

HUB MP do Programa Renovar será votada até o fim de julho ▶ **p3**

SANTOS Prefeito pede garantias à Antaq sobre desestatização dos portos ▶ **p3**

ESTILO BE Comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso ▶ **p8 e 9**



A voz e a vez dos oceanos

Em entrevista exclusiva ao BE News, David Schurmann, CEO do Voz dos Oceanos, fala sobre a importância da conservação dos oceanos, os avanços nessa luta e como tal preocupação tem gerado oportunidades de negócios ▶ **p5**

EDITORIAL

Uma batalha que todos devemos travar

A sociedade começa a ter uma maior consciência sobre a importância dos oceanos, como afirma o explorador e CEO da Voz dos Oceanos, David Schurmann, em entrevista exclusiva ao BE News, publicada nesta edição. E exatamente em um momento em que os mares, sua fauna e flora mais demandam a atenção do homem, dado os níveis de poluição encontrados em seu meio. Uma situação já descrita como crítica, mas que pode ser solucionada, graças ao interesse da humanidade e a seu avanço tecnológico.

O relato de Schurmann é claro. A concentração de poluentes, especificamente o plástico, nos oceanos tem atingido níveis alarmantes. E tal situação tem afetado o planeta das mais variadas formas, sendo causa de morte da fauna marinha, prejudicando sua flora e já afetando a economia humana, especificamente a pesca e até a navegação. A concentração de plásticos nos mares chegou a tal ponto de que se teme problemas nos equipamentos de navios que utilizam a água dos oceanos para seu resfriamento. E quando essa análise chega aos microplásticos, o cenário é ainda pior, com esses elementos já sendo encontrados no corpo humano - onde entra através do consumo de peixes, por exemplo - e afetando a própria saúde.

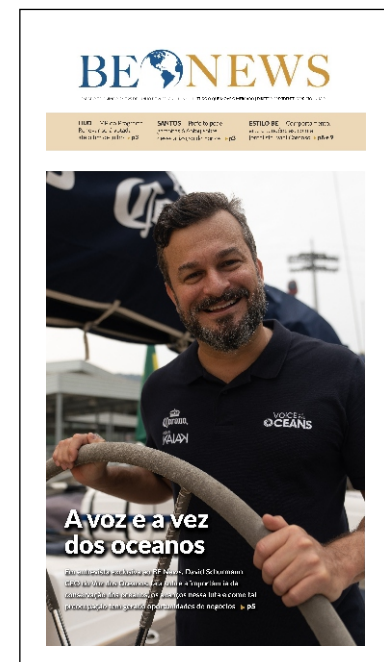
Mas ações já são realizadas para combater tal cenário. Há iniciativas para o recolhimento do plástico, ao menos do macroplástico. E quanto ao microplástico, avanços tecnológicos já surgem para dissolvê-lo.

A favor do combate a esse poluente, começa a surgir uma economia voltada ao tratamento desses resíduos, serviços que podem gerar riquezas e auxiliar no desenvolvimento de várias comunidades.

Mas tais ações e, principalmente, tal mentalidade a favor da recuperação dos oceanos ainda está se desenvolvendo e, nesse processo, deve ter o apoio não só de autoridades e da iniciativa privada, como de toda a sociedade civil. Essa é uma luta de todos nós. E cada um deve fazer sua parte, quer seja apoiando essas ações, reduzindo o consumo de plástico ou mesmo garantindo que o utilizado seja reciclado. Essa é uma batalha a ser travada diariamente e por cada um.

FOTO
Divulgação/Emmanuel Schurmann

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

5 “Essa conscientização do potencial econômico dos oceanos está começando” - entrevista com o Explorador e CEO da Voz dos Oceanos, David Schurmann

HUB

3 MP 1.112/22, do Programa Renovar, será votada na Câmara dos Deputados até o final de julho

SUDESTE

3 Prefeito de Santos pede garantias à Antaq sobre desestatização do porto

NACIONAL

4 Presidente sanciona Lei do ICMS dos Combustíveis com vetos

OPINIÃO

7 Mulheres, sentem-se à mesa, por Natalie Nanini

8 SOCIAL

Estilo BE: comportamento, arte e tendências, 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

**HUB**

Renovar na fila 1
A Medida Provisória (MP) 1.112/22, que criou o Programa Renovar, que retira de circulação veículos com mais de 30 anos de atividade, será votada na Câmara dos Deputados até o final do próximo mês de julho. A informação é do relator da MP, o deputado federal Josias Mario da Vitória (PP-ES).

RENOVAR NA FILA 2

O texto entrou em vigor no último dia 1º de abril, instituindo o Programa de Aumento da Produtividade da Frota Rodoviária no País (Renovar). A iniciativa é voltada a pessoas físicas e jurídicas proprietárias de caminhões, ônibus, micro-ônibus e implementos rodoviários. Aquelas que desejarem participar do Renovar terão seus veículos com mais de 30 anos recolhidos e destinados à reciclagem. Em troca, eles vão receber benefícios e vantagens para substituí-los.

RENOVAR NA FILA 3

Segundo o Governo, na fase inicial do programa, os benefícios ofertados pelo poder público vão priorizar os transportadores autônomos de cargas (TAC), ou seja, os motoristas com veículos próprios e que são contratados por uma empresa para fazer entregas, sem se tornarem empregados registrados.

SIMULAÇÃO 1

Quem desejar saber como é a experiência de dirigir um caminhão ou até um ônibus, pode satisfazer sua vontade hoje. Basta utilizar o simulador de direção que está instalado no estande do Sistema CNT (Confederação Nacional do Transporte, Sest-Senat e ITL) no Parque da Mobilidade Urbana (PMU) até este sábado, no Memorial da América Latina, em São Paulo (SP). A atividade é gratuita.

SIMULAÇÃO 2

Com apoio do Sistema CNT, o Parque da Mobilidade oferece várias atrações gratuitas, como test drive com carros elétricos, aulas de bike, questões sobre mobilidade e exposições de drones.

Prefeito de Santos pede garantias à Antaq sobre desestatização do porto

Em reunião com o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, na Prefeitura, Rogério Santos manifestou preocupações com possíveis impactos na economia, no turismo e na mobilidade urbana, após a desestatização do complexo e arrendamentos de terminais

Marcelo Martins/PMS

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br



O prefeito de Santos, Rogério Santos, recebeu o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, no Paço Municipal, para debater possíveis impactos para o município decorrentes da desestatização do Porto de Santos e dos arrendamentos do STS10 e STS53

O prefeito de Santos, Rogério Santos, e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, se reuniram na Prefeitura de Santos, na tarde de ontem, para discutir os impactos da desestatização do Porto de Santos e dos arrendamentos dos terminais STS10 e STS53 no município.

Segundo o prefeito, o assunto principal do encontro foi a desestatização do Porto de Santos. Rogério ressaltou que não é contra a privatização, mas quer garantias de que a mudança na gestão do complexo portuário não trará, em suas palavras, prejuízos à cidade. “É um processo que está em andamento e que a Prefeitura não se coloca contra, mas ela vê ajustes necessários a serem feitos para garantir algumas situações que são importantes para a cidade de Santos. A garantia de emprego para o trabalhador portuário avulso, a garantia de um cais público que atenda o trabalhador portuário avulso e, também, os empresários locais, pequenos e médios, que atenda o escoamento de pequenos agricultores. Enfim, o porto, além de toda a sua importância de ser o maior equipamento de logística do Brasil, tem um papel fundamental social. E nós queremos também a garantia de que não haverá prejuízo para o Terminal de Passageiros. Nós queremos que as coisas sejam feitas no tempo certo e da maneira adequada”, afirmou o prefeito.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, afirmou que o Governo Federal reconhece e compartilha as mesmas preocupações da Prefeitura de Santos quanto aos possíveis impactos socioeconômicos e logísticos, destacando que todos os processos ainda estão em andamento e podem ser modificados. “Essa preocupação que há na Prefeitura é uma preocupação comum e que deve ser contemplada dentro do planejamento de todos esses arren-

damentos e de todas essas obras de intervenção tanto na malha ferroviária quanto nos acessos rodoviários ao Porto de Santos. Todos esses arrendamentos ainda estão em fase de conclusão de sua modelagem. Então, todas essas contribuições da Prefeitura são muito importantes porque ainda dá tempo de serem feitos ajustes e de se melhorar o modelo”, disse Nery.

O prefeito reforçou ainda um pedido já encaminhado à Antaq de que o leilão da área do STS53 ocorra após a finalização da construção do novo Terminal de Passageiros, que será instalado no cais do Valongo. O STS53 será erguido em área na região de Outeirinhos e é destinado à movimentação e armazenagem de granéis minerais, principalmente, fertilizantes e sulfatos. O terminal possuirá conexões rodoviária e ferroviária para a Baixada Santista. O processo está em fase de consulta pública. “Antes de se leiloar o STS53, que se construa primeiro o novo terminal (Terminal de Passageiros no Valongo). Não há dúvida de que o STS53 vai impactar diretamente na movimentação de passageiros”

á para Nery, não é necessário esperar a conclusão do novo terminal de passageiros para dar início ao STS53. “A nossa premissa é que o STS53 não impacte as atividades do terminal de passageiros, dos navios de turismo, até pela importância que tem para a economia. Então, nós vamos estudar alternativas, não necessariamente tem que se

esperar a conclusão do novo terminal para se começar o STS53, mas o que há é um compromisso de que a implantação do STS53 não cause nenhum impacto dentro das operações dos navios de turismo. Mas, vamos considerar todos esses pontos que foram trazidos pela Prefeitura para a gente ter um modelo robusto e que traga eficiência, modernização e produtividade para o porto e que não cause nenhum transtorno na relação portocidade”, destacou o diretor-geral da Antaq.

Rogério Santos manifestou ainda a sua preocupação com a geração de um gargalo na entrada de Santos, na Via Anchieta, com as operações do futuro STS10. A área destinada ao terminal STS10 está localizada na região do Saboó, na margem direita do Porto de Santos, e prevê a movimentação e armazenagem de cargas containerizadas. O processo licitatório está em fase de consulta pública. “O STS 10 vai impactar no sistema viário na entrada de Santos, na Via Anchieta, então, é necessário que o Governo Federal faça a sua parte. Desde 2003 há uma pactuação. O município fez a entrada de Santos, o Governo do Estado está ampliando e o Governo Federal não fez nada ainda. E precisa fazer esse viaduto porque só o STS 10 vai trazer aumento de 20% no número de caminhões diariamente à cidade de Santos. São coisas necessárias que precisam ser organizadas, conversadas, feitas no tempo certo para que o porto, mas, princi-

palmente, a cidade de Santos não tenha prejuízo”, declarou Rogério.

Quanto ao possível gargalo na entrada de Santos, apontado pelo prefeito, Nery afirmou que “essa preocupação é pertinente, faz parte de um planejamento logístico e tem que haver uma orquestração entre todas as instâncias do Governo Federal – Antaq, Ministério da Infraestrutura, EPL (Empresa de Planejamento e Logística) ou BNDES, conforme o caso, e a Autoridade Portuária de Santos –, para que seja garantido, assegurado esse bom planejamento logístico, que a Prefeitura reclama e que é muito justo e deve ser observado em todo esse processo que vem tendo o Porto de Santos, de concessão, de arrendamentos e de modernização”, salientou.

O prefeito de Santos disse que a reunião foi realizada para que fossem discutidos todos os pontos já mencionados e que constam em ofício encaminhado à Antaq, no mês de fevereiro. “Encaminhamos ofício à Antaq, em fevereiro, com 25 páginas, onde constam as preocupações da Prefeitura para que não haja prejuízo para a cidade de Santos. Nada melhor do que, além da resposta oficial, essa conversa. O intuito é, justamente, a gente melhorar, ampliar a possibilidade desses processos para que tenham um grande avanço tanto para a economia brasileira, mas, também, para todos nós santistas, para toda a região da Baixada Santista”, concluiu Rogério Santos.

NACIONAL

Presidente sanciona Lei do ICMS dos Combustíveis com vetos

O chefe do Executivo descartou trecho que zerava cobrança da contribuição do PIS/Pasep e do Cofins sobre gasolina e etanol e a compensação aos estados e municípios

Fábio Rodrigues Pozzebom/Agência Brasil



Segundo Bolsonaro, a proposta sobre o PIS/Pasep e Cofins trazia perdas de arrecadação não necessárias para a redução do preço dos combustíveis nesse momento de crise

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O presidente da República, Jair Bolsonaro (PL), sancionou o Projeto de Lei Complementar (PLP) 18/2022. Transformada na Lei 194/2022, a norma limita a cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) de combustíveis, energia elétrica, comunicações e transporte coletivo.

A sanção foi publicada em edição extra do Diário Oficial da União (DOU) da última quinta-feira (23). O texto limita a cobrança do ICMS sobre os produtos que passam a ser considerados essenciais à alíquota mínima de cada estado, que varia entre 17% e 18%, dependendo do estado. Con-

tudo, o chefe do Executivo fez vetos importantes à nova lei.

O primeiro previa a compensação por meio do desconto de parcelas de dívidas refinanciadas pela União. O objetivo era repor aos estados e municípios recursos para manutenção dos gastos atuais com saúde e educação. Para Jair Bolsonaro, a medida é desnecessária, uma vez que, nos últimos dois anos, foi observada melhora significativa na situação fiscal de estados e municípios. A melhora dos resultados primários dos governos regionais resultou em um acelerado acúmulo de ativos financeiros, que alcançaram o valor de R\$ 226 bilhões em abril de 2022", afirmou.

Outro dispositivo aprovado pelos parlamentares e vetado pelo presidente da República zerava a cobrança da

contribuição para o Programa de Integração Social e o Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PIS/Pasep) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) sobre produtos como gasolina e etanol. Segunda a justificativa para o veto, a medida gerará "perdas de arrecadação não necessárias para a redução do preço dos combustíveis nesse momento de crise".

Os vetos precisam ser apreciados em sessão conjunta do Congresso Nacional em 30 dias. Após esse prazo, passam a trancar a pauta de votação. Para a rejeição de um veto, é necessária a maioria absoluta de senadores (41 votos) e deputados (257 votos). Se for registrada uma quantidade inferior de votos pela rejeição em umas das Casas, o veto é mantido. O

veto derrubado pelo Congresso é encaminhado à promulgação pelo presidente da República. Se ele não agir em 48 horas, a promulgação se dá pelo presidente do Senado.

Opiniões

Os vetos apresentados pelo Executivo à Lei do ICMS dos Combustíveis criaram opiniões divergentes dentro do Senado. De acordo com o senador Wellington Fagundes (PL-MT), os vetos foram justificáveis, uma vez que poderiam criar novos encargos ao Governo.

"O veto a algumas regras contidas no PLP 18, que busca frear ao consumidor o impacto da inflação em produtos considerados essenciais, como os combustíveis, energia, transporte coletivo e comunicações, aconteceu porque foi criado um subsídio federal para a

União pagar em cima destes produtos. Ou seja, um novo encargo ao Governo", disse.

Já o líder da minoria no Senado, Jean Paul Prates (PT-RN), afirmou que a oposição tentará derrubar os vetos apresentados. Segundo o parlamentar, vai prejudicar setores importantes como educação e saúde.

"Os vetos apresentados reforçam o nosso alerta: em vez de resolver a sério o problema, o Governo apresenta paliativos que são prejudiciais. O veto à recomposição dos recursos da saúde e da educação vai prejudicar demais esses serviços, e sabotar todos os ganhos que tivemos com o novo Fundeb. O Governo prefere sacrificar a saúde e a educação pública a rediscutir a política de preços de combustíveis. Vamos lutar pela derrubada desse e outros vetos", falou.

ENTREVISTA

DAVID SCHURMANN

Explorador e CEO da Voz dos Oceanos

Essa conscientização do potencial econômico dos oceanos está começando”

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA AO JORNAL BE NEWS, O EXPLORADOR E CEO DO VOZ DOS OCEANOS, DAVID SCHURMANN, FALOU SOBRE O POTENCIAL DE NEGÓCIOS DOS OCEANOS RELACIONADO À PRESERVAÇÃO AMBIENTAL, ENTRE ELES O COMÉRCIO DE PLÁSTICO, PARTICIPAÇÃO NA CONFERÊNCIA DA ONU E O QUE A EXPEDIÇÃO JÁ CONSTATOU DE POLUIÇÃO POR PLÁSTICO EM PRAIAS DE CIDADES PORTUÁRIAS

Divulgação/Emmanuel Schurmann



O explorador e CEO do Voz dos Oceanos, David Schurmann, a bordo do veleiro Kat

ragens, e em todas as praias encontrou plástico. Ele falou ainda sobre a participação na Conferência da ONU e o potencial de negócios dos oceanos relacionado à preservação ambiental, entre eles, o “plastic full trade”, em tradução livre, comércio do plástico.

Para conhecer ou colaborar com o projeto Voz dos Oceanos, acesse <http://voiceoftheoceans.com/>.

O projeto Voz dos Oceanos participará da Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, em Lisboa, e você apresentará os dados sobre a poluição por plástico que a equipe da expedição encontrou em todas as praias por onde já navegou até o momento. Por que, além da questão da conscientização e da busca de soluções ambientais para mitigar os impactos do lixo nos oceanos, é tão importante para o Voz dos Oceanos participar da Conferência da ONU?

A expedição Voz dos Oceanos, iniciada em 2021, já passou por cerca de 40 portos e ancoragens. A gente cruzou quase o Brasil inteiro, o Caribe, as Bahamas e, agora, a Flórida (EUA). A nossa equipe encontrou plástico em todas as praias. É muito chocante verificar que a gente navegou lá do Sul até a América do Norte e a gente não deixou de encontrar plástico. Esse é um dado que a gente vai levar para a Conferência dos Oceanos das Nações Unidas. Nós também iremos mostrar o que estamos conseguindo fazer em termos de

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Entre 23 milhões e 37 milhões de toneladas de plástico poderão ser escoados para os oceanos todos os anos até 2040, segundo o Programa da Organização das Nações Unidas para o Meio Ambiente (Pnuma). Este projeto apoia a Voz dos Oceanos, uma expedição marítima liderada pela Família Schurmann com o obje-

tivo de combater a poluição por plástico nos mares, em busca de soluções inovadoras e de conscientização de pessoas ao redor do mundo. Os dados obtidos pelo Schurmann sobre este poluente em suas viagens serão levados à Conferência dos Oceanos das Nações Unidas, que será realizada da próxima segunda-feira, dia 27, a 1º de julho, em Lisboa (Portugal). O evento é promovido em conjunto por Portugal e Quênia.

Esta será a primeira parti-

cipação da Família Schurmann na Conferência dos Oceanos da ONU. Iniciada em 29 de agosto de 2021, a expedição Voz dos Oceanos já navegou por quase toda a costa brasileira, Caribe, Bahamas e, agora, se encontra na Flórida (EUA). A viagem será concluída em dezembro de 2023.

Em entrevista exclusiva ao jornal BE News, o explorador e CEO do projeto Voz dos Oceanos, David Schurmann, disse que a expedição já passou por cerca de 40 portos e anco-

NACIONAL

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 5

ENTREVISTA

O CEO DO VOZES DO OCEANO, DAVID SCHURMANN, FARÁ UMA APRESENTAÇÃO SOBRE A EXPEDIÇÃO QUE ESTÁ SENDO REALIZADA POR SUA FAMÍLIA. SERÁ NESSE DOMINGO, ÀS 15 HORAS, NO ATLANTIC STATION, EM LISBOA. TAMBÉM PARTICIPARÁ DO EVENTO O COO DO VOZES, JOÃO EDUARDO AMARAL, QUE TAMBÉM É O PRESIDENTE DO CONSELHO ESG DO BRASIL EXPORT. A INICIATIVA ÍNTEGRA O CALENDÁRIO DO PORTUGAL EXPORT

A EXPEDIÇÃO VOZ DOS OCEANOS, INICIADA EM 2021, JÁ PASSOU POR CERCA DE 40 PORTOS E ANCORAGENS. A GENTE CRUZOU QUASE O BRASIL INTEIRO, O CARIBE, AS BAHAMAS E, AGORA, A FLÓRIDA (EUA). A NOSSA EQUIPE ENCONTROU PLÁSTICO EM TODAS AS PRAIAS”

educação e, junto às ongs, oferecer uma plataforma para que possam aparecer e, quem sabe, obter mais apoio. Vamos mostrar o que as pessoas estão fazendo nesse trajeto que a gente já percorreu e, quem sabe, compartilhar boas práticas e boas ideias. E, por último, nos conectarmos com outras entidades, governos, iniciativas, financiadores. Porque uma expedição dessa precisa de financiamento, não sai 100% financiada. A gente precisa angariar fundos e doações para continuar e, também, para expandir a mensagem. Ter parcerias, seja com mídia, imprensa, com outras entidades, e com recursos a gente consegue ampliar essa nossa voz.

Quais são os principais desafios para obter apoio e realizar as ações?

O maior desafio é tentarmos conversar com o maior número de pessoas, seja através de uma entidade, mídia, ou algum lugar onde a gente tenha uma plataforma e uma voz e que essa voz possa ser ampliada. As pessoas, hoje, não têm mais a resistência que tinham antes sobre temas ambientais. Isso evoluiu muito nos últimos 15, 20 anos. Ninguém mais está fechando os olhos, falando... ah, são ecochatos. Isso já mudou. A sociedade civil já entendeu que nós temos um desafio, que nós temos um problema que precisa ser resolvido. Como resolver isso é o grande ponto. Mas o grande desafio é chegar a um maior número de pessoas, que elas possam entender isso e ser impactadas. As pessoas precisam entender que elas têm poder de transformação. O projeto, como ele já tem um histórico, mesmo que

curto, muito sólido, nós estamos a ter um retorno tanto de empresas quanto de entidades, que começam a enxergar o projeto com a seriedade e estrutura que tem. É um projeto muito bem elaborado, estruturado, de governança corporativa. Nós somos uma entidade não governamental e sem fins lucrativos e, ao mesmo tempo, a gente tem uma gestão profissional. A gestão profissional é necessária para que a coisa realmente mude, com, obviamente, boas pessoas que acreditam no propósito, e que são bons profissionais para que isso aconteça.

Você mencionou que a expedição constatou plástico em todas as praias de cidades portuárias por onde navegaram. Como os portos podem mitigar o descarte desse poluente nos oceanos?

A maioria dos portos já tem um olho no ESG e está buscando ações para que os plásticos não vão parar nos oceanos. O grande lance é a mercadoria que passa pelos portos e nós estamos tentando chegar nos grandes fabricantes. No porto, tem um trabalho muito grande a ser feito com os navios, não os de carga — que vão de um lugar para o outro e que, normalmente, tem isso mitigado ou auditado —, mas com os grandes navios pesqueiros que passam, às vezes, meses nos oceanos e que, muitas vezes, não retêm o seu lixo. Eles descartam isso diretamente no mar. A gente precisa de uma conscientização geral para que esses navios, que passam muito tempo no mar, não descartem o seu lixo nos oceanos. Eu acho que o porto tem muito mais esse papel de educação, quem sabe de fiscalização desse material. O porto pode se tornar um agente colaborativo nesse sentido.

As iniciativas de preservação ambiental nos oceanos têm impacto socioeconômico, ou seja, podem gerar negócios?

Com certeza. Existem inúmeras formas de novos negócios que podem surgir. O oceano poluído vai acabar afetando a navegação marítima de todas as formas. Você tendo um oceano saudável, ele te dará um retorno melhor. Eu falo desde navios de cruzeiros, que dependem do oceano para o turismo, e de água que entra dentro dos navios para refrigerar motores que vão ter os seus filtros cada vez mais poluídos com micro-

plástico. Então, existem inúmeras frentes que podem ser exploradas economicamente para que, primeiramente, não custem mais caro, e que se consiga criar novos modelos de negócios. Quem sabe, desenvolver modelos de negócio para fiscalização, para reciclagem, para trazer a comunidade mais próxima ao porto, porque isso é fundamental. Enfim, são inúmeras frentes que têm que ser pensadas junto com a sociedade.

Ainda, em termos de negócios, quais são as oportunidades que os oceanos oferecem?

Nós temos, por exemplo, iniciativas de cultura de algas para criar plásticos que são corretamente biodegradáveis, porque existem muitos plásticos ditos biodegradáveis, mas que demoram quase 200 anos para se tornarem biodegradáveis. O grande ponto é que à medida em que você vai preservando e necessitando dos oceanos, vai gerando novos negócios para atender a essas necessidades.

Considerando o que você disse sobre a mudança de consciência relacionando meio ambiente e oportunidade de negócios, as nações já enxergam o potencial econômico dos oceanos?

Essa conscientização do potencial econômico dos oceanos está começando. A compensação de carbono, por exemplo, virou um grande negócio. Eu vejo, por exemplo, o crédito de carbono como um grande negócio, uma preservação de floresta e regeneração de áreas para você compensar o carbono. Eu acredito que, em breve, nós seremos exatamente a mesma coisa. Qual é o seu plastic full trade (em tradução livre, comércio de plástico)? E o que você vai compensar para isso e para onde serão destinadas essas verbas? Com verbas, você consegue criar inúmeros negócios de inovação para você achar acesso à solução, seja através de infraestrutura, para mitigarmos o plástico e ele não chegar nos oceanos, seja por meio da reciclagem, ou de novos produtos que são desenvolvidos a partir de algas ou outros materiais biodegradáveis. Enfim, o horizonte é muito

promissor se a gente for comparar o que já tem sido feito e o que está sendo arrecadado com carbono. No oceano, está começando. Tem muita gente trabalhando com isso há muito tempo, mas, agora, o mundo começou a despertar para essa necessidade.

A participação do Voz dos Oceanos na Conferência da ONU é importante para disseminar essa mentalidade sobre o potencial de negócios a partir dos oceanos, aliando economia e sustentabilidade?

Quanto mais agentes pragmáticos conseguirem ecoar essa voz, melhor será. Eu brinco que nós somos os novos na “quadra”. Há entidades que têm 40, 50 anos e eu brinco que nós somos uma startup com 40 anos de experiência de navegação, mas nesse novo modelo, como uma organização não governamental sem fins lucrativos que pode afetar e impactar diretamente, de uma forma mais pragmática. Nós trazemos um frescor, um novo olhar, uma forma diferente de ver e dentro de uma ótica de testemunha. A gente está testemunhando, vendo acontecer e vamos mostrar tudo o que já conseguimos fazer em pouco tempo. Essas duas coisas nos ajudam a nos conectar com as demais organizações, governo e ampliar esse movimento para que a gente, de fato, tenha uma transformação. Nossa forma de contar história é muito diferente. As outras organizações que a gente ama e respeita, às vezes, têm histórias pontuais, a nossa é uma histó-

QUAL É O SEU PLASTIC FULL TRADE (EM TRADUÇÃO LIVRE, COMÉRCIO DE PLÁSTICO)? E O QUE VOCÊ VAI COMPENSAR PARA ISSO E PARA ONDE SERÃO DESTINADAS ESSAS VERBAS? COM VERBAS, VOCÊ CONSEGUE CRIAR INÚMEROS NEGÓCIOS DE INOVAÇÃO PARA VOCÊ ACHAR ACESSO À SOLUÇÃO, SEJA ATRAVÉS DE INFRAESTRUTURA, PARA MITIGARMOS O PLÁSTICO E ELE NÃO CHEGAR NOS OCEANOS, SEJA POR MEIO DA RECICLAGEM, OU DE NOVOS PRODUTOS QUE SÃO DESENVOLVIDOS A PARTIR DE ALGAS OU OUTROS MATERIAIS BIODEGRADÁVEIS”

ria contínua. É uma expedição contínua muito na linha de Jacques Cousteau (oceanógrafo francês que morreu aos 87 anos em 25 de junho de 1997, em Paris), como ele fazia há muitos anos atrás, só que num mundo moderno, com ferramentas modernas. A gente tem uma história para contar e o ser humano se engaja nas histórias, mais do que simplesmente nos movimentos. E a gente olha para essas duas coisas, a história e a iniciativa, um movimento.

Divulgação/Emmanuel Schurmann



Família Schurmann no início da expedição Voz dos Oceanos



NATALIE NANINI

jornalista e apresentadora do programa Porto & Negócios, na Santa Cecília TV
opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Mulheres, sentem-se à mesa

A expressão que dá título a este artigo, confesso, foi a primeira que veio à minha cabeça quando do convite, de surpresa, feito pelo colega de profissão, e referência no jornalismo portuário, Leopoldo Figueiredo. De bate-pronto respondi: "Artigo, eu?! Ainda não me sinto pronta!"

Tão logo nos despedimos, lembrei-me de parte do discurso de posse da atual diretora da Antaq, Flávia Takafashi. E sim, me "apropriei" de suas considerações para me aventurar por aqui, mas no melhor sentido da palavra.

Sou uma defensora da ativa participação da mulher em todos os segmentos, e no portuário não é diferente.

Sim, é verdade, e os números não mentem, que homens ainda são o maior número neste setor. Mas também é verdade que este universo tem passado por transformações, como mostra uma pesquisa recente realizada pelo Centro de Inteligência de Mercado da Strong Business School, considerando o período de 2011 a 2020 no Porto de Santos.

O estudo mostrou que a quantidade de homens trabalhando no cais santista subiu de 4.930 para 7.021, uma alta de 42,21%. O número de mulheres, por sua vez, saltou de 764 para 1.260, alta de 64,92%. Com base nos dados, é possível afirmar que a participação feminina no maior Porto do Hemisfério Sul teve um crescimento superior à masculina em 53,07%. Números que, se não se repetem, certamente se aproximam em outros portos brasileiros.

No segmento portuário, se há anos não se imaginava uma mulher no comando, hoje temos grandes referências, como a que me encorajou a escrever este meu primeiro artigo.

O que mudou nesses anos todos? Arrisco alguns fatores:

- 1 - A mulher saiu de casa, se profissionalizou.
- 2 - Tendo se profissionalizado, percebeu que de sexo frágil não tinha nada. E teve como aliada a tecnologia, afinal, cada vez

mais é preciso intelecto no lugar da força física.

3 - Ao se descobrir cada vez mais capaz, a mulher também começou a se apropriar da sua condição, sem deixar o medo ser maior do que sua capacidade.

4 - O mercado mudou (ainda bem) e passou a perceber, na prática, que a mulher que cuidava tão bem da casa e dos filhos, também era capaz de agregar em processos importantes.

5 - A diversidade no mercado portuário deixou de ser vista apenas como uma opção. Vejo com grande otimismo quadros de terminais portuários com um número cada vez maior de mulheres em cargos de liderança para funções diversas, não apenas em funções administrativas.

6 - A mulher não parou mais. E aqui é importante deixar claro que essa busca não se trata de competir ou de selecionar favorecendo pelo gênero, mas por competência e mérito.

As mulheres que hoje escrevem suas histórias no setor portuário têm na bagagem anos de estudo e qualificações constantes. Requisitos, aliás, exigidos por este mercado, independentemente de sexo, afinal, quem não se qualifica ou não se adapta às mudanças tecnológicas cada vez mais velozes e necessárias para a competitividade deste setor, fica à margem da empregabilidade, sendo homem ou mulher.

Mas como meu objetivo aqui é falar de representatividade, é inegável que neste aspecto as mulheres no setor portuário têm feito um grande trabalho. Tão bem feito que encorajam outras mulheres a não fugirem dos desafios, já que a "mesa" é grande e tem lugar suficiente para todos. O debate de ideias nunca deixará de ser salutar na busca por soluções para este setor que move a economia brasileira.

Para encerrar, tomo a liberdade de parafrasear Takafashi:

"Mulheres, sentem-se à mesa. Homens, sejam gentis". Com isso, não há dúvidas, o setor portuário só tem a ganhar com tão necessária equidade.



AS MULHERES QUE HOJE ESCREVEM SUAS HISTÓRIAS NO SETOR PORTUÁRIO TÊM NA BAGAGEM ANOS DE ESTUDO E QUALIFICAÇÕES CONSTANTES. REQUISITOS, ALIÁS, EXIGIDOS POR ESTE MERCADO, INDEPENDENTEMENTE DE SEXO, AFINAL, QUEM NÃO SE QUALIFICA OU NÃO SE ADAPTA ÀS MUDANÇAS TECNOLÓGICAS CADA VEZ MAIS VELOZES E NECESSÁRIAS PARA A COMPETITIVIDADE DESTES SETOR, FICA À MARGEM DA EMPREGABILIDADE, SENDO HOMEM OU MULHER.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



Silêncios - os meus, os seus e os nossos

Essa semana, durante uma reunião de um grupo de estudos, saiu o assunto de com quem gostaríamos de envelhecer, sejam parceiros, familiares, amigos. Ou até mesmo, a solidão escolhida. Quem é jovem, nem pensa nisso, mas é um bom exercício para qualquer fase da vida, para se refletir sobre o que é realmente importante para nós. Um dos integrantes do grupo disse que gostaria de ter ao lado uma pessoa que respeitasse os seus silêncios, e eu achei isso lindo. Em uma relação amorosa, por exemplo, quando vem a pergunta “o que você está pensando?”, dá vontade de sumir. E como é bom você sentir que os seus silêncios não incomodam, não invadem, não trazem inseguranças. E que também os silêncios do outro não sejam preenchidos por suas falas. O conteúdo e a forma das mensagens se alinham quando a vida a dois vale a pena. E tudo faz sentido.

VISUAIS

Referências múltiplas



Divulgação

A mostra “**Das Coisas Políticas e as Políticas das Coisas**” ocupa o Museu de Arte Moderna Aloisio Magalhães, em Recife (PE).

São obras de artistas de diferentes gerações, com técnicas e estilos diversos, e discute a presença e ausência desses corpos e sua representatividade em um acervo.

Entre os artistas, Tereza Costa Rêgo, Tarsila do Amaral (foto), Tomie Ohtake, Adriana Varejão e Oriana Duarte. A mostra surgiu a partir de uma pesquisa do grupo de estudos curatoriais do projeto “Das Coisas Políticas e as Políticas das Coisas”, formado por pesquisadores da equipe curatorial da exposição, coordenados por Ana Luisa Lima, crítica de arte, natural de Pernambuco.

Serviço

Até 30 de julho
MAMAM - Museu de Arte Moderna Aloisio Magalhães, Rua da Aurora, 256, Boa Vista, Recife (PE)
Funcionamento normal: terça a sábado, 12h às 17h

FOCO

O homem e as máquinas

Guilherme Penin está na Rumo desde 2016 na área de execução de projetos, mas neste ano assumiu como Vice-Presidente de Regulatório, Institucional, Projetos e Expansão. É formado em Ciências Econômicas e tem mestrado em Teoria Econômica pela Universidade de São Paulo. O setor de infraestrutura sempre esteve presente em sua vida profissional. Passou pela Ultra, foi servidor do BNDES, onde trabalhou nos setores de petróleo e gás, atuou na Casa Civil da Presidência da República e, em 2014, foi nomeado secretário executivo da Secretaria de Portos.

No Porto de Santos, foi presidente do Conselho de Administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo, mas sua principal ligação com a Cidade continua sendo afetiva: “Nasci em São Paulo, mas minha família chegou a Santos nos anos 50, meus avós, minha mãe e tios, vindos da Espanha. Minha avó era dona de uma pensão na zona portuária e minha mãe ficou em Santos até mudar para São Paulo e fazer faculdade, quando conheceu meu pai”.

O que ele queria ser quando crescer? Não lembra desse detalhe, mas diz que sempre teve vontade de participar de coisas importantes para o país: “Eu queria ajudar o país a crescer e a se desenvolver. Participar de tudo isso nessas várias cadeiras ocupadas até agora me deixa realizado. Cada um contribui com uma parte, há muitos atores trabalhando para que as coisas aos poucos melhorem. Mesmo aos trancos e barrancos, se olharmos como era o setor há 20, 30 anos, e agora, avançamos bastante”.

Chegar à Rumo, considerada a maior operadora de ferrovias do Brasil, com serviços logísticos de transporte ferroviário, elevação portuária e armazenagem, foi assumir um grande desafio. A Companhia opera 12 terminais de transbordo, seis terminais portuários e administra cerca de 14 mil km de vias férreas em vários estados. A base de ativos soma 1.200 locomotivas e 33 mil vagões.

Apassionado pelo setor, Penin costuma dizer que a ferrovia deve estar onde a carga está, e explica: “O desafio primeiro para a frase se tornar realidade é criar as condições. Foram muito poucos investimentos em ferrovias que deram certo nas últimas décadas. O Brasil teve uma grande onda de expansão de malha entre o final do século 19 e os anos 30 do século 20; depois esteve em crise por 80 anos ou mais, e só agora vemos algum tipo de retomada, ainda que lenta, mas acontecendo”.

Segundo ele, as razões da crise foram a expansão que houve lá atrás, muito vinculada às questões da carga; “As ferrovias que foram construídas na época tinham como finalidade buscar o café e as cargas com destino ao Porto de Santos e alguns outros. Depois se perdeu essa finalidade, começaram a construir ferrovias com dinheiro público de maneira aleatória, desvinculadas da demanda de onde efetivamente está a carga”.

O ponto central levantado é que o governo investiu só em rodovias desde os anos 30, optando por uma malha rodoviária extensa: “Nesse sistema, o dinheiro público é colocado para construir rodovias, enquanto é feita a cobrança de outorga das concessões ferroviárias. É um contrassenso absoluto. Fazemos subsídio cruzado errado. O modelo correto seria investir em grandes troncos de ferrovia, investir em grandes distâncias onde estão os grandes volumes”.

O segredo, é deixar cada modal na sua vocação, revela: “Não adianta pensar em rodovias para rodar dois mil km para caminhões, em que o caminhoneiro dorme longe de casa, em condições de trabalho ruins, esburacadas. Ou construir



Divulgação

ferrovias curtas. O certo é contar com longas distâncias e grandes volumes para amortizar todo o volume de capital empregado em uma ferrovia. E rodovias de qualidade nas pontas, trazendo as cargas para os grandes terminais ferroviários até 500 km”.

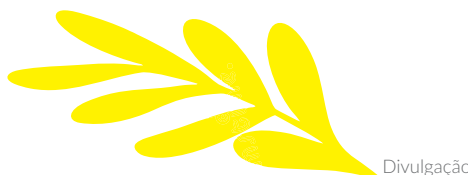
Um ponto positivo no governo, apontado por ele, é a renovação antecipada de concessões, afinada com a necessidade de estabilidade e prosperidade do modal ferroviário: “Para que se tenha um modelo de ferrovia que funcione, precisamos de estabilidade de regras de muitos anos. É um setor que demora para começar a receber retorno, depois de investir bilhões em projetos, pontes, terraplanagens, viadutos, trilhos, dormentes, tecnologia, centros de controle, material rodante, obras civis, locomotivas, vagões. Em geral são investimentos que se amortizam em dez, 15 anos, 25 anos. Se não se tiver uma clareza que as regras vão se manter e os contratos serão respeitados nesse período longo, dificilmente alguém vai ter coragem ou condições de investir no setor. É importante que as políticas públicas de infraestrutura de ferrovias e de portos, de maneira geral, sejam políticas públicas mais de Estado do que de governos. Assim, entrou ou saia governo, a estabilidade das regras e contratos continua.”

Novos contratos e novos projetos para a Rumo não faltam. E vêm muitas novidades pela frente. Com expectativas positivas para o setor, Penin acredita que depois de um ano difícil em 2021, com a quebra da safra do milho em função das condições climáticas, 2022 traz a esperança de uma boa safra: “Claro que será um grande desafio para o setor conviver com essa crise internacional do ponto de vista de suprimentos. Nós seguimos mantendo nosso nível de investimentos, comprando trens, fazendo as obras da Malha Paulista e avançando”.

As viagens, principalmente para Mato Grosso, Goiás, Brasília, fazem parte da rotina de Penin. Para garantir a cabeça em ordem, tenta praticar corrida, natação, bicicleta, beach tênis ou encontrar amigos no pouco tempo que sobra. “O corpo e a cabeça devem ficar ativos e sempre em dia”, ele sabe. E aproveita o tempo das viagens aéreas para ler. Entre seus preferidos estão os livros do escritor israelense Yuval Noah Harari, que reforçam o lado visionário que ele admira no autor.

MERGULHO

Educar para a paz depende de nós



O brincar é a primeira linguagem da criança e uma excelente abertura para que os adultos possam educar para a paz. A criança traz o seu jeito de brincar, mas pais e educadores podem oferecer propostas de brincadeiras em grupo, uma cooperativa para que todos ganhem juntos ao mesmo tempo. A sugestão é da pesquisadora e formadora **Adriana Friedmann**, especialista no tema. Doutora em Antropologia pela PUCSP, Mestre em Educação pela UNICAMP e Pedagoga pela USP, é criadora e coordenadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Simbolismo, Infância e Desenvolvimento e do Mapa da Infância Brasileira. Foi cofundadora da Aliança pela Infância e atualmente do Coletivo 'A vez e a voz das crianças' no qual desenvolve pesquisas, campanhas e formação. Confira sua entrevista exclusiva para a **Estilo BE**:

O que é educar para a paz?

Na verdade, educar para a paz se faz a partir do exemplo, da harmonia, do diálogo, das trocas, da aceitação, do respeito, em todos os níveis e em todas as idades. É criar ambientes harmoniosos e inclusivos, onde as crianças e jovens têm a oportunidade de se expressar, onde possam ser feitos combinados com relação a limites, atenção, cuidados. É partir de uma base de diálogo e cuidado com a criança desde pequena, aceitando as diferenças e acolhendo cada uma na sua singularidade.

Você costuma dizer que as crianças são esponjas, por que?

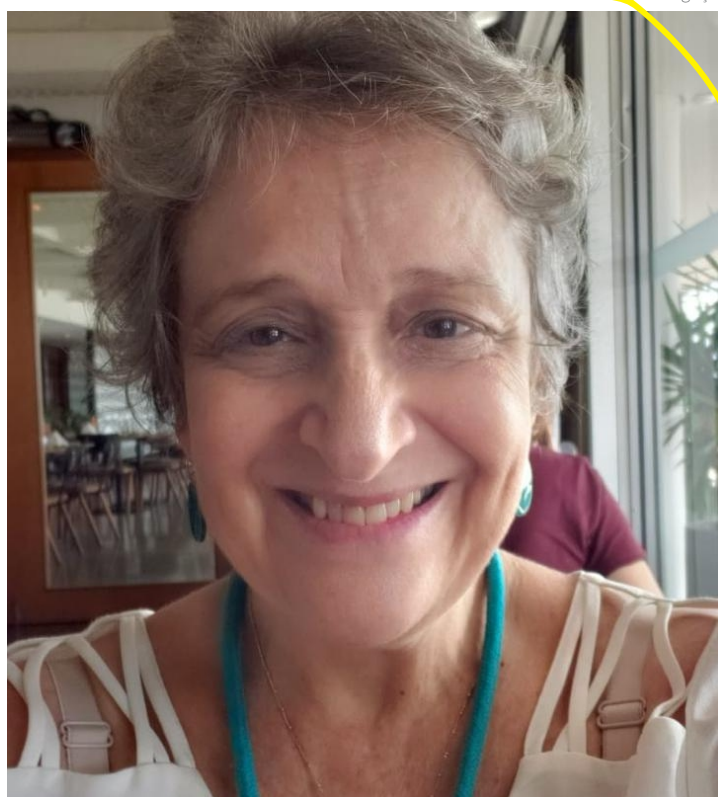
Elas absorvem tudo, e não só o que verbalizam. Absorvem gestos, atitudes, emoções principalmente. Acontece com todo ser humano, mas as crianças estão mais porosas nesse sentido, absorvem com menos consciência e lucidez mental, mas muito pelo emocional, pelos sentimentos. Ter atenção para isso é algo muito difícil e o adulto pode começar se conectando com as próprias emoções. Quando reagimos respondendo, corrigindo, até negando ou não aceitando, não estamos conectados. Às vezes, um colo, um abraço para acolher é a forma de realmente transmitir que estamos ouvindo.

Crianças têm repertório próprio, como aproveitar?

As crianças chegam nos grupos com seu repertório de vivências fora da escola, da família. Trazem questionamentos e conteúdos, e é preciso aprender a dar espaço para esse repertório. A brincadeira é uma das melhores formas. A criança imita e faz de conta que reproduz de alguma forma o que vive, o que sente, seus medos, o que aprendeu, seus desejos. A brincadeira, como o desenho, expressão plástica ou linguagens não verbais, são caminhos para ela nos ensinar e nos trazer seus repertórios, seus valores, situações em que vive, o que gosta, imagens que assistiu na TV ou no computador. Vamos pensar em criar espaços expressivos livres para descobrir como é a criança; algumas se expressam com o corpo, outras com as artes como música, pintura.

A diversidade da criança é entendida na escola?

É um tema importante. Até hoje ainda falamos muito em inclusão. Incluir uma criança no grupo tem a ver com levá-la para o grupo e fazer com que o grupo a aceite. Diversidade é entender que todas as crianças são diferentes, cada uma tem sua história única, influências multiculturais riquíssimas. Diversidade é acolher e se abrir para aceitar as diferenças.

**Como incentivar a imaginação e o afeto?**

Passa por oferecer tempos de liberdade para brincar, explorar, descobrir o próprio corpo, o entorno, a natureza. Dirigir menos, acolher mais e se abrir para diversidade de experiências. Uma situação em que a criança expressa na brincadeira pode virar uma pintura, um livro, uma peça. O afeto é a oportunidade de mostrar como ela pode se relacionar. Também respeitar os tempos em que ela quer ficar sozinha, mas estimular as trocas, as rodas para que o grupo possa se ouvir. O afeto não é forçado, ele aparece quando se cria oportunidades.

Como aprender a educar para a paz?

A paz começa dentro da gente. O adulto pode criar processos de autoconhecimento e buscar a sua paz interior. As escolas devem oferecer vivências e propostas usando a arte, a meditação, caminhos expressivos de autoconhecimento. Pais, educadores e qualquer adulto conseguem aprender como voltar ao equilíbrio, ao perceber o que os afeta.

Escutar também é fazer perguntas?

Não, pelo contrário. Promover a escuta é tomar distância, silenciar e observar não só com os olhos e ouvidos, mas com os nossos insights e intuições, com o que se percebe com as mensagens não verbais que as crianças manifestam o tempo todo através do corpo, do movimento, das suas escolhas, da sua musicalidade. É estar conectado a esse universo, silenciar, prestar atenção, tomar distância e parar de ensinar ou corrigir.

As nossas memórias de infância interferem na educação dos filhos?

Sim interferem organicamente e absolutamente no que queremos e fazemos pelos nossos filhos. Esse conteúdo fica impregnado de uma forma até não compreensível. Quando nasce um bebê a mãe vai cantar, vai olhar, vai tocar, reproduzindo a forma como foi cuidada, ou fazendo justamente o contrário, oferecendo o que não teve. Cada nova geração, cada nova criança, cada novo filho é um recomeço. Sempre temos a oportunidade de recomeçar de uma forma mais humana, mais harmônica e de maior aceitação de quem cada um é.

Contato: www.avezeavozdascriancas.com

TEATRO

A difícil vida a dois

Dois excelentes atores, **Marcos Caruso** e **Eliane Giardini**, assumem os personagens Mariano e Roberta na peça **"Intimidade Indecente"**, de Leilah Assumpção, em cartaz no Teatro Renaissance, em São Paulo. Casal sessentão desgastado pela mesmice da rotina, sem desejos, sem paixão e com muitas implicações, eles resolvem se separar, mas nem sempre a vida acolhe as resoluções. Em cena, apenas um grande sofá ocupa o palco. Não há trocas de roupa ou cenário. Dispensando artifícios, os dois atores constroem o envelhecimento de seus personagens se valendo basicamente do trabalho de interpretação. A direção é de Guilherme Leme Garcia.

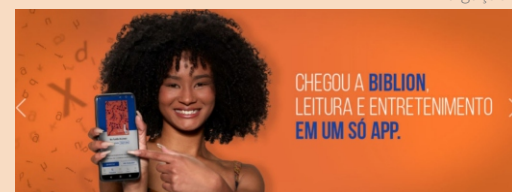
Serviço

Temporada até 31 de julho
Local: Alameda Santos, 2233 - Jardim Paulista, São Paulo/SP
Telefone: (11) 3069 2286
Capacidade do teatro: 448 pessoas
Horário: Sextas 21h, Sábados às 19h e 21h; Domingos às 17h
Ingressos: Sextas e Domingos R\$ 120,00, Sábados R\$ 140,00



BE+

Divulgação



- E viva a **BibliON**, iniciativa da Secretaria de Cultura e Economia Criativa do Estado de São Paulo. É a nova biblioteca online com mais de 15 mil títulos digitalizados em um único aplicativo, uma plataforma gratuita que pretende ampliar o acesso das pessoas aos livros. O projeto tem parceria com a SP Leituras, organização que gerencia o Sistema Estadual de Bibliotecas Públicas de São Paulo.

- Pontos a mais para quem consegue dormir bem: pesquisa recente publicada pela "Nature Aging" revela que uma noite mal dormida pode ser o suficiente para causar dificuldades para pensar e realizar tarefas, e que décadas de sono ruim podem levar ao declínio cognitivo. Segundo os estudos, sete horas de sono por noite é o período ideal.

- E o Porto de Suape continua líder nacional na navegação por cabotagem e na movimentação de grãos líquidos, segundo os números do primeiro quadrimestre de 2022 divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em seu Anuário Estatístico.

- Que tal fazer um tour virtual, com imagens em 360 graus, pelo Palácio José Bonifácio, sede da Prefeitura de Santos no Centro Histórico? A visita celebra os 259 anos do nascimento do santista José Bonifácio de Andrada e Silva e o Bicentenário da Independência. A 'Rota José Bonifácio' tem até uma mascote virtual do homenageado. (www.santos.sp.gov.br/palaciovirtual).

BE-

- Segundo a revista Science, manchas de óleo que juntas são duas vezes maiores do que a França poluíram o mar de 2014 a 2019, o que equivale a mais de 1,5 milhão de quilômetros quadrados de poluição oleosa no oceano. Pior: mais de 94% do óleo detectado tem origem em atividades humanas.

- Por medo, preconceito e até por desconhecimento ainda é muito baixo o número de pessoas que doam órgãos. Dados da Associação Brasileira de Transplante de Órgãos informa que a lista de espera de pacientes ultrapassou os 50 mil. Muitas vezes, a própria família resolve não seguir a orientação do parente morto, que deixou em vida seu desejo de doação.

- O Facebook perdeu para o YouTube a liderança de plataforma mais utilizada pelos brasileiros como fonte de notícias. O Digital News Report 2022 revela que Instagram e TikTok foram as plataformas que mais cresceram para busca de informação. A fonte é o MediaTalks by J&Cia.