desempenho para o segmento em 14 anos. No varejo, as vendas totalizaram 1.876.427 unidades, alta de 18,6% na comparação com o ano anterior. O volume foi o melhor resultado alcançado desde 2011. Já em relação às exportações, as associadas da Abraciclo embarcaram 30.986 motocicletas, com retração de 5,9% ante 2023. “Mesmo diante de um ano bastante desafiador, no qual tivemos que contornar o problema da estiagem, o crescimento do setor superou os dois dígitos. Esse resultado foi graças a um bom planejamento da indústria que permitiu que as linhas de montagem mantivessem seu ritmo de produção”, completa Bento.

Com 855.240 unidades fabricadas, a street foi a categoria mais produzida. Esse volume corresponde a 48,9% do total de motocicletas que saíram das linhas de montagem de Manaus. A trail ficou em segundo lugar (19,7%), seguida pela scooter (15,3%). As motocicletas de média cilindrada registraram o maior crescimento, com alta de 25,9% na comparação com 2023. No total, foram produ-



DEMANDA AQUECIDA. Produção de motocicletas no Brasil deve ultrapassar 1,8 milhão de unidades em 2025, e Abraciclo projeta crescimento de 7,5% na comparação com o ano passado

DIVULGAÇÃO

zidas 327.746 unidades de modelos de média cilindrada, o que representa 18,7% do total fabricado. Em números absolutos, a liderança disparada na produção brasileira continua a ser dos modelos de baixa cilindrada, com 1.365.323 motocicletas (78,1% do volume total). As motocicletas de alta cilindrada tiveram 55.248

unidades (3,2% da produção). Em 2024, houve um crescimento de 14,5% na produção de motocicletas bicombustíveis (que podem ser abastecidas com etanol e/ou gasolina), representando 65,3% do volume total produzido.

Em dezembro de 2024, saíram das linhas de montagem manauaras 123.944

motocicletas, avanço de 5% na comparação com o mesmo mês de 2023 e 15,1% menor em relação a novembro. Conforme a Abraciclo, esse foi o melhor resultado para o mês desde 2008. Os emplacements totalizaram 151.948 unidades. O volume é 14,4% superior ao registrado no mesmo mês de 2023 e

3,3% maior em relação a novembro. Com 19 dias úteis, a média diária de vendas em dezembro foi de 7.997 unidades. No último mês do ano, foram exportadas 2.518 motocicletas, crescimento de 135,5% em relação ao mesmo mês de 2023 e de 53,5% na comparação com novembro. (Edmundo Dantas-AutoMotrix)



De acordo com dados da Abraciclo, o volume foi 11,1% superior ao registrado em 2023, representando o melhor desempenho para o segmento em 14 anos



A indústria do Polo Industrial de Manaus fechou o ano com 1.748.317 motocicletas produzidas



Em dezembro de 2024, saíram das linhas de montagem manauaras 123.944 motocicletas, avanço de 5% na comparação com o mesmo mês de 2023

PANORAMA

Atualização tecnológica

LANÇAMENTO. A Toyota apresenta a linha 2026 do utilitário esportivo médio Corolla Cross, arro mais vendido da Toyota no Brasil no ano passado, em todas as versões

» Carro mais vendido da Toyota no Brasil em 2024, o Corolla Cross chega à linha 2026 com avanços em conectividade, comodidade e tecnologia. O SUV médio produzido na cidade paulista de Sorocaba desde 2021 já está disponível na rede de concessionárias em todo o território nacional nas cinco versões – com preço de R\$ 170.790 na XR (sem o desconto de 18% nas vendas pelo Small Business para PcD, taxistas, produtor rural e frotistas e sem considerar isenções para o público PcD e os taxistas), de R\$ 183.990 na XRE, de R\$ 197.590 na XRX, de R\$ 206.490

na GR-Sport e de R\$ 215.990 na XRX Hybrid – a XRV Hybrid foi descontinuada. No ano passado, o Corolla Cross sedimentou sua presença no catálogo da marca japonesa no Brasil, inclusive ficando à frente do Corolla sedã – o veículo mais vendido do mundo –, com 47.796 unidades emplacadas do SUV (incluindo as mais de 14 mil da variante híbrida) e a décima sétima posição entre os carros de passeio ante as 37.668 do sedã, que ficou em vigésimo lugar no ranking do mercado brasileiro.

O Corolla Cross traz algumas novidades tecnológicas

na linha 2026, com destaque para a nova central multimídia Toyota Play 2.0 de 10 polegadas – no sistema anterior, era de 9 polegadas – com espelhamento sem fio para Apple CarPlay e Android Auto e portas USB do tipo C. As configurações XRX, GR-Sport e XRX Hybrid receberam o Panoramic View Monitor, com câmeras instaladas ao redor da carroceria que transmitem imagens de 360 graus em tempo real para auxiliar o motorista em obstáculos e durante manobras de estacionamento. As mesmas três versões ganharam o sistema

Toyota Serviços Conectados, que permite ao proprietário consultar o status do veículo, histórico de viagens, aviso para revisões, indicadores de consumo e diagnóstico de falhas sem custo adicional pelo aplicativo Toyota App. Na aquisição do pacote completo do Serviços Conectados, que conta com um período gratuito de 12 meses, o cliente conta com rastreamento e imobilização de veículo roubado, alertas remotos de limite de velocidade e acionamento do alarme, cerca geográfica – define um perímetro de circulação, enviando notificação caso ele seja ultrapassado –, alerta em caso de acidente com aviso às autoridades e contratação de Wi-Fi para até oito dispositivos.

O Corolla Cross é equipado com o motor 2.0 Dynamic Force Dual VVT-iE 16V com até 175 cavalos de potência a 6.600 rotações por minuto e 21,3 kgfm de torque a 4.400 giros, associado à transmissão Direct Shift com simulação de 10 marchas, combinando o sistema CVT a uma engrenagem mecânica que atua na arrancada do veículo. Na variante híbrida, o Corolla Cross tem o motor 1.8L VVT-i 16V de ciclo Atkinson, que entrega 101 cavalos quando abastecido com



DIVULGAÇÃO

As mesmas três versões ganharam o sistema Toyota Serviços Conectados



O Corolla Cross é equipado com o motor 2.0 Dynamic Force Dual VVT-iE 16V

etanol e 14,5 kgfm. O propulsor a combustão interna funciona em conjunto com dois motores elétricos (MG1 e MG2) de 72 cavalos e 16,6 kgfm. A potência combinada do Corolla Cross híbrido é de 122 cavalos. Segundo a marca oriental, junto à transmissão Hybrid Transaxle, que opera por meio de planetária com engrenagem, eliminando perdas e atritos, o conjunto oferece uma acelera-

ção linear, simulando marchas de acordo com a demanda do motor e sem desperdiçar energia, com respostas mais ágeis e maior eficiência de combustível. Os híbridos flex da Toyota (o sedã também tem a versão eletrificada) têm consumo 30% menor quando comparado às opções “comuns” e até 70% menos de emissão de CO₂ quando abastecidos com etanol. (Daniel Dias-AutoMotrix)



No ano passado, o Corolla Cross sedimentou sua presença no catálogo da marca japonesa no Brasil

ANO LETIVO 2025. Pesquisa aponta o aumento na produção de cadernos, agendas, lápis, canetas, marca textos, régua e apostilas

Volta às aulas vai impactar o orçamento de 85% dos brasileiros

» O ano começou e a lista de material escolar já é o assunto da vez entre milhares de famílias que têm estudantes de escolas públicas e privadas. Mesmo em período de férias escolares, os pais já estão se antecipando às compras para a volta às aulas.

Uma pesquisa feita no mês passado pelo Instituto Locomotiva e QuestionPro apontou que no ano de 2024 houve um gasto aproximado de R\$ 49,3 bilhões com materiais escolares, o que representou um aumento médio de 43,7% desde 2021.

Esse crescimento gradativo também é previsto para este ano letivo de 2025. Para a Associação Brasileira de Fabricantes de Importadores de Artigos Escolares (ABFIAE), é possível que este ano tenha uma alta de quase 9% de gastos com materiais de escola. Esses gastos elevados, anualmente, se devem ao aumento da inflação, alta do dólar, aumento dos custos de produção e de frete.

Mesmo assim, não tem como escapar das compras. Papelarias do Brasil inteiro já estão abastecidas e prontas para atender a demanda de vendas da volta escolar, chegando a impactar o orçamento de quase 85% das famílias brasileiras.

O portal G1 divulgou uma nota no final de dezembro do ano passado, informando que a inflação na área da educação subiu quase 6,84% nos últimos 12 meses, equivalente a 2 pontos percentuais acima do índice geral da inflação. Essa notícia fez com que muitos brasileiros já antecipassem suas com-



THIAGO NEME/GAZETA DE S. PAULO

Mesmo em período de férias escolares, muitos pais já estão se antecipando para efetuar as compras para a volta às aulas

pras, ao invés de deixar para última hora.

A análise do Instituto Locomotiva e QuestionPro mostra que o orçamento mais apertado nesse começo do ano vai acarretar em parcelamentos para a com-

pra do material de escola. Um a cada três famílias da classe C pretendem parcelar a compra dos materiais, o que representa que em média 39% dos entrevistados vão optar pelo parcelamento.

No final deste ano, o Procon de São Paulo analisou o preço de 132 materiais de volta às aulas, dentre eles: lápis, borracha, caderno, apontador, tesoura, caneta, e outros itens. A conclusão que se teve foi, que os preços dos

produtos podem chegar a até 269% a mais entre as papelarias de São Paulo.

De acordo com o coordenador de marketing da GIV gráfica online, Rodrigo Barroso, a gráfica produz e revende materiais escola-

res para pequenas e grandes papelarias de São Paulo e do Brasil todo. Uma forma de viabilizar os preços para o consumidor final, é fazer a compra em grande escala para que o custo unitário seja o mais viável possível e o preço final seja atrativo para pais e responsáveis.

A procura por materiais de volta às aulas na GIV Online se intensificou ainda mais nessa segunda semana de janeiro. A gráfica já teve um impacto de 7% a mais em produtos como cadernos, agendas, lápis, canetas esferográficas, marca textos, régua e apostilas, e a expectativa é que aumente em torno de 17% a mais do volume de produção desses itens voltados para escolas, cursinhos e faculdades.

Apesar da polêmica causada pela alta dos preços, muitos não vão abrir mão das tendências para os materiais escolares deste ano. E as tendências de 2025, segundo a Polibras, são o uso de chaveiros com pom pom, itens com tons pastéis, produtos com glitter, cores em neon, uso de pingentes nos acessórios e materiais com efeitos holográficos.

Para Rodrigo da gráfica GIV Online, os materiais personalizados também têm ganhado espaço nas salas de aula. A procura por cadernos e etiquetas adesivas personalizadas com o nome do aluno cresceu 9% nos últimos dois anos. E a demanda produtiva de adesivos holográficos já cresceu 2% nos últimos três meses devido a nova tendência que vai impactar as compras para o ano letivo de 2025. (DL)

Especialistas dão dicas de como sair financeiramente do vermelho em 2025

» De acordo com uma pesquisa da CNDL (Confederação Nacional de Dirigentes Lojistas), feita em parceria com o SPC Brasil (Serviço de Proteção ao Crédito), quatro em cada dez brasileiros adultos (41,51%) estavam com os nomes negativados em novembro de 2024. O número representa 68,62 milhões de consumidores e é 1,48% maior quando comparado ao mesmo mês do ano passado.

Os bancos e cartões de crédito aparecem no topo dos motivos que levaram aos endividamentos, representando 65,26% das dívidas. O comércio está em segundo lugar, com 10,46%. Na sequência, vem o setor de água e luz, com 10,01%. Outros tipos de dívida concentram 8,35% das pendências financeiras.

A CNDL explica, ao longo do levantamento, que a inflação dos alimentos impactou a renda, agravando a situação de endividamento. A expectativa da entidade é que com a entrada do 13º salário e da renda extra do final do ano os consumidores priorizem o pagamento das dívidas.

ORGANIZAR PLANILHA DE GASTOS.

Elaborar uma planilha com os detalhes dos gastos e da re-



AGÊNCIA BRASIL

Quitação das dívidas é prioridade na lista de metas traçadas

ceita que entra e sai no orçamento é o primeiro passo para quem deseja se organizar financeiramente, afirma Bolívar Godinho, professor na Escola Paulista de Política, Economia e Negócios/Unifesp.

“Quando você relaciona as despesas, consegue ver o que pode ser cortado. É possível cancelar um serviço de streaming que não está sendo utilizado e reduzir as refeições fora de casa, por exemplo”, disse. O consumidor também pode negociar descontos com um determinado prestador de serviços. “No caso dos planos

de celulares, é possível trocar um mais caro por outro mais barato”.

A Planejar (Associação Brasileira de Planejamento Financeiro) recomenda que 50% da renda seja destinada às despesas essenciais. Outros 30% podem ser reservados para lazer e estilo de vida, enquanto 20% devem ser direcionados aos investimentos ou quitação de dívidas. Caso o consumidor tenha dívidas mais altas, as porcentagens podem ser ajustadas temporariamente para acelerar a quitação.

REDUZIR GASTOS COM O CARTÃO DE CRÉDITO.

O professor da Unifesp aconselha que, além de reduzir as compras no cartão de crédito, os consumidores não parem as compras: “É melhor esperar ter o dinheiro em mãos”.

Os juros do rotativo, cobrado quando a fatura não é paga até o vencimento, são um dos mais altos do mercado. O percentual variou de 438,4% ao ano em setembro para 438,9% em outubro, apontou o Banco Central.

Já a taxa do parcelado caiu de 185,8% para 178,1%. Nos tempos em que se pretende economizar, a orientação é que o consumidor tenha apenas um cartão de crédito.

BUSCAR RENDA EXTRA.

Ao pensar na organização financeira, a pessoa pode encontrar uma segunda fonte de renda. Um trabalho extra ou vender objetos que estejam sem uso surgem como opções, lembra Godinho.

PESQUISAR PREÇOS.

Outro passo importante na organização financeira envolve a pesquisa de preços antes da realização de uma compra. Segundo Godinho, isso pode ser aplicado em su-

permercados, onde é possível avaliar a substituição de marcas por outras mais baratas. “Também é importante evitar compras por impulso, especialmente de itens muito caros, como roupas de grife”, destaca o especialista.

ESTABELEÇER METAS.

O consumidor pode criar uma meta de valor a ser poupado todos os meses. “Nem que seja um valor pequeno”, ressalta Godinho. A economia se estende aos hábitos. É importante economizar água e energia elétrica, evitando deixar luzes acesas ou itens, como TV e ar-condicionado, ligados em ambientes que não estejam ocupados.

O dinheiro economizado pode ser investido na sequência. Alternativas como Tesouro Direto, CDBs e fundos de investimento podem ser boas opções para quem está começando, aponta a Planejar.

ENDIVIDAMENTO.

Para os especialistas ouvidos pela reportagem, pagamen-

tos como o do 13º salário, devem ter como prioridade o pagamento das dívidas. “No caso das com o cartão de crédito, o melhor é tentar negociar com o banco. Quando não há uma proposta interessante, é recomendado pagar o valor mínimo da fatura”, avalia Paulo Jordão, professor do Departamento de Ciências Contábeis da Uerj (Universidade do Estado do Rio de Janeiro).

Para Jordão, o consumidor pode tentar buscar um empréstimo com taxas menores para pagar dívidas com juros maiores. “A economia, no entanto, não está propícia para esse tipo de coisa. A Selic foi para 12,25% em dezembro, o que significa que os juros estão mais altos. Se o consumidor contraiu uma dívida anterior, como um empréstimo, a taxa dessa contratação está melhor do que será futuramente. A não ser que ele seja funcionário público e consiga um consignado com uma taxa menor”, comentou. (FP)

Anuncie:
(13) 9 9149-7354
publicidade@diariodolitoral.com.br

EDITAL DE CITAÇÃO - PRAZO DE 30 DIAS. PROCESSO Nº 1007301/59.2021.8.26.0223 (O/A) MM. Juiz(a) de Direito da 1ª Vara Cível, do Foro de Guarujá, Estado de São Paulo, Dr(a). Ricardo Fernandes Pimenta Justo, na forma da Lei, etc. FAZ SABER a Dailiana Paula Gioia CPF095.472.596-44 que Escola Rgn Salgado Ltda ajuizou Ação de Execução de Título Extrajudicial para recebimento de R\$5.461.89 (30.04.23 - fls. 152/153) decorrente das mensalidades escolares vencidas de outubro a dezembro/20. Estando a executada em lugar ignorado, expede-se o edital para que em 03 dias, pague o débito atualizado, podendo, no prazo de 15 dias, opor embargos ou reconhecer o crédito da exequente, depositando 30%, incluindo custos e honorários e requerer o parcelamento em até 6 parcelas mensais corrigidas, sob pena de operar-se a conversão do bloqueio de R\$1.001,76 (23.05.23 - fls. 158) de sua conta em penhora e posterior levantamento, podendo no prazo de 05 dias, apresentar manifestação, sendo que todos estes prazos fluirão após o prazo de 30 dias do edital, ficando o cliente de que no caso de revelia será nomeado curador especial. Será o edital publicado na forma da lei. Guarujá, aos 19 de dezembro de 2024. K-2526/01



ARTIGO DE LUXO

Após secas na África e na Bahia, Cacau foi commodity que mais subiu de preço em 2024

Nenhum produto agrícola subiu tanto quanto o cacau no mercado mundial em 2024. Na Bolsa de Nova Iorque a alta nos preços de determinados contratos chegou a 165%, Departamento de Inteligência da Stone X, empresa norte-americana de ativos financeiros. Em dezembro, a tonelada chegou a US\$ 12.605, o equivalente a aproximadamente R\$ 75 mil. No ano, o cacau valorizou o dobro do café, que aumentou 70%. Mas, essa situação não se limita a 2024, refletindo um contexto mais amplo de desequilíbrios sucessivos na oferta global. O fim do ano-safra que começou em outubro de 2023 e terminou em setembro de 2024 confirmou o terceiro déficit mundial consecutivo, acumulando 758 mil toneladas de saldo negativo desde 2021/22. E há incertezas quanto à temporada 2024/25, o que continua pressionando as cotações no mercado internacional.

No ano passado, os preços do cacau bateram recordes históricos não só por conta dos extremos climáticos, mas, também, pelo envelhecimento das áreas produtivas, mais suscetíveis a perdas de produtividade. E a crise na produção dos dois maiores produtores mundiais, Gana e Costa do Marfim, derrubou as importações brasileiras da amêndoa do cacau em 2024. O Brasil é o quinto maior mercado de chocolates do mundo...

Mas, o clima também não ajudou a produção brasileira, concentrada na Bahia, no Pará e no Espírito Santo. Além da seca, o ataque de pragas também prejudicou

a produção brasileira. Um balanço divulgado pela Associação Nacional das Indústrias Processadoras de Cacau (AIPC) revelou que, no ano passado, as indústrias processaram 229.334 toneladas. E a falta de matéria-prima tem aumentado os custos para as fábricas.

Em 2024, as indústrias receberam 18% menos cacau colhido por produtores brasileiros, somando 179.431 toneladas. A AIPC revelou também que o Brasil importou apenas 25.501 toneladas de cacau no ano passado, ante 43.106 toneladas em 2023. O balanço foi divulgado na última terça-feira.

A Bahia reduziu sua participação no merca-



Filosofia do campo:

Como não estás experimentado nas coisas do mundo, todas as coisas que têm algum grau de dificuldade te parecem impossíveis. Mas, confia no tempo que te ele te dará doces saídas para muitas amargas dificuldades

* Miguel de Cervantes Saavedra (1547/1616), escritor espanhol, no clássico da literatura Dom Quixote

do nacional de 136.165 toneladas em 2023 para 106.481 toneladas em 2024, com uma queda de 21,8%. O Pará registrou 65.654 toneladas, 11,9% a menos que no ano anterior. No Espírito Santo, o volume caiu 21% (de 7.558 para 5.968 toneladas), enquanto Rondônia apresentou recuo de 30,7% (de 1.899 para 1.316 toneladas). A contribuição de outros estados foi de apenas 12 toneladas em 2024.

Energias alternativas...

O Brasil expandiu em 8,8 megawatts (MW) a potência da micro e minigeração de energia elétrica distribuída em 2024. Isso representou um aumento de 33,1% em relação à potência instalada no fim de 2023. As placas de energia solar instaladas nos telhados das residências responderam por 99,86% da nova potência. No total, as distribuidoras autorizaram

779 mil conexões em todo o país no ano.

...em rápida expansão no Brasil

Também participaram da expansão outras fontes como bagaço de cana, biogás, lenha e energia eólica (dos ventos). Os dados são da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Queridinha do Brasil

A cotação da mandioca caiu tanto nos últimos dias na porteira na fazenda que os preços já são os mais baixos desde outubro do ano passado. Com o objetivo

de liberar áreas para outros plantios de verão, produtores rurais têm acelerado a colheita da raiz, elevando a oferta de mandioca no mercado. Os dados são do Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada da Escola de Agronomia da USP.

Tá muito barato!!!

A semana foi marcada pela queda vertiginosa nos preços do mamão havaí (papaia) na Ceagesp, a maior central atacadista de alimentos in natura da América do Sul. Na comparação com janeiro de 2024, o preço da fruta está 31,8% mais barato. Em relação ao início deste ano, a queda é de 23%. Os dados são da Seção de Economia e Desenvolvimento da Ceagesp, que apurou preço médio de R\$ 2,88/kg no atacado. Em janeiro de 2024, a cotação da fruta estava em R\$ 4,22/kg.

Mais ofertas na feira

Mamão formosa, manga palmer, melancia, lichia, limão taiti, uva niágara, pitaia, abóboras moranga e paulista, batata-doce rosada, berinjela, beterraba, mandioca; pimentões amarelo, vermelho e verde; tomate sweet grape; alfaces crespa, lisa e americana; brócolos ninja, couve manteiga, escarola, milho verde, moyashi, manjeriço, batata lavada e cebola nacional fecham a semana com preços em queda na Ceagesp.

PARABÉNS, SANTOS!



Anas

terracom

