

HUB Ex-presidente da Codesa é contratado por nova controladora da empresa ▶ **p3**

INFRAESTRUTURA PL das Debêntures deve ir em pauta nas próximas duas semanas, diz senador Wellington Fagundes ▶ **p4**

ESTILO BE Fotografias, visuais e a importância do sonhar, com Ivani Cardoso ▶ **p8 e 9**



Trigo impulsiona exportações brasileiras

Vendas externas do País cresceram 8% no mês passado, alavancadas pelos grãos ▶ **p6**

EDITORIAL

Pedido urgente

O cronograma de relicitação da rodovia BR-163/MT, especificamente do trecho que vai da divisa dos estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul até o entroncamento com a MT-220 e é operado pela Concessionária Rota Oeste (CRO), tem preocupado lideranças políticas de Mato Grosso. Essas preocupações, destacadas na última terça-feira, durante audiência pública da Comissão de Infraestrutura do Senado, são devidas à falta de manutenção e de duplicação da estrada, o que prejudica o tráfego de caminhões e, como consequência, o transporte da produção agrícola e a economia do estado. O caso também afeta a mobilidade urbana em municípios próximos, como Várzea Grande, Jangada, Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Vera e Sinop.

A questão teve início no ano passado. O contrato de concessão do trecho foi assinado pelo Governo e a CRO em 2013. Oito anos depois, em 2021, a concessionária entrou com o pedido de devolução amigável, por considerar inviável realizar os investimentos previstos no contrato de concessão.

Esse processo, que leva a uma nova licitação do ativo, foi autorizado pelo Ministério da Infraestrutura. Mas os estudos necessários para a nova concessão vão levar um ano para serem concluídos. E só depois, haverá o novo leilão.

Essa demora é preocupante, pois, enquanto a nova concessão não é realizada, os investimentos necessários na rodovia não são realizados, os acidentes com vítimas fatais na via continuam altos e o escoamento da produção agrícola do Mato Grosso continua problemático e com um custo que poderia ser reduzido. Como destacou o vice-governador Otaviano Pivetta (Republicanos), que participou da audiência, "precisaríamos saber quem são as pessoas que vão morrer vítimas de descasos nos próximos dois ou três anos – é o tempo que vai demorar para a concessão ser retirada e o Governo Federal realizar nova licitação – para avisar essas pessoas que elas vão morrer?".

Com vidas em jogo e prejuízos para a economia, está mais do que na hora de o Governo agilizar esse procedimento e garantir, o quanto antes, os investimentos necessários na rodovia. Os motivos estão claros e já foram expostos. Agora, falta a ação.

FOTO
Divulgação/Portos do Paraná

NESTA EDIÇÃO



- ▲ **CAPA**
- 6** Exportações crescem 8% impulsionadas por trigo em maio

HUB

- 3** Ex-presidente da Codesa é contratado por nova controladora da empresa

CENTRO-OESTE

- 3** Ministro da Infraestrutura visita obras no Aeroporto de Dourados (MS)

NACIONAL

- 4** "O relatório (das debêntures de infraestrutura) já está concluído. (...) Pretendo colocá-lo em pauta nesta ou na outra semana" - Entrevista com o senador Wellington Fagundes (PL-MT), presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi)

SOCIAL

- 8** Estilo BE: fotografias, visuais e a importância do sonhar, com a jornalista Ivani Cardoso



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

REGIÃO CENTRO-OESTE

**CONTRATADO 1**

O ex-secretário nacional de Portos Diogo Piloni não foi o único gestor público do setor portuário brasileiro que se destacou por seu profissionalismo e sua competência nas atividades cotidianas e, depois, acabou sendo contratado pela iniciativa privada para atuar nesse mercado. Um caminho semelhante está sendo trilhado pelo ex-presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) Júlio Castiglioni, responsável por ajustar a gestão e melhorar as condições financeiras da empresa, preparando-a para o leilão de privatização, realizado no final do 1º trimestre e considerado um sucesso pelo Governo.

CONTRATADO 2

Em entrevista exclusiva à Coluna HUB na tarde de ontem, Castiglioni confirmou que, na última quarta-feira, dia 15, começou a trabalhar como consultor no mercado portuário. Ele foi contratado justamente pela Quadra Capital, gestora de investimentos que venceu o leilão de privatização da Codesa. Ele irá auxiliar os novos controladores da companhia no processo de transição.

CONTRATADO 3

Sobre o novo projeto profissional, Júlio Castiglioni comentou que “a transformação de uma empresa estatal em empresa privada é algo naturalmente desafiador. E neste caso, o desafio é ainda maior porque traz consigo um ineditismo. Os futuros acionistas entenderam que a minha experiência poderia ser útil neste processo. E eu ainda me sinto motivado para contribuir com a transformação das autoridades portuárias que venho defendendo. Desta vez, porém, atuando como consultor, enxergando o negócio a partir da perspectiva do acionista”.

CONTRATADO 4

Vindo do setor público, onde atuava como procurador do Estado do Espírito Santo, Castiglioni assumiu a Codesa em 2019, com a missão de dar um choque de gestão na empresa e torná-la mais atrativa ao mercado, preparando-a para o futuro leilão de desestatização. Esse leilão acabou ocorrendo em 30 de março último e, cerca de 20 dias depois, ele pediu a exoneração do cargo, afirmando que a missão estava cumprida.

Ministro da Infraestrutura visita obras no aeroporto de Dourados (MS)

Expectativa é que os investimentos tragam maior segurança nas operações e melhor qualidade nos serviços prestados na região

Divulgação/Governo do Mato Grosso do Sul



▲ Marcelo Sampaio afirmou que o País carece de aeroportos com variadas capacidades operacionais

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, realizou, nesta sexta-feira (17), uma vistoria nas obras de infraestrutura do Aeroporto de Dourados, no Mato Grosso do Sul. As intervenções são executadas pelo Exército Brasileiro, por meio de parceria firmada com o MInfra.

Os investimentos no terminal sul-mato-grossense fazem parte de um total de R\$1,2 bilhão aplicados pelo Governo Federal na ampliação da aviação regional de todo o País.

Para o aeroporto de Dourados, os investimentos foram de R\$ 49 milhões via Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac). A obra contempla reforma e ampliação da pista de pouso e decolagem em 300

metros, regularização das faixas de pista e áreas de segurança, drenagem, colocação de cerca operacional e trabalhos de terraplenagem dos setores destinados às futuras edificações.

“Aqui em Dourados já se via a necessidade de ampliar o aeroporto, então estamos trabalhando na infraestrutura para dar mais segurança nas operações e melhorar a qualidade dos serviços prestados na região. A aviação é um modo de transporte integrador do País e o Brasil com dimensões continentais carece de aeroportos com variadas capacidades operacionais”, afirmou o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Novo terminal

Em abril deste ano, após autorização da União, o governo do Mato Grosso do Sul abriu processo licitatório para contratar projeto executivo de arquitetura e complementares para a

construção das edificações do aeródromo. A principal obra trata do novo terminal de passageiros no aeroporto.

Serão investidos R\$ 505 mil do Fnac para custear a contratação dos projetos, que devem prever a adoção da Modelagem de Informação da Construção (BIM, na sigla em inglês) nas edificações. Trata-se de tecnologia de “construção inteligente”, que reduz os custos das obras públicas, garantindo mais eficiência e qualidade no resultado.

O objetivo é fazer com que o aeroporto - localizado na cidade mais populosa do interior do Mato Grosso do Sul, e mais próxima da fronteira do Brasil com o Paraguai - melhore o atendimento aos turistas da região. O trecho é obrigatório para passageiros que vão em direção a Bonito e ao Pantanal. Além de Dourados, outros 19 aeroportos regionais do País têm sido modernizados conforme os critérios BIM.

NACIONAL

ENTREVISTA

WELLINGTON FAGUNDES

Senador (PL-MT) e presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) no Congresso Nacional

O relatório (das debêntures de infraestrutura) já está concluído. (...) Pretendo colocá-lo em pauta nesta ou na outra semana”

PRESIDIDA PELO SENADOR WELLINGTON FAGUNDES, A FRENLOGI FOI REORGANIZADA, NO CONGRESSO NACIONAL, AO FINAL DE MAIO DE 2019. A FINALIDADE FOI A DE DAR CONTINUIDADE AOS TRABALHOS JÁ REALIZADOS EM ANOS ANTERIORES

Divulgação/Senado Federal



TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O senador Wellington Fagundes (PL-MT) afirmou que conversará com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), para que, nas próximas semanas, seja colocado em votação o Projeto de Lei (PL) 2.646/2020. A proposta reformula as debêntures incentivadas para o setor de infraestrutura. "O relatório já está concluído. Essa semana houve avanços muito grandes e pretendo conseguir colocá-lo em pauta nesta ou na outra semana. Conversarei com o Rodrigo para ver quando o projeto será votado", disse.

Uma debênture é um título de mercado de capitais, um papel emitido que representa uma dívida com promessa de pagamento de juros negociáveis no mercado após determinado período.

A proposta, aprovada em

julho do ano passado, tem como objetivo principal criar incentivos para que as empresas que fazem obras de infraestrutura pública possam se financiar ainda mais emitindo esse tipo de papel. Também o mercado de fundos de pensão passaria a ter mais apetite para comprar esses papéis. Outra facilitação é que seria dada permissão aos ministérios para que eles possam criar uma regra geral em que o emissor das debêntures, se cumprir determinados requisitos, seja autorizado a fazer a emissão dos papéis sem passar por trâmites dentro das pastas. Hoje essa tramitação é obrigatória e provoca lentidão no processo.

Em entrevista exclusiva ao BE News, o senador, que é presidente da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) e líder do PL no Senado, falou sobre as ações e sobre os principais gargalos combatidos pela Frenlogi para o setor de infraestrutura. Confira:

Qual a atuação da Frenlogi e quais ganhos tivemos com a frente nos últimos anos?

É importante dizer que a Frenlogi é uma frente mista formada por senadores e deputados federais. Também temos o Instituto Brasil Logística (IBL), que é o braço técnico na nossa Frente, e funciona na Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Ela é uma grande parceira do instituto, além de vários outros mantenedores, como a Aprosoja e outras entidades da área de transporte do Brasil. A nossa função como frente é ser a mediadora entre o Congresso, a sociedade e o Governo. Nesse sentido, estamos trabalhando os projetos de interesse do Brasil e tivemos diversos destaques, como o BR do Mar.

Para o sr., qual a importância da BR do Mar?

Somos um País com mais de oito mil quilômetros de costa marítima e temos um transporte de cabotagem inexistente. Com a aprovação dessa lei,

facilitaremos o crescimento do modal. Isso diminuirá o custo Brasil e gerará empregos. Outro aspecto relevante que aprovamos agora foi o decreto dos portos, que foi um avanço para podermos fazer as concessões de portuárias no Brasil. E que tem dado muito certo. Inclusive, o Porto de Santos está nesta lista e estamos ansiosos com o resultado, que, certamente, será positivo. Também atuamos na construção do novo marco das Ferrovias, que trouxe um avanço com o regime de autorização. Mato Grosso, inclusive, teve a primeira autorizada do Brasil, que trata do avanço da Ferronorte de Cuiabá a Rondonópolis. É uma realidade de chamamento e, essa semana, saiu o último licenciamento ambiental. A empresa já vai começar a trabalhar. São muitos pedidos de estudos e acreditamos que isso avançará muito.

Qual o grande impacto desse regime de autorização ferroviária?

A ferrovia tem que ir na roça, ►

NACIONAL

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

Divulgação/Ascom



"Não são os rios que devem se adaptar à tecnologia. Mas sim o contrário. Cada rio tem a sua capacidade e o tipo de embarcação que pode ser utilizado"

SOBRE A BR 163/MT: "ESTAMOS COM A SITUAÇÃO DE QUE SE PASSARMOS OS PRÓXIMOS CINCO MESES SEM OS TRABALHOS DEVIDOS, PODE VIRAR O CAOS. LEVAMOS ESSES DADOS À PROCURADORIA E CABE AO ÓRGÃO FAZER UMA AÇÃO JUNTO À JUSTIÇA FEDERAL. POSSO DIZER QUE O PROCURADOR SE MOSTROU MUITO SOLÍCITO, INCLUSIVE, PROPONDO MEDIAR ESSE ASSUNTO JUNTO ÀS INSTÂNCIAS DO GOVERNO"

onde está a produção. Fazer uma ferrovia por autorização possibilitará ramais nas estradas troncais. Indo direto no produtor. Também temos as concessões de aeroportos no Brasil. Infelizmente tivemos três aeroportos devolvidos, como o aeroporto do Galeão, que é extremamente importante. Mas é uma linha em que o Brasil precisa fazer correções. Outra área que tem sido o nosso foco são as revisões das concessões rodoviárias, que foram feitas no governo passado, no modelo que não deu certo. É o caso da BR-163, que tem a concessão do Mato Grosso do Sul da divisa com Pará até a divisa com o Mato Grosso, ou também na divisa com o estado sul-mato-grossense com Sinop. No caso do Mato Grosso, parte da obra seria executada pelo DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Isso traria um custo do pedágio bem menor. Mas infelizmente, as empresas não tiveram financiamento de longo prazo por parte do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Então, grande parte das empresas está devolvendo, como é o caso da Rota

do Oeste. O governo está fazendo o processo de devolução não litigioso. Isso traz uma expectativa para resolvermos a curto prazo. Portanto, enquanto não concluir este processo, a empresa continua operando com poucos recursos, uma vez que a maior parte desta verba está indo para bancos. Isso faz com que o usuário continue pagando o pedágio sem receber obras e com uma manutenção de pista que deixa a desejar. Por isso estamos trabalhando para resolver isso de forma célere.

Na audiência pública da última semana, realizada pela Comissão de Infraestrutura do Senado, o senhor falou que irá insistir na ação junto à Procuradoria da República para provocar a Justiça, para proceder com o bloqueio de recursos da concessionária. Qual o objetivo?

Já fiz essa representação e ontem mesmo já tivemos uma reunião com o procurador-geral da República, Augusto Aras, junto com a OAB [Ordem dos Advogados] pedindo as providências neste sentido. Queremos que a Justiça determine esse bloqueio para que, pelo menos temporariamente, os recursos sejam usados na execução de obras de manutenção e serviço. Estamos numa situação que pode se transformar num verdadeiro caos, se passarmos os próximos cinco meses sem os trabalhos devidos. Levamos esses dados à PGR e cabe ao órgão fazer uma ação junto à Justiça Federal. Posso dizer que o procurador se mostrou muito solícito, inclusive, propondo mediar esse assunto junto às instâncias do governo.

Qual sua avaliação sobre esse imbróglio? A concessionária está colocando os credores acima do que realmente

importa, que são as melhorias para esse trecho?

Todas essas concessões feitas por governos passados trouxeram problemas para as construtoras. Na época, o BNDES sinalizou com a possibilidade de fazer o financiamento dessas concessões. Foi quando as empresas mergulharam nos preços e, ao começarem as obras, tiveram somente financiamento de curto prazo. Já o de longo prazo não saiu. Tanto que o próprio BNDES já saiu dessa matemática. Nenhuma dessas empresas deve a esse banco, mas sim a outros, como Banco do Brasil e Caixa. Portanto, o nosso argumento é que esses bancos menores possam alongar essas dívidas dando um prazo de cinco meses. Isso melhorará o perfil das cidades. Não estamos querendo que a concessionária não pague o que deve. É somente ter um prazo maior para esse pagamento. Hoje, se a concessionária não paga o banco, os recursos não são liberados. Isso é contratual. O que acreditamos, e entendemos que o governo pode participar, é que a Justiça suspenda o bloqueio pelos bancos por um curto período, uns cinco meses, para que ela possa fazer melhorias na rodovia. É entender a realidade de uma região de alta produção. Somos o estado que mais produz alimentos para cesta básica e para exportação. O agro é responsável pelo equilíbrio da nossa balança comercial. São commodities de baixo valor agregado, mas que precisam de transporte para ajudar a economia brasileira. A BR 163 é o principal corredor de escoamento da nossa produção. E estamos tendo problemas lá. Precisamos de uma solução.

O PL 2.646/2020, que reformula as debêntures incentivadas para o setor de

infraestrutura, está desde julho parado no Senado.

Quando o senhor entregará o seu parecer e quando ele deve ser votado?

O relatório já está concluído. Essa semana houve avanços muito grandes e pretendo colocá-lo em pauta nesta ou na outra semana. Conversarei com o Rodrigo esta semana para vermos quando colocamos em votação.

Sobre o BR do Mar, o senhor foi um grande defensor do projeto. Quais os ganhos para o setor de cabotagem? E o Reporto, como foi a atuação da Frenlogi para convencer o governo de que esse benefício é importante?

Com essa nova lei de Cabotagem, navios poderão vir ao Brasil. Teremos mais geração de emprego e diminuição do custo. Também incentivamos a produção nacional para embarcações e melhoramos a entrada de novos navios para dinamizar o setor. Poderemos, por exemplo, melhorar e baratear o escoamento de produtos advindos de Manaus. O Reporto foi uma luta nossa por sabermos que esse incentivo trouxe modernização para o setor. Temos números que mostram isso. O regime tributário do Reporto passou de R\$ 100 bilhões, em 2002, para R\$ 480 bilhões em 2011. Já a quantidade de contêineres mais que dobrou no mesmo período: passou de 2 milhões para 5.5 milhões. Essa é uma demonstração de eficiência. 95% do comércio exterior passa pelos portos brasileiros. Por isso é extremamente importante. Precisamos de contêineres, navios, guindastes e por aí vai. E sabemos que esse equipamento todo é caro. O benefício era importante para a modernização dos nossos portos.

Como o senhor vê essa

AS FRENTES PARLAMENTARES SÃO ASSOCIAÇÕES DE PARLAMENTARES DE VARIADOS PARTIDOS EM TORNO DE UM ASSUNTO ESPECÍFICO DO INTERESSE GERAL. ASSIM, AS FRENTES PARLAMENTARES COSTUMAM LUTAR POR CONQUISTAS SOCIAIS E ECONÔMICAS QUE JULGAM IMPORTANTES PARA A SOCIEDADE. PARA QUE POSSAM SE ORGANIZAR LEGALMENTE NO PARLAMENTO, AS FRENTES PARLAMENTARES NECESSITAM TER AO MENOS 1/3 DE MEMBROS DO PODER LEGISLATIVO"

proposta que objetiva estimular a navegação por hidrovias, atraindo investimentos e ampliando o peso do setor no transporte de cargas? Quais os ganhos?

O transporte hidroviário no Brasil é uma questão de entendimentos. Todo o desenvolvimento do Mato Grosso, por exemplo, se deu pela hidrovias Paraguai-Paraná. De uma hora para outra, foi criado o dogma de que as hidrovias não podem mais ser utilizadas por causa de questões ambientais. O que digo sempre é que não são os rios que devem se adaptar à tecnologia. Mas sim o contrário. Cada rio tem a sua capacidade e o tipo de embarcação que pode ser utilizado. Voltando ao Mato Grosso, se não fossem os portos do Arco Norte, o estado estaria impossibilitado em aumentar a sua produção. Não seria possível escoar. As hidrovias são as estradas líquidas. Foi Deus quem nos deu e nós precisamos utilizá-las. Claro que de forma consciente e com tecnologia para não afetar fauna e flora. Portanto, somos a favor do projeto. Claro que ainda não sabemos todo o seu teor. Mas a proposta é válida e tem que ser discutida.

NACIONAL

Exportações crescem 8% impulsionadas por trigo em maio

As vendas externas somaram US\$ 29,65 bilhões, as importações totalizaram US\$ 24,70 bilhões e o País fechou o mês com superávit de US\$ 4,94 bilhões na balança comercial

Divulgação/Portos do Paraná



Os embarques de trigo dispararam em maio, totalizando 2.737.980,9 de toneladas (1.204.797,1%). Já o preço do grão caiu 56%

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

As exportações cresceram 8% e somaram US\$ 29,65 bilhões em maio. Já as importações cresceram 33,5% e totalizaram US\$ 24,70 bilhões. Os números mostram que a balança comercial do mês fechou com um superávit de US\$ 4,94 bilhões e queda de 44,7% em comparação com maio de 2021. Já a corrente de comércio aumentou 18,3%, alcançando US\$ 54,35 bilhões. Os dados foram divulgados pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério da Economia, na última segunda-feira (13).

Segundo a Secretaria de Comércio Exterior, as vendas foram impulsionadas principalmente pelos embarques de trigo e centeio, não moídos, e milho não moído (exceto milho doce). Os embarques de trigo aumentaram

1.204.797,1% em maio em comparação a igual mês do ano anterior. Em números absolutos, foram embarcadas aproximadamente 117 mil toneladas de grãos no mês passado, contra 4 toneladas em maio de 2021. Já as exportações de milho aumentaram 9.260,6%, com aproximadamente 1,7 milhão de toneladas (maio/22) comercializadas contra 13,9 mil toneladas (maio/21).

“É o maior valor em termos de comércio exterior para a série histórica. Chegamos a praticamente US\$ 30 bilhões em exportação e em US\$ 25 bilhões em importação”, afirmou o subsecretário de Inteligência e Estatística de Comércio Exterior do Ministério da Economia, Herlon Brandão.

No acumulado de janeiro a maio deste ano, em comparação a igual período do ano anterior, as exportações cresceram 20,3% e somaram US\$ 131,09 bilhões. As importações cresceram 29% e totalizaram US\$ 105,96 bilhões. Como consequência

“
É O MAIOR VALOR EM TERMOS DE COMÉRCIO EXTERIOR PARA A SÉRIE HISTÓRICA. CHEGAMOS AÍ EM PRATICAMENTE US\$ 30 BILHÕES EM EXPORTAÇÃO E EM US\$ 25 BILHÕES EM IMPORTAÇÃO”

HERLON BRANDÃO
subsecretário de Inteligência e Estatística de Comércio Exterior do Ministério da Economia

destes resultados, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 25,13 bilhões, com queda de 6,4%, e a corrente de comércio registrou aumento de 24%, atingindo US\$ 237,04 bilhões.

Segundo o balanço, apesar da expressiva alta nos embarques de trigo e centeio, não moídos, no mês passado, totalizando 2.737.980,9 de toneladas (1.204.797,1%), o preço do grão caiu 56% no mercado internacional. O trigo foi vendido a US\$ 360,5 a tonelada em maio contra US\$ 728,4, em maio do ano passado.

Já as exportações de milho não moído, exceto milho doce, totalizaram 7.894,4 toneladas em maio passado (9.260,6%), com alta de 17,1% no preço. O grão foi comercializado a US\$ 346 por tonelada contra US\$ 295,5, no mesmo mês do ano anterior.

No acumulado de janeiro a maio deste ano, em comparação a igual período do ano anterior, as exportações cres-

ceram 20,3% e somaram US\$ 131,09 bilhões. O volume exportado subiu 1,9% e o preço, 19,2%. As importações cresceram 29% e totalizaram US\$ 105,96 bilhões. O Brasil importou menos (-2,6%) porque os preços subiram 32%. Como consequência destes resultados, a balança comercial apresentou superávit de US\$ 25,13 bilhões, com queda de 6,4%, e a corrente de comércio registrou aumento de 24%, atingindo US\$ 237,04 bilhões.

Efeito da guerra na Ucrânia

Herlon disse que o aumento de preços dos produtos é efeito da guerra na Ucrânia. “O conflito tem influenciado o comércio e a economia mundial como um todo, principalmente preços de alimentos e combustíveis. A Rússia e a Ucrânia são produtores e concorrentes do Brasil no comércio internacional para esses produtos”, afirmou.

O subsecretário de Comércio Exterior também acredita que o aumento ex-

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

pressivo de exportações de produtos brasileiros para a União Europeia, 40% de janeiro a maio (veja o quadro) seja um indicativo do reflexo da guerra. "Tivemos um aumento de 47,7% para esse destino (maio), principalmente com a exportação de petróleo. Sabemos que a União Europeia é um grande comprador de petróleo da Rússia, então, pode ser que esteja associado a uma maior aquisição do produto brasileiro. Destaque também nas importações de farelo de soja, produtos siderúrgicos e óleos combustíveis do Brasil", observou.

Exportações

A expansão das exportações foi puxada, além do trigo e do milho, pelo café não torrado (29%) na agropecuária; outros minerais em bruto (101,8%), minérios de níquel e seus concentrados (184,4%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos crus (26,1%), na indústria extrativa; carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (50,9%),

farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (42,9%) e gorduras e óleos vegetais "soft", bruto, refinado ou fracionado (93,3%) na indústria de transformação.

No entanto, reduziram as exportações de frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (-37,8%), soja (-6,6%) e algodão em bruto (-10,0%) na agropecuária; minério de ferro e seus concentrados (-25,2%), minérios de cobre e seus concentrados (-25,0%) e minérios de alumínio e seus concentrados (-16,1%) na indústria extrativa; carne suína fresca, refrigerada ou congelada (-23,5%), açúcares e melações (-29,3%) e ouro não monetário (excluindo minérios de ouro e seus concentrados) (-17,1%) na indústria de transformação.

No acumulado de janeiro a maio deste ano, em comparação com igual período do ano anterior, houve crescimento de 27,1% em agropecuária (US\$32,51 bilhões); queda de 3% em indústria extrativa, que

chegou a US\$ 28,73 bilhões e crescimento de 30,2% em indústria de transformação, que alcançou US\$ 69,26 bilhões. A associação destes resultados levou ao aumento do total das exportações.

Influenciaram o aumento das vendas externas, o milho não moído, exceto milho doce (102%), café não torrado (53%) e soja (22,7%) na agropecuária; outros minerais em bruto (57,6%), minérios de níquel e seus concentrados (99%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (34,5%) na indústria extrativa; carne bovina fresca, refrigerada ou congelada (62,8%), farelos de soja e outros alimentos para animais (excluídos cereais não moídos), farinhas de carnes e outros animais (44,5%) e óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (84,3%) na indústria de transformação.

Por sua vez, caíram as exportações de frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (-16,6%), mel natural (-36,1%) e algodão em bruto (-7,6%) na

agropecuária; minério de ferro e seus concentrados (-29%), minérios de cobre e seus concentrados (-16%) e minérios de alumínio e seus concentrados (-14,8%) na indústria extrativa; carne suína fresca, refrigerada ou congelada (-18,2%), açúcares e melações (-12,8%) e ouro não monetário (excluindo minérios de ouro e seus concentrados) (-9,7%) na indústria de transformação.

Importações

Em maio deste ano, o Brasil importou mais trigo e centeio não moídos (9,7%), cevada não moída (127,8%) e frutas e nozes não oleaginosas, frescas ou secas (42,5%) na agropecuária; outros minérios e concentrados dos metais de base (61,9%), carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (238,9%) e óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos, crus (41,5%) na indústria extrativa; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (148,4%), adubos ou fertilizantes químicos (exce-

to fertilizantes brutos) (261,4%) e válvulas termiônicas e tubos de vácuo, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (38,4%) na indústria de transformação.

Caíram as importações de arroz com casca, paddy ou em bruto (-79,3%), soja (-35,7%) e matérias vegetais em bruto (-17,0%) na agropecuária; pedra, areia e cascalho (-24,1%), minério de ferro e seus concentrados (-99,7%) e gás natural, liquefeito ou não (-5,7%) na indústria extrativa; produtos semi-acabados, lingotes e outras formas primárias de ferro ou aço (-91,4%), alumínio (-36,0%) e equipamentos de telecomunicações, incluindo peças e acessórios (-13,9%) na indústria de transformação.

No acumulado de janeiro a maio de 2022, aumentaram as importações de pescado inteiro vivo, morto ou refrigerado (50,7%), trigo e centeio não moídos (9,4%) e cevada não moída (55,5%) na agropecuária; carvão, mesmo em pó, mas não aglomerado (175,4%), óleos brutos de petróleo ou de minerais betuminosos crus (109,1%) e gás natural, liquefeito ou não (165,7%) na indústria extrativa; óleos combustíveis de petróleo ou de minerais betuminosos (exceto óleos brutos) (90,7%), adubos ou fertilizantes químicos (exceto fertilizantes brutos) (176,2%) e válvulas e tubos de vácuo, de cátodo frio ou foto-cátodo, diodos, transistores (54,8%) na indústria de transformação.

Houve diminuição nas compras de arroz com casca, paddy ou em bruto (-66,7%), produtos hortícolas, frescos ou refrigerados (-3,6%) e cacau em bruto ou torrado (-71,1%) na agropecuária; minério de ferro e seus concentrados (-79,1%), minérios de cobre e seus concentrados (-57,9%) e minérios de alumínio e seus concentrados (-48,5%) na indústria extrativa; polímeros de cloreto de vinila ou de outras olefinas halogenadas, em formas primárias (-45%), equipamentos de telecomunicações, incluindo peças e acessórios (-9,5%) e plataformas, embarcações e outras estruturas flutuantes (-82,7%) na indústria de transformação.

Exportações

MAIO/2022

- **Total:**
- crescimento de 8,0%, atingindo US\$ 29,65 bilhões
- **Setores:**
- Agropecuária: crescimento de 0,2%, totalizando US\$ 7,95 bilhões
- Indústria Extrativa: diminuição de -4,5%, totalizando US\$ 6,12 bilhões
- Indústria de Transformação: crescimento de 19,4%, totalizando US\$ 15,46 bilhões
- **Parceiros:**
- Argentina: aumentou 27,5%, totalizando US\$ 1,47 bilhões
- EUA: cresceu 7,9%, totalizando US\$ 3,09 bilhões
- China, Hong Kong e Macau: diminuiu -11,9%, totalizando US\$ 8,53 bilhões
- União Europeia: cresceu 47,7%, totalizando US\$ 4,99 bilhões

JANEIRO A MAIO/2022

- **Total:**
- crescimento de 8,0%, atingindo US\$ 29,65 bilhões
- **Setores:**
- Agropecuária: crescimento de 0,2%, totalizando US\$ 7,95 bilhões
- Indústria Extrativa: diminuição de -4,5%, totalizando US\$ 6,12 bilhões
- Indústria de Transformação: crescimento de 19,4%, totalizando US\$ 15,46 bilhões
- **Parceiros:**
- Argentina: aumentou 27,5%, totalizando US\$ 1,47 bilhões
- EUA: cresceu 7,9%, totalizando US\$ 3,09 bilhões
- China, Hong Kong e Macau: diminuiu -11,9%, totalizando US\$ 8,53 bilhões
- União Europeia: cresceu 47,7%, totalizando US\$ 4,99 bilhões

Importações

MAIO/2022

- **Total:**
- crescimento de 33,5%, atingindo US\$ 24,70 bilhões
- **Setores:**
- Agropecuária: crescimento de 14,5%, totalizando US\$ 0,52 bilhões
- Indústria Extrativa: aumento de 74,8%, totalizando US\$ 1,86 bilhões
- Indústria de Transformação: crescimento de 32,0%, totalizando US\$ 22,17 bilhões
- **Parceiros:**
- Argentina: aumentou 44,0%, totalizando US\$ 1,22 bilhões
- EUA: cresceu 68,5%, totalizando US\$ 4,88 bilhões
- China, Hong Kong e Macau: aumentou 14,5%, totalizando US\$ 4,67 bilhões
- União Europeia: cresceu 17,2%, totalizando US\$ 3,90 bilhões

JANEIRO A MAIO/2022

- **Total:**
- crescimento de 8,0%, atingindo US\$ 29,65 bilhões
- **Setores:**
- Agropecuária: crescimento de 0,2%, totalizando US\$ 7,95 bilhões
- Indústria Extrativa: diminuição de -4,5%, totalizando US\$ 6,12 bilhões
- Indústria de Transformação: crescimento de 19,4%, totalizando US\$ 15,46 bilhões
- **Parceiros:**
- Argentina: aumentou 27,5%, totalizando US\$ 1,47 bilhões
- EUA: cresceu 7,9%, totalizando US\$ 3,09 bilhões
- China, Hong Kong e Macau: diminuiu -11,9%, totalizando US\$ 8,53 bilhões
- União Europeia: cresceu 47,7%, totalizando US\$ 4,99 bilhões



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

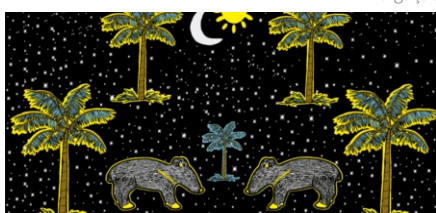


As pausas da vida

Quantas vezes nós nos enganamos com a ideia de que para aprender algo novo é preciso estudar à exaustão? A verdade é bem outra: o cérebro precisa de descanso para consolidar o conhecimento e transformá-lo em memória duradoura e não de práticas intensas. O pesquisador brasileiro Leonardo Claudino é um dos coautores do estudo feito pelos Institutos Nacionais de Saúde dos Estados Unidos e publicado em 2021 na revista Cell Reports. Segundo a pesquisa, revelada em matéria no jornal Folha de S.Paulo, pequenos intervalos podem ser particularmente produtivos para o cérebro de quem pratica novos movimentos minuciosos e repetitivos, como atletas ou músicos - ou mesmo pacientes que estejam tentando recuperar habilidades perdidas após um derrame, por exemplo. Acho que também vale para nosso cotidiano, enriquecido com pequenas pausas para retrazar a rota e aprender a viver com mais significado...

VISUAIS

Exposição em Porto Alegre



Divulgação

Na Fundação Iberê Camargo, em Porto Alegre, você pode conferir a mostra de **Xadalu Tupã Jekupé**, com curadoria de Cauê Alves, que reúne 19 obras - sendo 14 produzidas especialmente para a exposição - e aborda a questão do apagamento da cultura indígena na região oeste do Rio Grande do Sul, onde diversas etnias foram dizimadas.

“O trabalho de Xadalu nos abre uma perspectiva da história a partir da visão dos que perderam as batalhas. Não apenas a Guerra Guaranítica, mas também as pequenas batalhas cotidianas, aquelas que silenciosamente vão sendo travadas e talvez nem sejam percebidas como uma batalha por quem venceu. Contribuí para que outro modo de vida ganhe visibilidade e possa se tornar possível”, destaca Cauê.

Serviço

Fundação Iberê Camargo,
Av. Padre Cacique, 2000
Porto Alegre, RS
Funcionamento:
quinta a domingo,
das 14h às 18h
Fim da mostra: 31 de julho

FOCO

Santista de coração e alma

Divulgação

Lucia Mesquita Roma, Diretora da Missão Empreendimentos, definitivamente não gosta mesmo é de falar em público, prefere observar e, como toda canceriana, mantém suas raízes em Santos, São Paulo, e valoriza muito a vida familiar. A empresária faz parte dos conselhos Feminino e do Santos Export do Fórum Brasil Export.

Ela mora até hoje em Santos e diz que adora a cidade e é muito feliz. Só saiu mesmo quando foi cursar Direito em São Paulo. Nessa época, até pensou em não voltar, mas o chamado familiar para entrar na empresa Mesquita Transportes e Serviços, no ramo de logística, foi maior. E ela nunca se arrependeu. Mesmo quando resolveu fazer especialização em Logística, ia no bate e volta.

Durante 21 anos trabalhou na Mesquita, que fechou na passagem da 2ª para a 3ª. geração. “Foi um grande aprendizado que vou levar para a vida toda. Muita negociação e resiliência. Acabamos vendendo a empresa em 2007”.

Depois de um tempo, Lúcia assumiu a direção na Missão Empreendimentos Ltda, holding familiar, com participação em empresas de tecnologia (Iport Solutions, Monitainer e Real Tracking), locação de equipamentos de transporte (Mesquita Locações Ltda) e negócios imobiliários.

Na Missão, reconhece que dá pitacos em tudo e está muito satisfeita com o trabalho: “Acredito na melhoria do cenário econômico, apesar de alguns soluços pela frente, como eleições e Copa do Mundo. Temos três trades na empresa, mas tecnologia é o que traz mais novidades. Atuamos com sistemas de controle para recintos alfandegados, monitoramento e gestão de riscos e lacres eletrônicos”.

Lúcia comenta que a pandemia deu uma acelerada no setor de tecnologia e que o crescimento vai continuar: “Todos perceberam que não devem ficar dependentes de gente no escritório, pode acontecer situação semelhante e é preciso se preparar para processos mais digitalizados e mais controlados”.

Quando começou a atuar no setor portuário, o número de mulheres era muito pequeno. “Eu nunca tive problemas e sempre me respeitaram, mas olhava do lado e não encontrava outras mulheres. Por isso fiquei muito feliz na apresentação do Conselho Feminino do Brasil Export, ao ver tantas mulheres jovens, atuantes, com muito conhecimento do setor. Muito bom assistir essa evolução.

Os homens são muito sistemáticos, a mulher acaba tendo um outro olhar, tem uma sensibilidade que os homens não têm. Hoje em dia nós já conseguimos ser ouvidas em qualquer ambiente e podemos mostrar que viemos para somar, compartilhar, e não dividir”, diz.

Apaixonada pela cidade, avalia que morar em Santos é o melhor nessa fase da vida. “Tenho o privilégio de curtir a praia, mesmo durante a semana, sempre que quero e posso. Estou descobrindo e muito animada com o beach ténis. Fui mãe tarde, com 42 anos, curto demais meu filho Rodrigo,



16 anos. Minha vida é metade trabalho e metade com ele, conversamos muito, jogamos tênis juntos, é um supercompanheiro”.

Lúcia está casada há 31 anos com o empresário Moacir Roma, gosta de ler e de caminhar na praia. “Em Santos a vida é muito mais tranquila, consigo fazer um monte de coisas que em São Paulo não conseguiria, frequento academia três vezes por semana e vou muito ao Tênis Clube, pertinho de casa. Quando dá dou uma fugidinha e vou para a fazenda em Amparo”.

Sua dica de restaurante em Santos é o Tapa, na Azevedo Sodré, esquina com Carolina Rodrigues: “Gosto das comidinhas deles, vou a pé, sempre dou uma passadinha. Quando eu não quero sair eles levam na minha casa”. E seu lema de vida é tentar colocar em prática uma frase do avô Gentil: “Sistematicamente modifique para melhor”.

MERGULHO

Sim, todo mundo sonha

A jornalista, escritora e analista junguiana **Vera Leon**, amiga de muitos anos, se especializou em sonhos e criou em 2016 o canal "Que sonho é esse?" no Youtube. Vera é apaixonada pelo tema e fala de sonhos com profundidade. No canal, com 4.602.072 visualizações, você encontra suas interpretações para sonhos com dentes, morte, animais e muito mais. Para a Estilo BE, Vera deu essa entrevista especial:

Todo mundo sonha?

Não tenho a menor dúvida que todo mundo sonha, ainda que muita gente diga que não sonha. Na realidade, são pessoas que não lembram do sonho, e isso tem muito a ver com a vida que se leva hoje, com tantos apelos externos e tanta desatenção ao mundo de dentro, à dimensão da alma. Lembro, quando tinha meus cachorros em casa, de eles fazendo caretas e grunhidos enquanto dormiam, e eu dizia que estavam sonhando... Os bebês, até os recém-nascidos, também sorriem, choramingam e fazem caretas durante o sono e a gente acredita que sonham. E hoje, com os estudos da neurociência, o que era uma impressão ganha contornos científicos. Do ponto de vista da saúde mental, sonhar equilibra a energia psíquica, compensa emoções que, na vida acordada, não estamos conseguindo trabalhar.

Qual o melhor caminho para conseguir entender um sonho?

Não há uma receita, principalmente se a pessoa não tem o acompanhamento de um terapeuta que auxilie nesta abordagem. Mas uma orientação que dou é não ignorar seu sonho, não achar que aquilo é uma bobagem, tendência bastante comum pelo fato de não entendermos as imagens e situações de um sonho. É compreensível não entender, porque o sonho fala por símbolos, e isso requer que o sonhador faça as associações com esse conteúdo simbólico. Então, o caminho é: preste atenção ao seu sonho, anote em um caderno especialmente destinado para isso, faça as associações possíveis às cenas do sonho, e relacione com o que se passa com você, naquele momento, na vida acordada. É um caminho que ajuda bastante a ampliar o sonho.

O que é o sonho?

Cada sonhador terá uma resposta para isso e tudo é válido, pois não se pode ignorar a história de vida da pessoa, as crenças que ela traz, a perspectiva como indivíduo. Naquilo que acredito e trabalho, naquilo que aplico para a minha vida, sonho é a mensagem que me envia a minha natureza mais profunda para que eu reprogramo a rota na vida da vigília. O comportamento do ego pode estar em desacordo com



José Luís Borges

a dimensão da alma e é o sonho, no meu entendimento, que me aponta o caminho. Um mensageiro fiel, atento, trazendo informação de um mundo que, conscientemente, é muito difícil de acessar.

Ele sempre traz mensagens?

Sempre é mensageiro. Penso que mesmo nos sonhos mais corriqueiros podemos encontrar um recado, uma luz, um suporte para determinado questionamento. E aqueles que chamamos de grandes sonhos, que nos acompanham pela vida afora, esses são grandes mensageiros e, quando bem trabalhados, podem até determinar mudança significativa de vida, aquilo que eu chamo de reprogramar a rota. Pode ser até que, conscientemente, a gente não dê conta do tamanho da mensagem, mas ela irá se cumprindo se nos mantivermos conectados com nossa dimensão mais profunda. Ou seja, olhe-se, ouça-se, respeite-se, seja quem você veio para ser, cumpra sua missão, obedeça ao propósito divino e a alma lhe responderá com amor.

Para conferir os vídeos no Canal do Youtube: <https://www.youtube.com/c/QueSonhoÉEsse>

BE+

Divulgação



- Parabéns aos jornalistas Leopoldo Figueiredo e Bruno Merlin que brilharam (e olha que sem ensaio) como âncoras no estúdio criado especialmente para a estreia do programa **MetaBE**. O programa será mensal, sem dia fixo e a próxima edição está marcada para o dia 13 de julho. E eu adorei que a Estilo BE também terá um espaço. Vocês podem conferir pelo **portal BE News** ao vivo.
- Boa notícia para o setor: a Wilson Sons iniciou a operação do primeiro de uma série de seis novos rebocadores da companhia, que trazem ao Brasil um conceito inovador: a embarcação conta com novo design de casco que permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa.
- Organização sem fins lucrativos, o Instituto Procomum é um bom exemplo de entidade que visa repensar o papel das organizações da cultura livre em um contexto de transformações políticas e culturais no País, no mundo e no na internet. Em cinco anos, o instituto recebeu cerca de 2 mil pessoas entre participantes dos projetos, público visitante e em ações, promovendo cerca de 200 iniciativas comunitárias na Baixada Santista.
- Educação é o caminho. Estudos do Insper e da Universidade de São Paulo, com apoio do Instituto Natura, revelam que investir em escolas em tempo integral reduz as taxas de homicídio de jovens homens em até 50%. A pesquisa analisou 16 anos de uma política referência em Pernambuco, que aumentou o tempo de aula para 10 horas e apostou em um currículo centrado no projeto de vida e no protagonismo do estudante.

BE-

- As notícias dos jornais estão em sintonia com os dados do boletim do Instituto Sou da Paz, que mostrou que a criminalidade voltou a crescer e já tem nível próximo ao de março de 2020. O número de roubos em todo o Estado cresceu 10,8% no primeiro trimestre ante igual período de 2021. Triste!
- As mortes em estrada continuam alarmantes. Somente no primeiro trimestre de 2022 ocorreram 14.976 acidentes nas rodovias federais do Brasil, o que corresponde a 23% do total do ano anterior. Esses acidentes resultaram em 17.115 pessoas feridas e 1.283 mortas. Entre os conselhos das autoridades, há três itens fundamentais e que muitos não respeitam: não se distrair ao volante com o celular ou a tevê portátil, nem andar em velocidade excessiva ou desviar a atenção com conversas. Atenção é a palavra.

FOTOGRAFIA

Testemunha Ocular

Para quem gosta de foto, a novidade do Instituto Moreira Salles é excelente: um site dedicado ao fotojornalismo, com produção e carreira de fotógrafos de diferentes gerações e regiões do país, destacando a realidade brasileira na construção a memória nacional. A concepção do projeto é do jornalista Flávio Pinheiro, que atuou como superintendente-executivo do IMS entre 2008 e 2020. O jornalista Mauro Ventura assina a edição do site, e o fotógrafo Leo Aversa, por sua vez, foi responsável pela edição de imagens durante a criação do projeto. José Medeiros, Walter Firmo, Luciano Carneiro, Evandro Teixeira, Custódio Coimbra e Henri Ballot são os profissionais em destaque. Confira: <https://testemunhaocular.ims.com.br>

Divulgação/Walter Firmo

