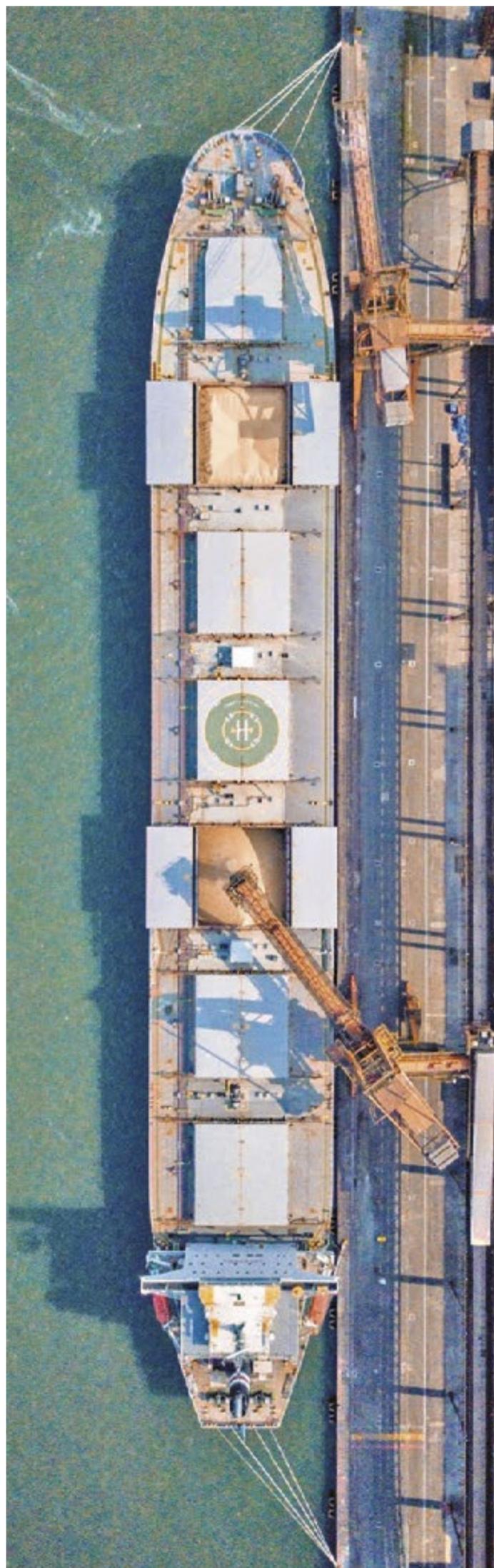




Neta Auto inaugura 1ª concessionária no País e apresenta elétricos Aya e X. AUTOMOTOR/A9



DIVULGAÇÃO



DIVULGAÇÃO/APS

# Porto de Santos festeja 133 anos de olho no futuro

» Maior complexo portuário do País está entre os principais do mundo e quebra recordes seguidos de movimentação de carga

O Porto tem registrado grandes ampliações, modernizado instalações e incorporado novas tecnologias. E as atenções hoje estão todas voltadas ao túnel submerso

Santos-Guarujá. O Estado chegou a anunciar que o edital seria lançado no dia do Aniversário de Porto, mas como a proposta só chegou ao TCU no final do ano, a análise

deve terminar em abril. Adaptações das recomendações devem ocorrer em maio, a publicação do edital em junho ou julho, e a licitação em agosto. **CIDADES/A7**

## Cobrança para cargas é ilegal, afirma STJD

O STJ decidiu que a cobrança da tarifa Terminal Handling Charge 2 (THC2) pelos operadores portuários, em relação aos terminais retroportuários, configura abuso de posição dominante na compressão de preços. **CIDADES/A7**

## História do Porto remonta ao século 16

O Porto de Santos iniciou suas atividades operando com estruturas rudimentares até o fim do século XIX, quando houve a concessão a investidores privados. Os primeiros 260 metros de cais foram inaugurados em 1892. **CIDADES/A4**

## Financiamento imobiliário bate recorde em 2024

O ano passado foi histórico para o mercado imobiliário brasileiro, com recorde de financiamento e uma forte movimentação de vendas e lançamentos. Segundo balanço, houve crescimento de 25% em relação a 2023. **BRASIL/A8**



DIVULGAÇÃO/PMSA

## Trilha que liga a Baixada Santista a Santo André é reaberta ao público

A Trilha da Pedra Lisa, na Vila de Paranapiacaba, em Santo André, no ABC Paulista, foi reaberta para o público. O local estava fechado desde 2004. A rota é uma das atrações ecoturísticas que integram o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, que faz parte do Parque Estadual da Serra do Mar e se conecta diretamente com a Trilha do Mirante e a Trilha da Cachoeira Escondida. O acesso ocorre apenas pelo Parque Natural

Municipal Nascentes de Paranapiacaba e termina na área continental de Santos, na Vila Quilombo. O principal objetivo das intervenções foi tornar o caminho mais estruturado para o ecoturismo, com foco na segurança dos visitantes. A Trilha da Pedra Lisa possui 3.200 metros de extensão e apresenta um grau de dificuldade elevado. A rota só pode ser acessada pelo Caminho da Bela Vista, no Parque Nascentes. **TURISMO/A11**



**BRUNO HOFFMANN**

Vereadora nega inspiração em Marçal para projeto de teleféricos

DE OLHO NO PODER/A2



**NILSON REGALADO**

Lula quer zerar taxa de importação para baratear alimentos; fazendeiros reclamam

REPÓRTER DA TERRA/A12



**PEDRO NASTRI**

Prefeito de SP exonera capitão da Rota

EM DESTAQUE/A2





## EM DESTAQUE

Por Pedro Natri

**Prefeito Ricardo Nunes exonera capitão da Rota.** O prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB), exonou na quarta-feira (29) o capitão da Polícia Militar Raphael Alves Mendonça, que integrava a Assessoria Militar do Gabinete do prefeito desde junho de 2024. O capitão da Rota é investigado pela Corregedoria da PM por supostamente participar de uma rede de informantes da facção criminosa Primeiro Comando da Capital (PCC) dentro da corporação. A Corregedoria acredita que Raphael Mendonça dava detalhes antecipados aos criminosos sobre operações policiais de combate ao tráfico de drogas. Em nota, a prefeitura disse que “Mendonça desempenhou funções administrativas e, ocasionalmente, realizou a escolta do prefeito, substituindo outros policiais em afastamentos regulares.” A remuneração mensal do capitão é de R\$ 16.540.

**Vereadora Amanda Vettorazzo denuncia rapper Oruam.** A vereadora Paulistana Amanda Vettorazzo (União Brasil) afirmou ter aberto um boletim de ocorrência contra o rapper Oruam na quinta-feira (23). A parlamentar alega ameaça, injúria e difamação. Segundo Amanda, após ela anunciar nas redes sociais que protocolou um Projeto de Lei para impedir que Oruam se apresente em eventos da prefeitura, alegando que o jovem faz apologia às drogas e ao crime organizado, o cantor incitou seus seguidores e fez a entrar em seu perfil. Embora o cantor não seja citado no PL, a proposta “Anti-Oruam”, como foi apelidada pela equipe da parlamentar, foi divulgada nas redes sociais com trechos de músicas e com citações nominais do artista como exemplo de diversos tipos de apologia. No texto, o projeto de lei se limita a proibir que a prefeitura contrate shows de artistas que fazem apologia às drogas e ao crime organizado em seus eventos. A polícia, Vettorazzo disse que os seguidores do artista carioca “proferiram ameaças de morte, envio de figurinhas em forma de revólver, injúrias e difamações, o que causou extremo temor, já que o rapper é filho Marquinho VP”, que está preso há anos por envolvimento com tráfico de drogas, homicídio e associação criminosa, o Comando Vermelho.

**Mototáxi em São Paulo: Polêmica.** Segundo o Portal do Trânsito, a questão do mototáxi em São Paulo continua gerando debates intensos. Embora uma Lei Federal regulamente o transporte remunerado de passageiros em motocicletas, a capital paulista enfrenta desafios relacionados à segurança viária e à ausência de regulamentação específica para serviços de mototáxi por aplicativos. Contudo, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituído pela Lei nº 12.587/2012, não aborda diretamente o transporte de passageiros por motocicletas, seja de forma tradicional ou por aplicativos. Em São Paulo, a regulamentação do mototáxi enfrenta barreiras locais. A Lei Municipal nº 14.491/2007 proíbe o uso de motocicletas para o transporte de passageiros na cidade. Apesar disso, serviços de mototáxi, muitos operando de forma informal, já atuam em regiões periféricas, onde o transporte público é escasso.

## CHARGE

### NOITE DO OSCAR...



## 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.



*Este apresentador é um dos mais queridos*

**Fernanda Walter, sobre: Famoso apresentador de TV é desligado de emissora por 'descumprir normas éticas'**



*Bom retorno. Aqui é sua casa, vc é sensacional merece tudo de melhor*

**Jussara Queiroz, sobre: Neymar anuncia retorno ao Santos em vídeo nas redes sociais**



*Na duvida pegou a rodovia ascende o farol*

**Michael Rodrigues, sobre: Entenda a nova Lei do Farol Aceso para evitar multas**

**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

**TELEFÉRICOS EM SÃO PAULO**

**Sem inspiração em Marçal**

A vereadora Sandra Santana (MDB) negou que o projeto para permitir a instalação de teleféricos em São Paulo pela rede de transporte público tenha sido inspirada em uma proposta apresentada por Pablo Marçal (PRTB) nas eleições municipais do ano passado. Ela é aliada do prefeito reeleito Ricardo Nunes (MDB). “Jamais”, respondeu a parlamentar ao ser questionada sobre o tema pela coluna. “A real inspiração saiu durante minha pós-graduação em urbanismo social”, completou. Ela também destacou que a ideia é convergente com a inauguração do transporte hidroviário pela prefeitura da Capital, na represa Billings, no ano passado. De acordo com a emedebista, o primeiro local que deve receber um teleférico – ainda sem data definida – é a Brasilândia, na zona norte. Uma proposta semelhante foi apresentada por Marçal durante a campanha para a Prefeitura de São Paulo no ano passado

**Tarcísio é o mais forte contra Lula**

O ministro Márcio França (PSB) disse que o governador de SP é o nome mais forte da direita para as eleições presidenciais de 2026.

## DIÁRIO

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



Edição digital  
certificada:  
**DocuSign**

Jornal Associado:  
**ANJ** ASSOCIAÇÃO  
NACIONAL  
DE JORNALIS



THIAGO NEME/GAZETA DE S. PAULO

**PRTB mais forte.** O presidente nacional do PRTB, Leonardo Avalanche, anunciou com exclusividade à coluna na quarta-feira (29/1) que convidaria oficialmente o prefeito de Sorocaba, Rodrigo Manga (Republicanos), para mudar de partido e se lançar como candidato ao Governo de São Paulo em 2026. “Ele já topou”, garantiu o dirigente, que se encontraria com Manga no mesmo dia, um pouco mais tarde. Ele também afirmou que o convite seria estendido a Guti (PSD), ex-prefeito de Guarulhos, mas dessa vez para a disputa ao Senado.

**‘Satisfação’.** Também em contato com a coluna, o prefeito de Sorocaba disse que recebeu o convite “com muita satisfação”, mas que ainda não houve conversas internas com o Republicanos a respeito de movimentações em níveis estadual e federal. A pretensão do PRTB é a de se tornar uma das quatro maiores do País até as eleições do próximo ano, e já anunciou o empresário Pablo Marçal como candidato à presidência da República.

**Cannabis.** Com a viagem de Tarcísio de Freitas aos Estados Unidos, o vice-governador Felício Ramuth (PSDB) vetou o projeto de lei que propunha a produção e distribuição de medicamentos à base de cannabis medicinal pela Fundação para o Remédio Popular. A proposta, aprovada pela Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) em dezembro, previa que a fundação paulista passaria a produzir os medicamentos, reduzindo os custos de produção e facilitando a distribuição pelo SUS.



REPRODUÇÃO/FACEBOOK

**CPI em SP.** O vereador João Ananias (PT) vai apresentar um requerimento para a criação de uma CPI (Comissão Parlamentar de Inquérito) na Câmara de São Paulo para investigar supostas irregularidades de empresas da construção civil que deveriam produzir moradias populares na Capital. Segundo a denúncia, parte das incorporadoras que usa políticas habitacionais da prefeitura atende um público de alto poder aquisitivo, “com o objetivo lucrar com o uso indevido da política habitacional municipal”, de acordo com o petista



APSPedro Souza

# PORTO DE SANTOS 133 ANOS

## ACREDITANDO NO FUTURO

Há 133 anos, o Porto de Santos prova que o Brasil tem força para ir longe. Afinal, é nosso o maior complexo portuário da América Latina. O ponto de partida de milhares de sonhos que ganham o mundo.

São 33 mil empregos diretos, milhares de famílias impactadas e um papel essencial na economia nacional. E, em nome do progresso do país, o Porto não pode parar. Por isso, sua missão é buscar sempre inovação para crescer e se reinventar para ser cada vez mais eficiente e competitivo.

A Marimex participa, com orgulho, dessa história. Somos 1.500 profissionais que trabalham todos os dias no Porto para que o futuro continue a ser promissor.

**Parabéns, Porto de Santos!** Sabemos que, com dedicação e visão, é possível abrir caminhos, criar oportunidades e construir um amanhã ainda mais grandioso!

**Porque acreditar no futuro é o primeiro passo para realizá-lo**

**O maior porto da América Latina impulsionando o progresso do BRASIL**

**ESTRUTURA.** Começou operando com estruturas rudimentares quando houve a concessão a investidores privados

# História do Porto de Santos remonta ao século dezesseis

» Não é preciso comemorar 133 anos neste domingo (2) para que o santista lembre a história do maior porto da América Latina. O Porto de Santos iniciou suas atividades no início do século XVI, operando com estruturas rudimentares até o fim do século XIX, quando houve a concessão do Porto a investidores privados.

A Companhia Docas de Santos (CDS), fundada em 1890 e detentora da concessão, construiu e inaugurou em 1892 os primeiros 260 metros de cais, criando assim o primeiro Porto Organizado do Brasil. De lá para cá, o Porto de Santos conquistou um lugar de destaque na economia do país e do Mundo.

Para entender sua trajetória é importante explicar a geografia local e as razões para a escolha de sua localização. Quando da chegada à Ilha de São Vicente da armada de Martim Afonso de Souza, comandante da primeira expedição colonizadora enviada ao Brasil, observou-se que a costa não seria o melhor local para o desenvolvimento do comércio marítimo.

O fundador da Vila de Santos, Brás Cubas, percebeu que, se o Porto fosse transferido para o interior do estuário, no Lagamar do Enguaguaçu, haveria maior proteção aos na-

vios atracados contra intempéries e ataques de piratas.

Assim, o primeiro trecho do maior Porto do país se consolidou em um local conhecido como Valongo, região na qual ficavam dispostos os antigos atracadouros, constituídos por pontes de madeira conhecidas como trapiches.

Com a expansão da produção açucareira no interior do Estado de São Paulo, criou-se, no final do século XVIII, o primeiro caminho pavimentado de transposição da Serra do Mar, facilitando o acesso até o porto. Batizado de Calçada do Lorena, foi utilizado também para as exportações de café em grãos, a partir de 1795.

Durante quase 70 anos, foi o principal meio de ligação entre o Planalto e a Baixada, até que em 1859 o Barão de Mauá, junto com outros empresários, convenceu o governo imperial da importância da construção de uma estrada de ferro ligando São Paulo ao Porto de Santos.

O trecho de 800 metros de altitude e oito quilômetros de extensão da serra do Mar era considerado impraticável mas, em pouco menos de oito anos, a Estrada de Ferro São Paulo Railway (ou Santos-Jundiaí) foi construída, sendo inaugurada em 1867. A produção passou a ser es-



DIVULGAÇÃO/APS

Santos se consolidou como o maior complexo portuário do País, quebrando recordes consecutivos

coada em apenas quatro horas de viagem.

Em 1888, buscando desenvolver as estruturas portuárias, o governo brasileiro realizou uma concorrência para exploração do Porto por 90 anos, que veio a ser ganha por José Pinto de Oliveira, Cândido Gaffrée, Eduardo Palacin Guinle, João Gomes Ribeiro de Aguiar, Alfredo Camilo Valdetaro, Benedito Antônio da Silva e Barros e Braga & Cia.

Assim, em 1889, foi cria-

da a Empresa das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos e, em 07 de novembro de 1890, assinado o Termo de Concessão, com a criação da Companhia Docas de Santos (CDS). Em 1892 foram concluídas as obras dos primeiros 260 metros de cais, com a inauguração, em 02 de fevereiro, do primeiro trecho de Porto Organizado do País, com a atracação do navio inglês Nasmith.

Em 1901, a Gaffrée & Guin-

le recebeu autorização para instalar uma usina hidrelétrica no Rio Itatinga, para fornecimento de energia elétrica para o Porto de Santos. Construída na Serra do Mar, a 30 quilômetros de distância do Porto, e inaugurada em 1910, a usina abasteceu o Porto e as cidades de Santos e Guarujá, além de fornecer eletricidade a outras localidades e cidades do Estado de São Paulo. Hoje, com o aumento das demandas energéticas, a usina ainda

fornece parte da eletricidade consumida pelas operações portuárias.

Em 7 de novembro de 1980 termina a concessão dos serviços portuários à Companhia Docas de Santos. A administração portuária retorna para o Governo Federal, por meio da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Nessa época, a Companhia mantinha o monopólio das operações portuárias no Porto Organizado. (Carlos Rattón) Em 25 de fevereiro de 1993 é promulgada a Lei 8.630/93 (então Lei dos Portos), que transfere as operações portuárias para o setor privado e seus trabalhadores de capatazia para o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A Codesp passa a exercer, então, o papel de Autoridade Portuária de Santos, uma das razões pelas quais, mais tarde, alteraria sua razão social para Autoridade Portuária de Santos S.A. (APS).

Em 05 de junho de 2013 é promulgada a Lei 12.815/13 (conhecida como nova Lei dos Portos), regulamentada pelo Decreto 8.033/13. A legislação flexibiliza a instalação de Terminais de Uso Privado (TUPs) e recentraliza em Brasília o planejamento e as licitações de arrendamentos portuários.

Nas últimas décadas, o Porto registrou grandes ampliações, modernizou suas instalações e incorporou novas tecnologias, operando com terminais especializados para contêineres, carga geral, graneis sólidos e líquidos.

Consolidou-se, assim, como o maior complexo portuário do País, quebrando recordes consecutivos de movimentação de carga e figurando recorrentemente entre os maiores portos do mundo. (DL)

## Praticagem de São Paulo, orgulho em participar do sucesso dos 133 anos do Porto de Santos



PRATICAGEM  
SÃO PAULO

**PIONEIRISMO**  
**INOVAÇÃO**  
**MODERNIDADE**  
**QUALIDADE**

02 de fevereiro – Aniversário do Porto de Santos

**É UM ORGULHO AJUDAR  
A ABRIR  
AS PORTAS DO  
PORTO DE SANTOS  
PARA O FUTURO,  
TODOS OS DIAS.**

**A mais importante conexão do Brasil com o mundo completa em fevereiro 133 anos.**

Nos últimos 50 anos, nós participamos ativamente da sua vida, dia a dia. Com inovação, pioneirismo, responsabilidade e muito trabalho, nós ajudamos a abrir suas portas para receber o futuro.

Um estreito laço afetivo que vai muito além da ligação econômica e logística. Nossa história e crescimento se confundem com o Porto de Santos.

Incansavelmente, trabalhamos pela sua expansão e modernização, contribuindo de forma efetiva para superar seus sempre grandiosos números e recordes.

Seu aniversário é motivo de celebração para nós também. Para reforçar a sua importância para a economia brasileira e mundial.

Parabéns, Porto de Santos. Há 133 anos aproximando o futuro do presente.

**O amanhã do Brasil nasce primeiro aqui, todos os dias.**



transbrasa.com.br



@transbrasa



facebook.com/transbra



transbrasa-transit-ria-brasileira-ltda



**TRANSBRASA**

**JULGAMENTO.** Tarifa era exigida para separação, transporte e entrega de cargas, mas violava a lei antitruste em defesa da livre concorrência

# STJ declara ilegal a cobrança para cargas em terminais retroportuários

» A primeira turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que a cobrança da tarifa Terminal Handling Charge 2 (THC2) pelos operadores portuários, em relação aos terminais retroportuários, configura abuso de posição dominante, na modalidade de compressão de preços. Para os ministros da primeira turma, a prática viola a Lei 12.529/2011, que regula a defesa da concorrência no Brasil. O entendimento foi fixado durante julgamento de ação ajuizada pela empresa retroportuária Marimex, que questionava a cobrança da THC2 pela operadora portuária Embraport. A tarifa era exigida para separação, transporte e entrega de cargas nos terminais retroportuários. A decisão foi publicada pelo STJ na última quarta-feira.

Segundo a Marimex, a THC2 já estaria incluída na tarifa box rate (THC), cobrada para o desembarque da carga do navio. A empresa alegou que a cobrança adicional representaria pagamento em duplicidade.

Embora, em primeira instância, o pedido tenha sido julgado improcedente, o Tribunal de Justiça de São Paulo (TJSP) determinou o afastamento da cobrança, por entender que a exigência da

THC2 violava regras concorrenciais.

No recuso ao STJ, a Embraport sustentou a legalidade da cobrança da THC2, com base na Lei 10.233/2001 e na Resolução 2.389/2012 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que regula o setor.

A empresa argumentou que a agência teria competência regulatória para definir tarifas, promover revisões e reajustes tarifários e reprimir ações que atentem contra a livre concorrência ou infrações de ordem econômica.

#### AMBIENTE COMPETITIVO.

Para a relatora, ministra Regina Helena Costa, a competência regulatória conferida à Antaq pela Lei 10.233/2001 incorporou a concepção de que a garantia de acesso às instalações portuárias por todos os atores do mercado constitui elemento indispensável ao incentivo do cenário competitivo, especialmente para impedir a concentração de serviços em reduzido número de prestadores.

Ela apontou que os operadores portuários detêm posição dominante no mercado de infraestrutura portuária, podendo atuar tanto nas atividades de movimentação de cargas nos portos quanto no seu posterior armazenamen-



DIVULGAÇÃO/APS

Porto passará de 7,8 milhões de metros quadrados para uma área total de 20,4 milhões

to, em concorrência com os retroportos. Essa integração vertical pode gerar ganhos de eficiência, mas também viabilizar práticas que prejudiquem a concorrência.

#### VANTAGENS INJUSTAS.

Conforme explicou a ministra, aplica-se ao caso a teoria das infraestruturas essenciais, segundo a qual o detentor da infraestrutura

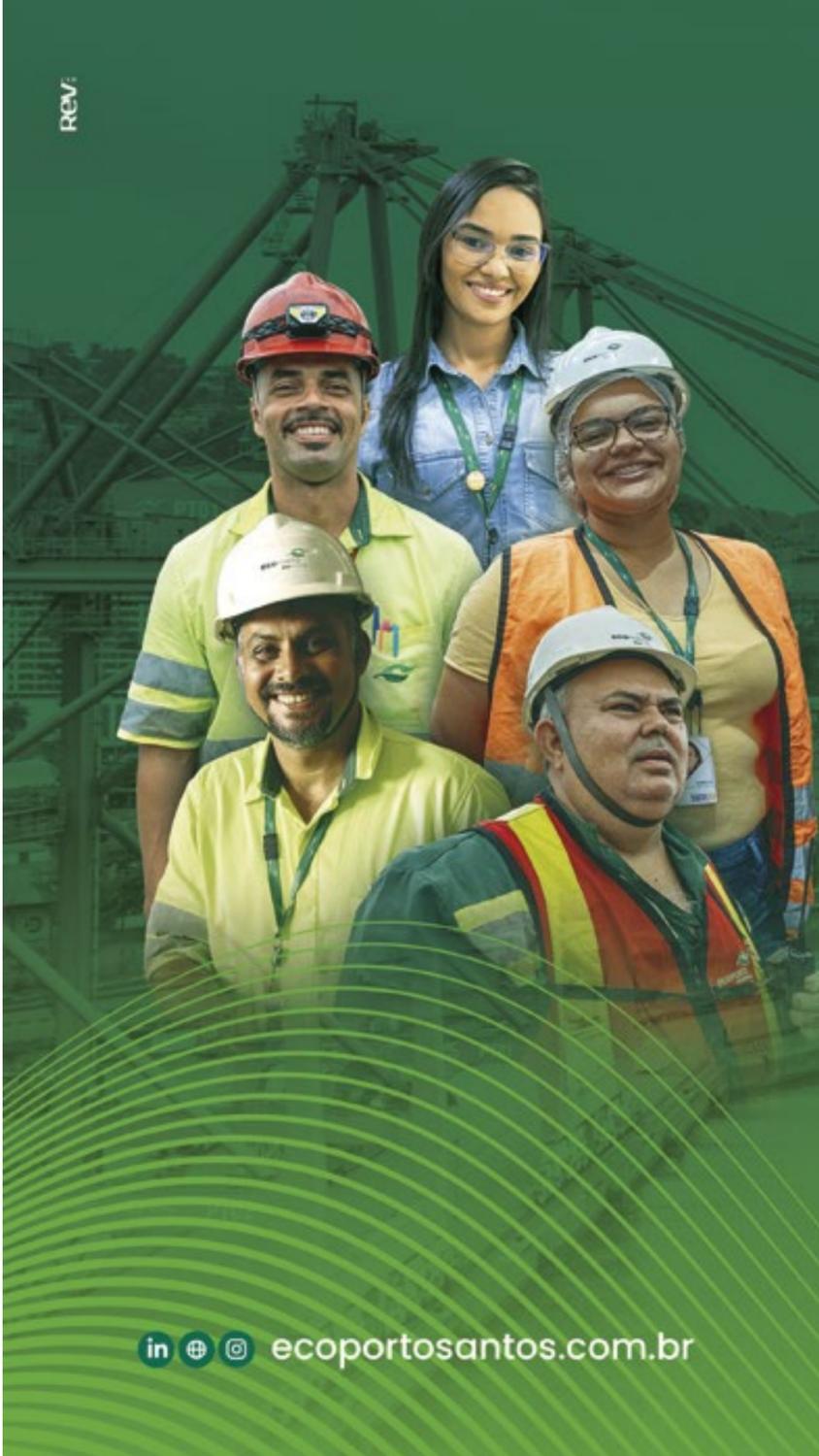
deve garantir acesso às instalações indispensáveis ao exercício de atividades econômicas pelos demais atores do mercado, especialmente quando a oferta de um pro-

duto ou serviço não se viabiliza sem acesso ou fornecimento essencial.

De acordo com essa teoria, é possível exigir tarifas para o acesso à infraestrutura essencial, mas a cobrança não pode criar vantagens econômicas injustas para um competidor em detrimento de outros, sob pena de violar os princípios da livre concorrência previstos no artigo 36 da Lei 12.529/2011.

No entendimento da relatora, permitir que os terminais portuários exijam a THC2 de seus competidores diretos no mercado de armazenagem de bens oriundos do exterior como tarifa de acesso a insumo essencial ao exercício de suas atividades possibilita a compressão dos preços praticados pelos retroportos.

Ao negar provimento ao recurso, Regina Helena Costa concluiu que a cobrança configuraria as práticas vedadas pela legislação antitruste de dificultar a constituição ou o desenvolvimento de concorrente, de impedir o acesso de competidor às fontes de insumos ou matérias primas, e, ainda, de discriminar adquirentes ou fornecedores de serviços mediante a fixação diferenciada de condições de prestação de serviço. (Nilson Regalado)



REV.

## A força que movimentava o Porto de Santos está nas mãos de quem faz.

O **Ecoporto** sabe que a operação portuária vai além de máquinas e tecnologia – é a expertise das pessoas que garante a eficiência e a competitividade do maior porto da América Latina.

*Parabéns Porto de Santos pelos 133 anos!*

in
+
@
ecoportosantos.com.br



**ecopORTO**  
ecorODOVIAS

**ANIVERSÁRIO.** Estado chegou a anunciar que o edital seria lançado no dia do Aniversário de Porto. União refez prazo

# Editais de túnel submerso só em junho próximo

» O Governo do Estado chegou a anunciar que 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 seria lançado no dia do Aniversário de Porto de Santos.

No entanto, no final do ano passado, o ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho, em sua última visita do ano a Santos, disse que a proposta foi enviada ao Tribunal de Contas da União e sua análise está prevista para terminar em abril próximo.

Adaptações das recomendações devem ocorrer em maio, publicação do edital em junho ou julho e licitação em agosto de 2025. “Vamos tentar encurtar esses prazos. Se publicarmos o edital pelo Governo do Estado e ele se responsabilizar pelo aporte nos dois primeiros anos, o TCE analisa com mais rapidez. Nessa hipótese, o edital sai em fevereiro ou março”, disse Pomini, em

**Além da passagem de veículos, o túnel contará com uma área de circulação para ciclistas e pedestres. Serão seis vias de pista - três faixas por sentido, sendo uma delas adaptável ao Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).**

entrevista esta semana.

De acordo com o estudo da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), contratado pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP), a estimativa é que 59 edificações sejam afetadas em Santos. Em Guarujá, a previsão é para 717 edificações, além de 645 ocupações subnormais no distrito de Vicente de Carvalho.

No lado de Santos, o valor estimado que será pago nas desapropriações era de R\$ 2,3 mil o metro quadrado. Mas o valor foi aumentado para R\$ 10.140,80. O governo estadual chegou ao número com base em um levantamento imobiliário feito na região do Macuco, considerando o valor médio do metro quadrado da cidade.

O trecho vai ligar as regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao distrito Vicente de Carvalho, em Guarujá. Além da passagem de veículos, o túnel contará com uma área de circulação para ciclistas e pedestres. Serão seis vias de pista - três faixas por sentido, sendo uma delas adaptável ao Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Com o túnel, a travessia entre os municípios poderá ser realizada em menos de cinco minutos. Além disso, ela não estará suscetível a neblinas, ressacas ou mesmo aos impactos de navios que atracam no Porto de Santos. (Carlos Rattón)



DIVULGAÇÃO/APS

O túnel vai ligar as regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, a Vicente de Carvalho, em Guarujá

## 12º Rio Santos Bossa Festa anima aniversário do Porto hoje

» O Rio Santos Bossa Fest encerra a 12ª edição neste domingo (2). A folia será no Centro de Cultura Patrícia Galvão, integrado ao Teatro Municipal Braz Cubas, no bairro Vila Mathias. O festival, que celebra o aniversário do Porto de Santos como parte do 6º Festival Porto Cidade, promete unir MPB, jazz e samba em grande estilo.

A festa começará às 15h com o grupo Feitiço, formado pelos irmãos Luizinho e Sandro, trazendo a união do samba tradicional com os clássi-

cos da bossa nova, seguido pelo Bloco Unidos do Swing, o coletivo cultural reconhecido no país por mesclar música, dança e circo com uma proposta estética acústica e interativa, às 17h. O festival será encerrado com um grande cortejo de confraternização entre público e os artistas.

Para Cássio Laranja, produtor musical do festival, a iniciativa de levar o gênero musical para as ruas e conectar a nova geração reflete o esforço do festival em aproximar a tradição da música bra-



DIVULGAÇÃO

O Grupo Feitiço levará os clássicos do samba para o Centro de Cultura Patrícia Galvão, no Teatro Municipal Braz Cubas

sileira de um público jovem e plural, em um ambiente acessível e dinâmico. “Queremos mostrar a Bossa Nova como uma linguagem que se reinventa e dialoga com outras influências, trazendo para as ruas a energia do gênero e integrando as novas gerações ao seu ritmo”, afirma Cássio Laranja.

### HISTÓRIA.

Desde sua estreia em 2014, o 12º Rio Santos Bossa Fest se tornou um dos eventos mais esperados do calendá-

rio cultural de Santos, reunindo mais de 100 artistas, entre grandes nomes e novos talentos. Criado pela Lei Municipal nº 2.972/2014, que instituiu a Semana da Bossa Nova, o festival se consolidou como um verdadeiro símbolo da música brasileira e da cultura da Baixada Santista. Com um formato de qualidade, o evento torna a cultura mais acessível ao público, potencializa a economia local e ajuda a formar novos admiradores das artes, sempre com muito ritmo e alegria. (DL)

## Transbrasa recebe Selo Pró-Clima Ouro 2024 de Descarbonização de Portos

» A Transbrasa recebeu o Selo Pró-Clima Ouro 2024, uma iniciativa da Aliança Brasileira para Descarbonização de Portos (ABDP). Este selo reconhece e celebra os portos e empresas membros da Aliança que estão na vanguarda da sustentabilidade, demonstrando compromisso com a redução de emissões e práticas ambientais responsáveis.

A Aliança é um fórum onde portos e terminais discutem melhores práticas para desenvolver soluções para a descarbonização.

A ABDP também atua para inovar em tecnologias limpas e melhorar a eficiência operacional de maneira sustentável. “A inovação está na essência da Transbrasa, que investe continuamente em melhorias na eficiência da logística para

o cliente, no bem-estar de nossos colaboradores e nas melhores práticas ambientais”, explica o CEO, Bayard Umbuzeiro Neto. “O Selo Ouro demonstra que estamos cumprindo o nosso papel de atuar de maneira efetiva para a descarbonização das atividades do nosso terminal”.

A ABDP é um espaço democrático destinado à troca de experiências e de informações, com o objetivo de acelerar o processo de descarbonização dos setores portuário e aquaviário no Brasil.

Ela busca promover a colaboração dos mais diversos atores, tanto nacionais quanto internacionais, incentivando o compartilhamento de conhecimento e tecnologias e a implementação de novas ações estratégicas para a des-

carbonização de portos e fro-  
tas.

O setor portuário brasileiro tem a necessidade de se adequar às novas exigências globais de práticas sustentáveis, em um contexto onde a descarbonização se tornou um fator crítico para a competitividade internacional.

A Transbrasa é um membro nato da ABDP e tem papel fundamental para a implementação prática das iniciativas de descarbonização, pois está diretamente envolvida nas operações portuárias diárias.

Os membros natos aplicam as tecnologias, práticas e políticas discutidas na Aliança e fornecem feedback crucial sobre a eficácia dessas medidas. Além disso, como principais operadores do setor, os

lideram pelo exemplo, mostrando o impacto positivo das ações da ABDP em suas operações.

Diretora de Recursos Humanos da Transbrasa, Andrea Umbuzeiro destaca que as ações de descarbonização implementadas pela empresa resultaram na obtenção do Selo Ouro em 2024, o segundo mais alto oferecido pela ABDP e que já coloca a Transbrasa entre as melhores do país no setor.

“Nossos programas ambientais seguem em evolução e nossa meta para 2025 é chegar ao Selo Diamante, o mais alto oferecido pela Aliança, demonstrando a liderança e a inovação que são marca registrada da história da Transbrasa também na área de descarbonização”. (DL)



DIVULGAÇÃO

“A inovação está na essência da Transbrasa, que investe continuamente em melhorias na eficiência da logística para o cliente, no bem-estar de nossos colaboradores e nas melhores práticas ambientais”, explica o CEO, Bayard Umbuzeiro Neto



## CHANNEL american again

O presidente americano quer o Canal do Panamá. Deixa claro que a passagem do Atlântico para o Pacífico é estrategicamente importante para os Estados Unidos e, por isso, não pode abrir mão para que outra nação controle o canal. Está disposto a usar a força militar para garantir a gestão do canal, o que não é uma novidade, uma vez que, ao longo da história, os Estados Unidos intervieram várias vezes nos países da América Central e Caribe. É uma área estratégica para um país que quer figurar como cabeça de ponte de um polo geopolítico. O exemplo mais visível é o envolvimento em Cuba e a garantia de uma base militar em Guantánamo. Há outras nações interessadas em manter presença permanente na região, não só em busca de mercados para os seus produtos manufaturados, mas para compensar a presença norte-americana na região. Esta é cada vez mais presente, apesar da reação de alguns movimentos nacionalistas locais e hostilidade por parte da população.

A mídia norte-americana dá amplo destaque aos discursos e planos do presidente republicano. Ele tem forte personalidade e defende abertamente a supremacia americana. Os Estados Unidos devem ocupar um lugar de preponderância no mundo, e isso estimula o nacionalismo e reacende o chamado “destino manifesto”, ou seja, a liderança e controle do continente americano. Exemplo disso é a expansão em direção ao oeste e o sonho de anexar o Canadá. As nações latinas não têm força para impedir a expansão do imperialismo americano e não têm outra opção senão aderir às políticas regionais que são geradas em Washington. Não há praticamente grande reação à preponderância americana, e as elites latinas negociam tratados comerciais favoráveis às empresas americanas que implantam suas filiais na região. Quanto mais intenso o intercâmbio econômico dos Estados Unidos com os países da região, mais importante se torna o controle do Canal do Panamá.

O presidente americano tem o apoio do Partido Republicano. Este defende os interesses dos capitalistas americanos, que nunca deixaram de lado a Doutrina Monroe – a América para os Americanos. Para tanto, o canal é um fator estratégico, visto que com uma única frota naval pode-se transitar tanto no Atlântico como no Pacífico. A proposta do almirante Mahan desenha a supremacia americana com o domínio dos mares e a fixação de bases de apoio. A “cereja do bolo” é o canal do Panamá. O presidente Theodore Roosevelt negocia com a Colômbia a permissão para a construção do canal, um projeto que não foi à frente pela empresa francesa de Ferdinand Lesseps, o mesmo que construiu o canal de Suez. Os colombianos fazem exigências consideradas exageradas e as negociações falham. Um grupo da elite panamenha se rebela, proclama a independência e acena com a autorização da abertura do canal para os Estados Unidos. O governo da Colômbia bate de frente com Roosevelt, que envia um navio de guerra em apoio aos panamenhos. Toda a marinha americana faz exercícios na região e o Panamá se torna um país independente – e não mais uma região da Colômbia. Em troca, assinam o tratado que concede o domínio do canal aos Estados Unidos pelo prazo de 99 anos. Vitória dos republicanos. Depois de dez anos de árduos trabalhos e milhares de mortes de trabalhadores, em 1913 o presidente democrata Woodrow Wilson aperta o botão que destrói a última barragem que libera as águas do canal. E afoga centenas de trabalhadores presos em um dique em construção.

**Heródoto Barbeiro** é jornalista da Nova Brasil (89.7), além de autor de vários livros de sucesso, tanto destinados ao ensino de História, como para as áreas de jornalismo, mídia training e budismo. Apresentou o *Roda Viva da TV Cultura* e o *Jornal da CBN*. Mestre em História pela USP e inscrito na OAB.

**O presidente americano quer o Canal do Panamá. Deixa claro que a passagem do Atlântico para o Pacífico é estrategicamente importante para os Estados Unidos e, por isso, não pode abrir mão para que outra nação controle o canal. Está disposto a usar a força militar para garantir a gestão do canal, o que não é uma novidade, uma vez que, ao longo da história, os Estados Unidos intervieram várias vezes nos países da América Central e Caribe**

**MERCADO.** O programa federal Minha Casa, Minha Vida foi o maior responsável por impulsionar os financiamentos, registrando o melhor ano da participação do FGTS

# Brasil: financiamento imobiliário recorde

» O ano de 2024 foi histórico para o mercado imobiliário brasileiro, com recorde de financiamento e uma forte movimentação de vendas e lançamentos. Segundo balanço da Abecip (Associação Brasileira das Entidades de Crédito Imobiliário e Poupança), divulgado nesta quarta-feira (29), houve um crescimento de 25% em relação ao ano anterior.

Sandro Gamba, presidente da entidade, disse durante entrevista coletiva que “foi o melhor ano da nossa história, refletindo uma resiliência notável”. Segundo ele, o crescimento da renda real do consumidor contribuiu para o resultado.

As operações de crédito imobiliário realizadas por meio das duas principais fontes de recursos do setor, poupança e FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço), totalizaram R\$ 312,4 bilhões de crédito liberado no ano passado. O programa federal Minha Casa, Minha Vida foi o maior responsável por impulsionar os financiamentos, registrando o melhor ano da participação do FGTS.

O SBPE (Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo) também contribuiu com um crescimento de 22%, com destaque para imóveis usados. A captação líquida do SBPE ficou negativa em R\$ 21,7 bilhões, abaixo dos R\$ 72,4 bilhões registrados em 2023.

Tida como responsável pelo desempenho negativo da poupança e constante preocupação do setor, a elevação da Selic (taxa básica de juros) ainda não é empecilho para obter



DIVULGAÇÃO/PAC

O crescimento da renda real do consumidor contribuiu para o resultado histórico no ano passado

crédito imobiliário, segundo o levantamento. A Abecip prevê que o impacto da trajetória de alta da taxa, se acontecer, será percebido a partir de 2025.

Uma das principais referências para o crédito imobiliário é a taxa longa de juros, que tem se mantido elevada nos últimos três anos.

A taxa de juros para financiamentos de longo prazo, especificamente a de dez anos, se estabilizou em torno

de 14,7%, com uma inclinação dessa curva.

Cada agente financeiro adota estratégias diferentes para lidar com essa taxa, mas a realidade é que, para o crédito imobiliário, o impacto dessa alta é notável, principalmente no que diz respeito ao custo do financiamento.

Gamba afirma que a tendência é que, caso a curva longa de juros continue a se acentuar, o volume de finan-

ciamentos sofra uma redução de até 20%, afetando tanto a compra de imóveis novos quanto o crédito para construtores e incorporadores.

Esse é um dos motivos apontados por ele ao prever que a relevância de 2024 não deve se repetir em 2025. Ele diz, porém, que a adaptação dos agentes financeiros e a crescente diversificação das fontes de crédito podem ajudar a sustentar o setor. (FP)

## País registrou quase 3 mil casos da febre Oropouche desde o começo do ano

» Ao longo das quatro primeiras semanas de 2025, o Brasil contabilizou 2.791 casos de febre do Oropouche, sendo 2.652 ocorrências apenas no Espírito Santo, 99 casos no estado do Rio de Janeiro e 30 em Minas Gerais.

“Quase três mil casos de Oropouche nas quatro primeiras semanas do ano, no Brasil – 95%, aproximadamente, registrados no Espírito Santo. É uma preocupação adicional em relação ao verão passado que enfrentamos”, disse o secretário-adjunto de Vigilância em Saúde e Ambiente, Rivaldo Venâncio.

Os demais casos de febre do Oropouche foram identificados na Paraíba (7), Ceará (1), Paraná (1) e Roraima (1).

O Ministério da Saúde define a febre do Oropouche como uma doença causada por um arbovírus do gênero Orthobunyavirus, identificado pela primeira vez no Brasil em 1960, a partir da amostra de sangue de um bicho-preguiça capturado durante a construção da rodovia Belém-Brasília.

Desde então, casos isolados e surtos foram relatados no país, sobretudo na região amazônica, considerada endêmica para a enfermidade. Em 2024, entretanto, a doença passou a preocupar autoridades sanitá-



CONSELHO FEDERAL DE FARMÁCIA/DIVULGAÇÃO

No estado do Espírito Santo foram anotadas 95% das ocorrências da febre do Oropouche

rias brasileiras, com transmissão autóctone em diversas unidades federativas.

A transmissão acontece principalmente por meio do vetor *Culicoides paraensis*, conhecido popularmente como maruim ou mosquito-pólvora. No ciclo silvestre, bichos-preguiça e primatas não-humanos (e possivelmente aves silvestres e roedores) atuam como hospedeiros.

No ciclo urbano, os humanos são os principais hospedeiros. Nesse cenário, o mosquito *Culex quinquefasciatus*, popularmente conhecido como pernillongo e comumente encontrado em ambientes urba-

nos, também pode transmitir o vírus.

Os sintomas são parecidos com os da dengue e incluem dor de cabeça intensa, dor muscular, náusea e diarreia. O quadro clínico agudo, segundo o ministério, evolui com febre de início súbito, cefaleia (dor de cabeça), mialgia (dor muscular) e artralgia (dor articular).

Outros sintomas - tontura, dor retro-ocular, calafrios, fotofobia, náuseas e vômitos - também são relatados. Casos com acometimento do sistema nervoso central (como meningite asséptica e meningoencefalite), especialmente em pacientes imunocomprometidos

e com manifestações hemorrágicas (petéquias, epistaxe, gengivorragia) podem ocorrer.

Em 2024, a Bahia confirmou duas mortes por febre do Oropouche no estado. Até então, não havia nenhum registro de óbito associado à infecção em todo o mundo. De acordo com a Secretaria de Saúde da Bahia, as mortes foram registradas em pacientes sem comorbidades e não gestantes.

A primeira morte, uma mulher de 24 anos que residia no município de Valença, ocorreu no dia 27 de março. O segundo óbito, uma mulher de 21 anos que residia em Camamu, foi anotado no dia 10 de maio. (AB)

## As metas da Neta



**NOVIDADES NA TOMADA.** A chinesa Neta Auto inaugura primeira concessionária brasileira e apresenta os elétricos Aya e X

DIVULGAÇÃO

» A Neta Auto abriu sua primeira concessionária plena no Brasil, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro. A Neta Auto Potenza tem cerca de 2 mil metros quadrados de área construída e conta com infraestrutura completa, incluindo serviços de pós-vendas. A operação da Neta no Brasil se iniciou em novembro de 2024, quando a marca pertencente ao grupo Hozon New Energy Automobile (empresa chinesa de tecnologia) inaugurou pontos de venda em shoppings em cinco Estados: São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraíba, Ceará e Espírito Santo. No ano passado, a Neta passou por dificuldades na China e a produção nas fábricas de Nanning e Tongxiang chegou a ser paralisada – contudo, segundo os representantes da marca no Brasil, todos os problemas foram superados e a produção está normalizada. Na inauguração de sua primeira concessionária nacional, a Neta anunciou que há mais de 20 lojas em construção em 13 Estados, que começarão a operar até o final de março. A Neta pretende ter, no final de 2025, 30 concessionárias no Brasil.

Na primeira loja física da marca no país, a Neta Auto oferece dois modelos 100% elétricos do seu portfólio – o hatch compacto Aya e o utilitário esportivo médio X. Os primeiros compradores têm como condição especial a oferta e carregador portátil, carregador de parede de 7,5 kW/h e as cinco primeiras revisões gratuitas. Modelo de entrada da marca chinesa, o Aya aposta na relação custo/



Por enquanto, a Neta Auto oferece apenas dois modelos em seu portfólio, o hatch compacto Aya e o utilitário esportivo médio X

benefício. Oferecido nas versões Comfort (R\$ 128.900) e Luxury (R\$ 134.900) e homologado para transportar até quatro pessoas, o hatchback com elementos de crossover mede 4,07 metros de comprimento, 1,69 metro de largura e 1,54 metro de altura. A distância de entre-eixos é de 2,42 metros. Ou seja, um compacto com medidas similares às do Volkswagen Polo.

O Aya tem tração dianteira e é equipado com motor elétrico de 95 cavalos (70 kW) e torque de 15,3 kgfm. Sua bateria de 40,7 kWh garante alcance de 263 quilômetros pelas regras do Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV) do Inmetro. De acordo com a Neta, em uma tomada convencional (carregamento AC), o tempo de reabastecimento de zero a 100% é de seis a oito horas. Em uma estação de carregamento (DC), são necessários 30 minutos para carregar a bateria de 30% para 80%. O volume total do porta-malas é de 335 litros, considerando 300 litros do assoalho até a altura dos bancos e 35 litros do compartimento sob o assoalho do bagageiro. Faróis, lanternas e luzes de circulação diurna são em leds, e o volante e os bancos são revestidos em couro sintético, em ambas as versões. O hatch é comercializado nas cores branco, azul, bege e cinza.

Se o Aya investe explicitamente na relação custo/benefício, o X tem uma proposta mais ambiciosa: oferecer espaço, conforto e tecnologias

sem precedentes na sua faixa de preço. O utilitário esportivo médio chega ao Brasil em três opções: 400 Comfort (R\$ 194.900), 500 Comfort (R\$ 204.900) e 500 Luxury (R\$ 214.900). Com 4,61 metros de comprimento, 1,86 metro de largura, 1,62 metro de altura e 2,77 metros de distância de entre-eixos, o X tem um porte próximo ao do Jeep Compass. O SUV chinês oferece espaço para cinco adultos e acomoda 508 litros no porta-malas.

Em todas as variantes, o X tem tração dianteira, potência máxima de 163 cavalos (120 kW) e torque de 21,4 kgfm. O modelo chega ao mercado brasileiro em duas opções de bateria (ambas compostas de ferro fosfato e lítio – LFP). A primeira, da configuração 400, tem capacidade de 52,49 kWh, permitindo percorrer 258 quilômetros (PBEV). A segunda, dos 500 Comfort e 500 Luxury, conta com capacidade de 64,14 kWh, elevando o alcance do veículo para 317 quilômetros (PBEV). O peso em ordem de marcha é de 1.670 quilos ou 1.740 quilos, respectivamente. Pelas informações da Neta, em uma tomada convencional (AC), o tempo de carregamento de zero a 100% é de nove horas para o modelo de 52,49 kWh e de 11 horas para a segunda opção. Em uma estação de carregamento DC, são necessários 30 minutos para carregar a bateria de 30% para 80% – nas duas configurações de bateria. As três versões trazem teto solar retrátil panorâmico com



Na primeira loja física da marca no país, a Neta Auto oferece dois modelos 100% elétricos do seu portfólio

cortina elétrica e rack. Faróis, lanternas e luzes de circulação diurna são em leds, e o volante e os bancos são revestidos em couro sintético, em todas as opções. O X está disponível nas cores branco, azul, bege, cinza e preto.

A linha global da Neta inclui ainda outros modelos elétricos, todos com denominações minimalistas – como GT, S, X, U, V e L. O arrojado cupê GT já aparece na concessionária carioca da Neta, embora ainda não esteja à venda no país. O esportivo chinês tem configurações de tração traseira, com 231 cavalos, e de tração AWD, com 394 cavalos. Mas o Neta mais cotado para ampliar a oferta no Brasil é o L, SUV de 7 lugares movido por um motor elétrico de 231 cavalos que conta com extenso alcance. O sistema, conhecido como EREV (Extended Range Electric Vehicle), permite que o veículo carregue a bateria em tomadas elétricas ou por meio de um motor a gasolina gerador de eletricidade – que, no entanto, não move diretamente as rodas. Já o S marcará uma investida ousada da fabricante chinesa em um segmento que há tempos foi abandonado no Brasil: o das station wagons – extintas com a progressiva proliferação dos utilitários esportivos na última década.

Também está nos planos fabricar seus automóveis no país a partir de 2026 – inicialmente em CKD e talvez compartilhando a estrutura industrial de alguma montadora já instalada. Não há definição sobre o local das fábricas – a intenção anunciada pela Neta é ter mais de uma. Para 2025, a expectativa comercial não é modesta: fechar o ano com mais de 6 mil veículos elétricos vendidos no país.

### DISCRETA ELEGÂNCIA ORIENTAL

Por dentro, o Aya e o X ostentam um aspecto simpático, contemporâneo e “clean”. O Aya, até pelo preço menor, traz um interior mais espartano. As duas versões do pequeno hatch/crossover têm os mesmos equipamentos – inclusi-

ve o painel de instrumentos digital com tela de 12 polegadas e tela de controle da multimídia “touchscreen” vertical

com 14,6 polegadas. O espaço interno é similar ao dos hatches compactos convencionais, podendo levar quatro adultos com conforto – há apenas dois cintos de segurança no banco traseiro.

Já o X oferece espaços bem mais generosos, como é característico do segmento de utilitários esportivos médios. Os bancos frontais são bastante confortáveis e os traseiros acomodam três adultos sem apertos, com boa acessibilidade. O padrão de acabamento e de equipamentos do X é notavelmente mais requintado que o Aya. As três configurações do SUV têm tela de controle/multimídia “touch” com 15,6 polegadas, com posicionamento horizontal. (Luiz Humberto Monteiro Pereira-AutoMotrix)

### IMPRESSÕES AO DIRIGIR

## Disposição para agradar

» O “test-drive” com os dois Neta atualmente comercializados no Brasil foi bastante breve – poucos quilômetros por ruas e avenidas do bairro do Recreio, na zona oeste carioca. Todavia, apesar do contato breve, tanto o Aya quanto o X deixaram boa impressão. O torque de ambos é instantâneo, como em qualquer veículo 100% elétrico, algo que faz os carros ganharem velocidade de forma convincente, sem vacilações.

Com apenas 1.198 quilos (em ordem de marcha), o Aya tem relação peso/potência de 12,6 kg/cv e de peso/torque de 78,3 kg/kgfm. Isso permite ao Aya entregar agilidade e eficiência, sempre com silêncio a bordo e baixa trepidação característicos dos elétricos. A aceleração de zero a 100 km/h, segundo a Neta, pode ser feita em 12 segundos, com velocidade máxima (controlada eletronicamente) de 125 km/h. O compacto oferece os modos de direção “Normal” e “Sport” e o “one pedal”, que permite dirigir usando apenas o pedal do acelerador – quando o motorista para de acelerar, o freio é acionado gradualmente, de forma automática. Ambas as versões trazem controle automático de descida, assistente de partida em rampa, câmera traseira com linhas-guia e monitoramento de pressão dos pneus. A diferenciação das opções do hatch/crossover fica por conta das tecnologias de assistência à direção (ADAS). A Luxury inclui alerta de colisão frontal, frenagem automática de emergência, alerta de mudança de faixa, piloto

automático adaptativo e assistente de permanência na faixa, enquanto a Comfort traz apenas um piloto automático não adaptativo. Nas ruas, a suspensão do Aya transpôs os quebra-molas que aparecem pelo caminho sem apresentar sinais de esforço.

Já o X pretende ir além do bom custo/benefício – mas sem abrir mão dele. O SUV médio da Neta entrega um comportamento dinâmico notavelmente mais vigoroso, demonstrado pela aceleração de zero a 100 km/h, que é feita em 9,5 segundos. A velocidade máxima é de 150 km/h, limitada eletronicamente. É um modelo bem maior que o Aya e entrega uma rodagem mais confortável, aprimorando as virtudes dinâmicas apresentadas pelo “colega de vitrine” e ampliando a sensação de consistência e estabilidade. O X tem os modos de direção “Eco”, “Normal” e “Sport” e também o “one pedal”. Como o Aya, o SUV concentra seus ADAS na “top” Luxury, que oferece alerta de tráfego traseiro durante manobras, alerta de colisão frontal, frenagem automática de emergência com detecção de pedestres e bicicletas, alerta de mudança de faixa, piloto automático adaptativo, assistente de permanência na faixa, assistente de posicionamento no tráfego, reconhecimento de sinais de trânsito, assistente de farol alto e assistente emergencial de permanência em faixa. Já as configurações 400 e 500 Comfort vêm apenas com piloto automático não adaptativo.

### FICHA TÉCNICA

#### » NETA AYA LUXURY

**Motor:** síncrono magnético permanente frontal CATL, capacidade da bateria de 40,7 kWh e potência de carregamento de 6,6 kW

**Tração:** dianteira

**Potência:** 95 cavalos

**Torque:** 15,3 kgfm

**Autonomia:** 263 quilômetros (PBEV/Inmetro)

**Carroceria:** hatch/crossover compacto de 4 lugares com 4 portas

**Dimensões:** 4,07 metros de comprimento, 1,69 metro de largura, 1,54 metro de altura e 2,42 metros de entre-eixos

**Peso:** 1.198 quilos

**Porta-malas:** 335 litros

**Suspensão:** dianteira tipo MacPherson e traseira com barra de torção

**Pneus:** 185/55 R16

**Preço da versão:** R\$ 134.900



O Aya tem tração dianteira e é equipado com motor elétrico de 95 cavalos (70 kW) e torque de 15,3 kgfm

» 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 emplacadas 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 Industrial 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 produzidas 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 tive-



**Com otimismo na garupa**

**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

ram 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 emplacamentos 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)



No varejo, a perspectiva é que sejam emplacadas 2,02 milhões de motocicletas, alta de 7,7% em relação a 2024



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, 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 mer-

cado 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 imobi-

lização 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 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



DIVULGAÇÃO

O Corolla Cross traz algumas novidades tecnológicas na linha 2026



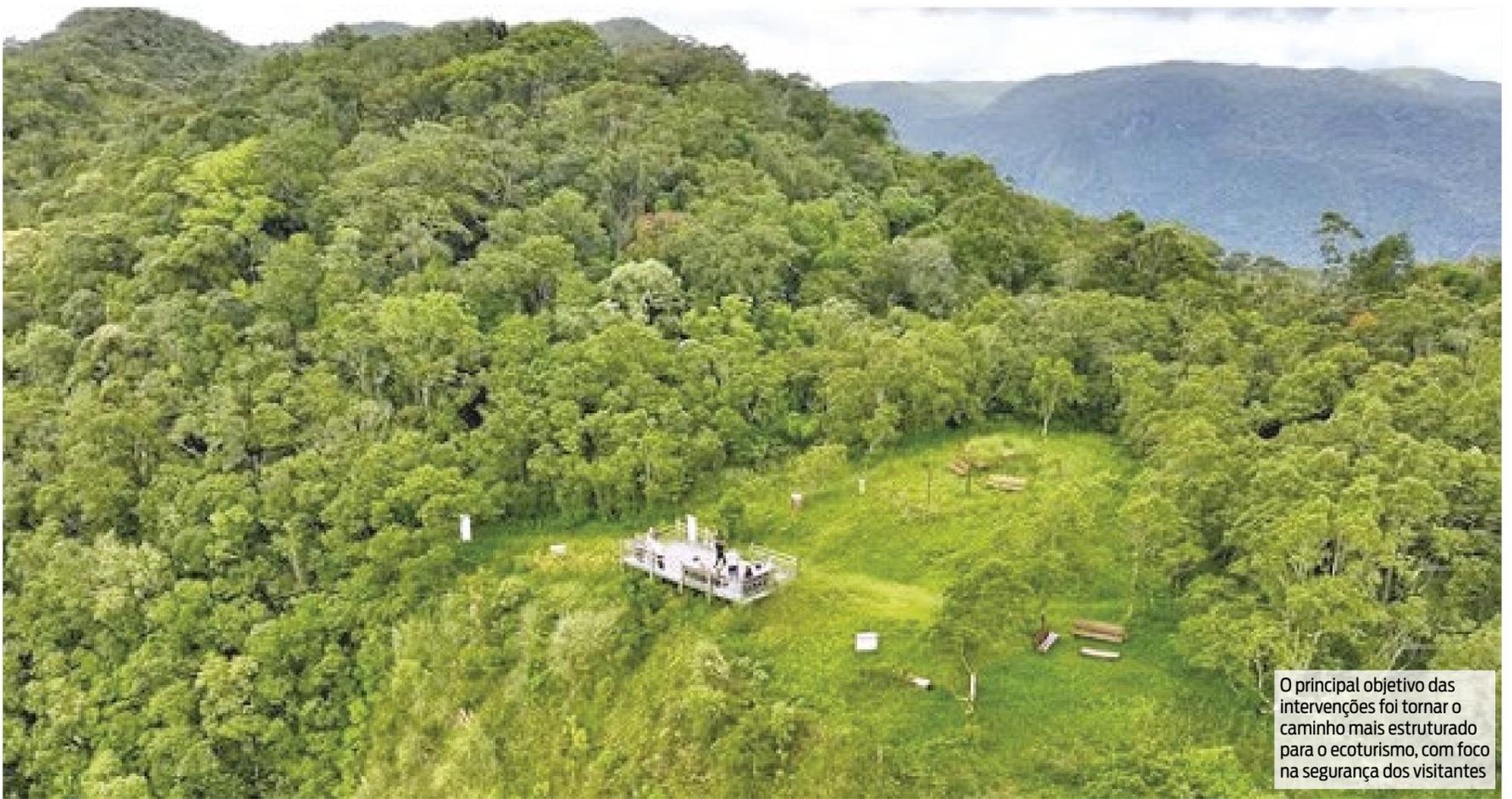
O SUV médio é produzido na cidade paulista de Sorocaba desde 2021



O Toyota Corolla Cross tem nas versões “comuns” motor 2.0 de até 175 cavalos e 21,3 kgfm

Transaxle, que opera por meio de planetária com engrenagem, eliminando perdas e atritos, o conjunto oferece uma aceleração 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 CO<sub>2</sub> quando abastecidos com etanol. (Daniel Dias-AutoMotrix)



O principal objetivo das intervenções foi tornar o caminho mais estruturado para o ecoturismo, com foco na segurança dos visitantes

FOTOS: REPRODUÇÃO/INSTAGRAM

**DE OLHO NO ECOTURISMO.** Trilha da Pedra Lisa possui 3.200 metros de extensão e vai de Santos à a cidade de Santo André

# Trilha que liga a Baixada ao ABC é reaberta

» A Trilha da Pedra Lisa, na Vila de Paranapiacaba, em Santo André, no ABC Paulista, foi reaberta para o público. O local estava fechado desde 2004.

A cerimônia de reinauguração contou com representantes do governo estadual e da Prefeitura de Santo André.

A rota é uma das novas atrações ecoturísticas dessa região do Estado, que integram o Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba, que faz parte do Parque Estadual da Serra do Mar e se conecta diretamente com a Trilha do Mirante e a Trilha da Cachoeira Escondida.

O acesso ocorre apenas pelo Parque Natural Municipal Nascentes de Paranapiacaba e termina na área continental de Santos, na Vila Quilombo.

Segundo a gestão, o principal objetivo das intervenções foi tornar o caminho mais estruturado para o ecoturismo, com foco na segurança dos visitantes.

**A Trilha da Pedra Lisa, localizada na Vila de Paranapiacaba, em Santo André, no ABC Paulista, foi reaberta para o público na última segunda-feira. O local estava fechado desde 2004**

**ECOTURISMO.**

O prefeito Gilvan (PSDB) e secretários estaduais participaram do evento.

Na cerimônia, o prefeito - que defendeu a relevância do ecoturismo em entrevista ao *Diário do Litoral* - exaltou a importância da ação para a região. A obra custou R\$ 1,8 milhão, com recursos estaduais.

“Santo André é uma cidade pujante economicamente e trilhas como esta esti-

mulam o turismo em nossa cidade. No ano passado, por exemplo, a Vila de Paranapiacaba recebeu mais de 500 mil visitantes”, comenta o prefeito Gilvan.

**TRILHA DIFÍCIL.**

A Trilha da Pedra Lisa possui 3.200 metros de extensão e apresenta um grau de dificuldade elevado. A rota só pode ser acessada pelo Caminho da Bela Vista, no Parque Nascentes, e com o acompanhamento de monitores ambientais credenciados pela gestão municipal.

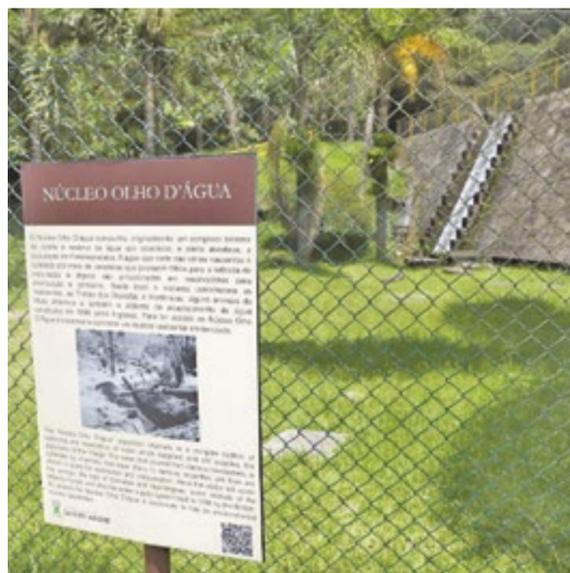
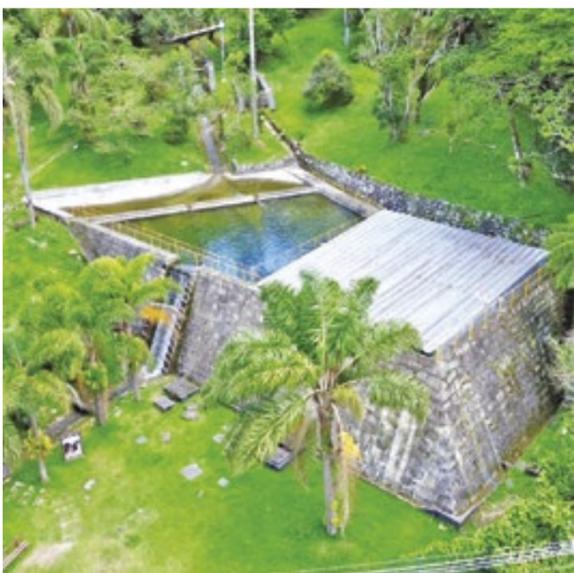
O acesso só é permitido ao público com acompanhamento de monitores ambientais credenciados pela Prefeitura de Santo André.

O horário de funcionamento é de terça-feira a domingo, das 8h30 às 16h. O Centro de Visitantes fica na rua Direita, 371, na parte baixa da Vila de Paranapiacaba.

O telefone para contato é (11) 4439-0321 e o e-mail é [parquenascen-tes@santoandre.sp.gov.br](mailto:parquenascen-tes@santoandre.sp.gov.br). (Bruno Hoffmann)



A Trilha da Pedra Lisa possui 3.200 metros de extensão e apresenta um grau de dificuldade elevado





## QUEDA DE BRAÇO

# Lula avalia zerar a taxa de importação para baratear alimentos, e fazendeiros reclamam

O preço do arroz disparou logo após as enchentes no Rio Grande do Sul em abril e maio. Havia o temor de que pudesse faltar o parceiro do feijão no prato dos brasileiros e os supermercados chegaram a racionar as vendas. Aí, o Governo Federal anunciou que iria zerar as alíquotas de importação do arroz e a Conab lançou edital para compra do cereal no exterior. Os produtores protestaram, entidades representativas dos fazendeiros tentaram ridicularizar a medida e a bancada ruralista no Congresso Nacional ameaçou retaliar o governo. E, de repente, o grão reapareceu nos armazéns do Sul. Encerrado o ano, a cotação da saca de 50 quilos de arroz acumulou queda de 19,58% em 12 meses, segundo a consultoria Safras & Mercado, uma das referências para o agro nacional. Agora, com a disparada na inflação, o Governo Federal avalia zerar as alíquotas de importação de outros alimentos. E entidades representativas do agro já começaram a atacar a medida...

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, demonstrou que o governo pretende dialogar com produtores rurais, com a agroindústria e com os donos de supermercados. Mas, também deu a entender que o Governo avalia a hipótese de reduzir ou zerar alíquotas de importação de alimentos com histórico recente de aumentos excessivos nos preços.

Foi o suficiente para começar a gritaria dos fazendeiros: "Reduzir alíquotas, conforme anunciado pelos ministros da Casa Civil e da Agricultura e Pecuária (Carlos Fávaro), para reduzir preços internos dos alimentos é um absurdo", reclamou Ágide Eduardo Meneguette, presidente interino da Federação da Agricultura do Paraná

(FAEP), que congrega os sindicatos de produtores rurais do Estado. "É um ataque à produção nacional e ao produtor rural", completou o representante dos fazendeiros do Paraná. O Estado é o maior produtor brasileiro de feijão, mas também é reconhecido como grande exportador de grãos, como soja e milho, insumos básicos para várias cadeias produtivas, como a do leite e a das carnes.

Em seguida, Meneguette apelou para clichês como o tal "custo Brasil" e alegou um suposto aumento dos custos de produção no campo para justificar a carestia dos alimentos. Em defesa da categoria que representa, o presidente interino da FAEP afirmou ainda que a inflação não é resultado de grandes margens de lucro por parte dos produtores rurais nem das agroindústrias.

Sem os estoques reguladores do Governo Federal, que foram zerados durante os governos Michel Temer (2016/2018) e Jair Bolsonaro (2019/2022), a

Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) não tem como intervir no mercado.

Política pública criada nos anos de 1930 pelo então presidente Getúlio Vargas (1882/1954) e mantida durante todos os governos que o sucederam, os estoques reguladores eram usados para controlar a inflação sempre que ocorria uma quebra de safra de algum alimento básico, como feijão, arroz, milho ou café.

Com os estoques reguladores, a antiga Cobal (atual Conab) despejava no varejo os grãos armazenados pelo governo durante as boas safras, ajudando a conter a alta nos preços.

### Brasil, o País dos fazendeiros...

A alta dos juros pelo Banco Central e a tensão recorrente dessa pressão do mercado financeiro sobre o governo turbinaram a valorização do dólar sobre o real. E, se os juros altos favorecem aqueles que vivem de renda, a disparada do dólar enche os bolsos dos fazendeiros.

### ...e dos que vivem de renda

Dados divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior na segunda-feira (27) revelaram que o faturamento total das exportações brasileiras de café foi de US\$ 1,1 bilhão. E essa montanha de dinheiro entrou no País apenas nos 17 primeiros dias úteis de janeiro. Só para se ter uma ideia do que isso representa, no mês inteiro de janeiro de 2024 o faturamento do setor foi de US\$ 739,2 milhões.

### ...e você paga a conta!

Calculada pela média diária, a arrecadação dos exportadores de café foi de US\$ 65 milhões nos 17 primeiros dias úteis de janeiro de 2025, o que representou um aumento de 93,4% comparado ao mês inteiro de janeiro de 2024. E o volume de grãos exportado cresceu quase 20% em relação a janeiro do ano passado. Enquanto isso, nos supermercados brasileiros o café foi um dos campeões da inflação, com alta de quase 40% nos últimos 12 meses...

### Cadê a minha...

A Argentina é reconhecida mundialmente por suas fazendas de gado e por seus bifés suculentos. E os argentinos são os maiores consumidores per capita de carne bovina do mundo. O volume, historicamente, ultrapassa os 50 quilos de carne por habitante/ano.

### ...picanha?

Mas, o preço da carne bovina subiu tanto que, pela primeira vez na história, os 'hermanos' consumiram mais frango do que carne bovina em 2024. A mudança reflete como os argentinos estão apertando o cinto e adaptando suas dietas às medidas econômicas do presidente Javier Milei. Dados da Bolsa de Cereais de Rosário revelados pela Agência Reuters de Notícias nesta semana mostraram que o consumo de frango saltou em 2024 para, em média, 49,3 kg por habitante, superando o de carne bovina, que caiu para 48,5 kg.



### Filosofia do campo:

*Aqueles que não conseguem lembrar o passado estão condenados a repeti-lo*

\* George Santayana (1863/1952), poeta e filósofo espanhol

Grupo **DDLimp** APRESENTA:

**ESTACÃO VERÃO SHOW**

**03.JAN A 15.FEV**

**KARTÓDROMO MUNICIPAL DE PRAIA GRANDE**

<b>KAYBLACK - LIVINHO</b> <b>MC HARIEL</b> 31 JAN, SEX	<b>PEDRO SAMPAIO - MARINA SENA</b> <b>MATHEUS &amp; KAUAN</b> 01 FEV, SÁB	<b>PABLO VITTAR - MENOS É MAIS</b> <b>LÉO SANTANA</b> 07 FEV, SEX
<b>BRUNO &amp; MARRONE - LUÍSA SONZA</b> 08 FEV, SÁB	<b>MARI FERNANDEZ - LUDMILLA</b> 14 FEV, SEX	<b>SERENATA DA GG - LUAN PEREIRA</b> <b>VEIGH</b> 15 FEV, SÁB

**ESTACAVERAOPG.COM.BR**