

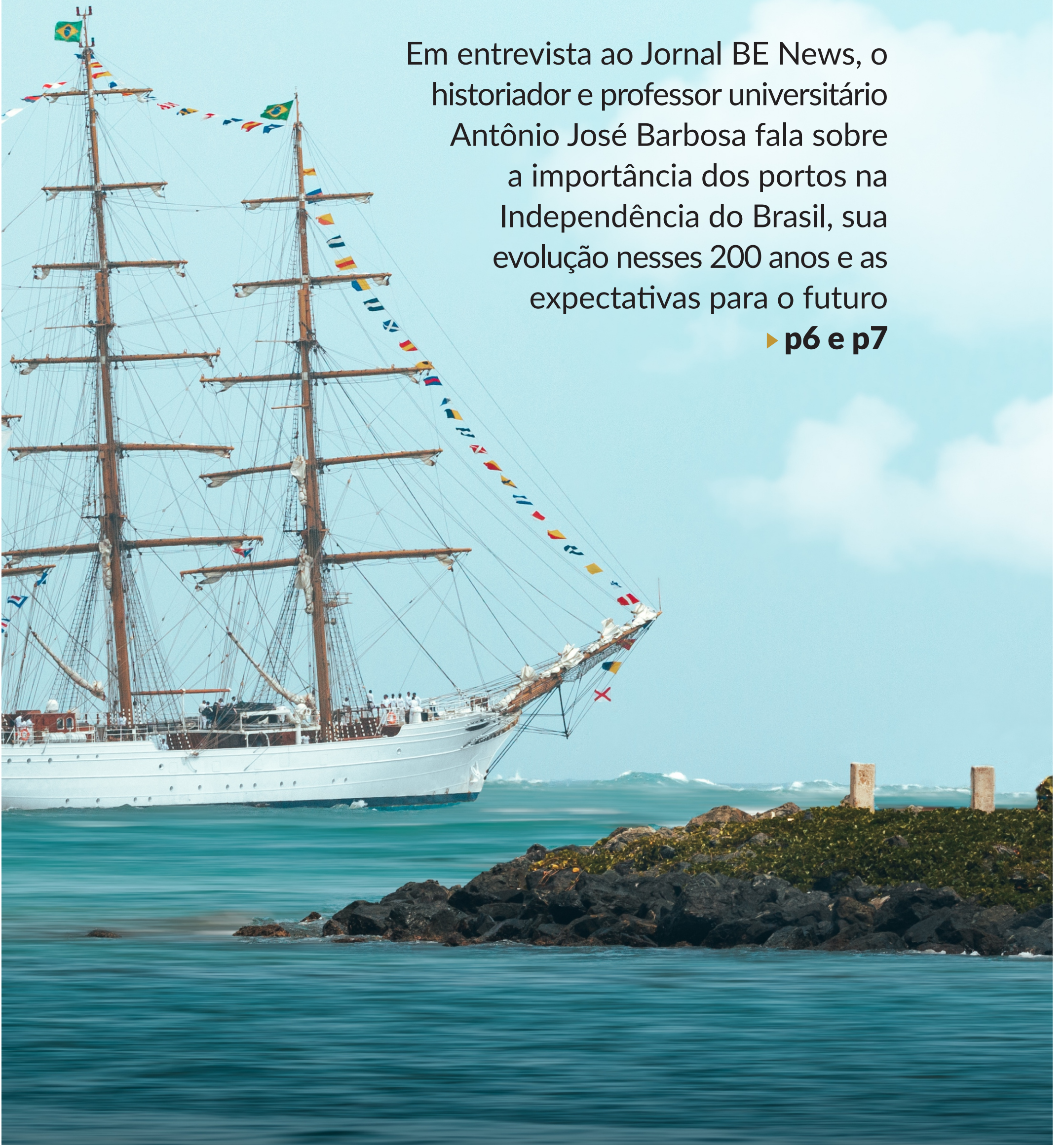
**HUB** Brasil e EUA apresentam custos logísticos semelhantes na exportação de soja ▶ **p3**

**TRAINEE** Programa da VLI está com inscrições abertas ▶ **p4**

**BICENTENÁRIO** Paradas navais celebram 200 anos da Independência ▶ **p8 e p9**

## “O processo de Independência começa com a Abertura dos Portos”

Em entrevista ao Jornal BE News, o historiador e professor universitário Antônio José Barbosa fala sobre a importância dos portos na Independência do Brasil, sua evolução nesses 200 anos e as expectativas para o futuro ▶ **p6 e p7**



## EDITORIAL

# Queda nos custos logísticos

Os custos logísticos para o agronegócio brasileiro têm caído, a ponto de esses gastos, desde 2020, estarem no mesmo nível do que os verificados nos Estados Unidos para o embarque de seus grãos. Essa conclusão integra um levantamento do Departamento de Agricultura do governo norte-americano, que aponta fatores nos dois países como explicações para este processo, como mostra a coluna HUB nesta edição do Jornal BE News. No Brasil, foi destacado principalmente a ampliação da infraestrutura portuária nas regiões Norte e Nordeste, facilitando o escoamento da safra por essas áreas, mais próximas das zonas produtoras do que os complexos do Sul e do Sudeste, tradicionais pontos de embarque.

A pesquisa do Departamento de Agricultura avaliou os custos logísticos para enviar carregamentos de soja das áreas produtoras de cada um dos países até a China, o principal importador do grão no mundo, no período de 2006 a 2022. E até 2020, a vantagem competitiva da logística dos Estados Unidos é inquestionável. Um dos momentos em que esses custos estavam mais distantes pode ser percebido em 2012, quando para levar uma tonelada da commodity de Iowa (sendo embarcada em Davenport) até a Ásia, foram gastos cerca de US\$ 75. No Brasil, uma tonelada de soja do Mato Grosso (exportada por Santos) sendo levada até os portos chineses tinha um custo de US\$ 160.

A partir de 2020, essa diferença atingiu seu nível mínimo, praticamente desaparecendo em alguns momentos. Essa proximidade de valores é explicada, por um lado, pelos gargalos logísticos que os Estados Unidos passaram a enfrentar com a pandemia de Covid-19 e, ainda, com a valorização do dólar. E no cenário brasileiro, ajudaram nessa redução os investimentos em infraestrutura tanto no Porto de Santos (SP), um dos principais pontos de embarque do grão produzido no Centro-Oeste, como nos terminais do Arco Norte, que, por estarem mais próximos das zonas produtoras, garantem custos logísticos menores - o tempo de viagem das fazendas até o cais chega a cair dois dias.

As conclusões do estudo norte-americano mostram, principalmente, o impacto do investimento no setor portuário brasileiro para o aumento da competitividade da produção do País, impulsionando as exportações. E evidenciam a importância dessa estratégia e, principalmente, porque tais ações devem continuar - ainda há demandas de infraestrutura a serem atendidas, agora mais nos acessos aos complexos marítimos.

Cabe ao poder público continuar e ampliar as condições para que o setor privado invista nessa infraestrutura, com destaque para as rodovias e ferrovias - que, hoje, concentram as maiores demandas. E com essas melhorias, é essencial que os gargalos logísticos brasileiros sejam eliminados, agilizando o transporte tanto da produção agrícola como de bens industriais e de consumo e, enfim, fortalecendo a economia nacional.

Há anos, fala-se que a competitividade do agronegócio, principalmente da "porteira" para dentro da propriedade agrícola, se perdia com os gargalos logísticos encontrados da "porteira" para fora. Está mais do que na hora de o País ter uma infraestrutura de transportes de excelência, independente do lado da "porteira" que se analisa,

FOTO  
AdobeStock

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ CAPA

6 "O processo de Independência começa com a Abertura dos Portos" - entrevista com o historiador e professor universitário Antônio José Barbosa

### HUB

3 Exportação de soja: Brasil e EUA já apresentam custos logísticos semelhantes

### NACIONAL

3 ANTT recebe primeiro requerimento de autorização para operação ferroviária

4 Programa Trainee 2023 da VLI está com inscrições abertas

Exportações de carne bovina sobem 8% e registram novo recorde mensal

### REGIÃO NORTE

5 Desafios e planos para acessos estarão em pauta no Norte Export

Ultracargo amplia capacidade de armazenamento com novo terminal

### INDEPENDÊNCIA

8 Desfile naval marca celebração do bicentenário da Independência em Santos

9 Orla da cidade do Rio de Janeiro terá parada com 22 navios de guerra

### OPINIÃO

10 "Hora da bacalhoadá", por Luiz Dias Guimarães



**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

Fabrizio Julião

#### Diretor-superintendente

Marcio Delfim

#### Diretora Administrativo-financeira

Jacyara Lima

#### Diretor de Redação

Leopoldo Figueiredo

#### Editor

Alexandre Fernandes

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

### INSCREVA-SE

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

### PUBLICIDADE

Maurício Almeida | (11) 995540-4282  
[mauricio.almeida@portalbenews.com.br](mailto:mauricio.almeida@portalbenews.com.br)

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655  
[megwallau@portalbenews.com.br](mailto:megwallau@portalbenews.com.br)



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

#### Brasil x EUA 1

A China, maior importador de soja do mundo, sempre enfrentou um custo logístico maior ao comprar o grão do Brasil do que dos Estados Unidos. Em alguns meses, o gasto com o transporte da commodity brasileira chegou a ser o dobro da norte-americana. Mas dados do Departamento de Agricultura dos EUA mostram que, desde 2020, esses custos são praticamente os mesmos.

#### Brasil x EUA 2

A perda da vantagem competitiva dos Estados Unidos se deve a fatores nos dois países. Por um lado, o mercado tem hoje um dólar mais valorizado e as cadeias de suprimentos norte-americanas têm enfrentado problemas de infraestrutura de transporte e vários gargalos, causados pela pandemia da Covid-19. Enquanto isso, o Brasil tem ampliado sua infraestrutura portuária nas regiões Norte e Nordeste, que estão mais próximas das zonas produtoras - a viagem para o escoamento da safra por essas localidades leva dois dias a menos do que a realizada para os complexos do Sul e do Sudeste, tradicionais pontos de exportação.

#### ESG 1

Com o objetivo de promover um amplo debate sobre práticas e políticas voltadas à sustentabilidade ambiental, governança e responsabilidade social com sua comunidade portuária, a Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) vai realizar a I Jornada ESG do Porto de Santos. Sua programação prevê eventos presenciais e online nos próximos dias 13, 14, 15, 20 e 21. A abertura, no dia 13, às 9 horas, será no Hotel Bourbon, em Santos (SP), com a participação do presidente da SPA, Fernando Biral. Logo na sequência, haverá a mesa-redonda Negócios como agentes de transformação social, discutindo com representantes de terminais portuários ações sociais realizadas por essas empresas.

#### ESG 2

Também no próximo dia 13, mas às 10 horas, a I Jornada ESG do Porto de Santos promoverá a discussão Navegando com a ONU e o Blue Keepers: Pacto Global pelos Oceanos. Entre os participantes, estará a gerente de Água e Oceano do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU), Maitê Padovani Leite.

# ANTT recebe primeiro requerimento de autorização para operação ferroviária

Pedido foi protocolado menos de 24 horas após publicação da resolução que regulamenta o processo de requisição

Divulgação/SPA



O Ministério da Infraestrutura já recebeu 78 requerimentos para construção e operação de ferrovias pelo regime de autorização

TALES SILVEIRA  
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) recebeu o primeiro requerimento de autorização para operação ferroviária. O pedido ocorreu no último dia 2, menos de 24 horas após a publicação da resolução 5.987/2022, que regulamenta o processo administrativo de requisição para exploração mediante outorga por autorização, de novas ferrovias, novos pátios ferroviários e demais instalações acessórias.

A informação veio do superintendente de Transporte Ferroviário da ANTT, Ismael Trinks, durante o webinar "Autorização Ferroviária", promovido pela autarquia na segunda-feira. Foi discutida no evento a regulamentação e os aspectos práticos da autorização ferroviária, apresentando o modelo de autorização elaborado e sua convergência com a política pública.

"A nossa resolução passou pela diretoria colegiada e foi publicada. Me deixa muito feliz saber que já temos o primeiro requerimento oficialmente protocolado na agência. Basicamente, menos de 24 horas após o início oficial desta resolução. Percebe-se que o in-

teresse do setor privado não esmoreceu, o que é extremamente importante", disse.

A resolução estabelece, entre outros pontos, que somente serão objetivo de análise e outorga pela ANTT os requerimentos de autorização para exploração de ferrovias que atendam aos seguintes requisitos: liguem portos brasileiros e fronteiras nacionais; ou atravessem os limites de estado ou território; ou compo- nham o Subsistema Ferroviário Federal (SFF); ou cujos projetos contemplem conexão com outras ferrovias sob jurisdição da União.

Além de regular os pedidos e os pontos de análise, a resolução busca solucionar o conflito de pedidos de construção de ferrovias por autorização. Inicialmente a agência pensou em atender por ordem de chegada, ou seja, quem fizesse os investimentos iniciais primeiro levava o ativo.

A decisão foi bastante questionada pelo setor, que argumenta que o critério não traria boas relações entre os interessados, insegurança jurídica e causaria diversas judicializações.

Agora, em caso de apresentação de requerimentos que cortam o mesmo trecho, foram definidos cinco passos (veja o quadro).

O mecanismo de autorização ferroviária foi editado

pelo governo por meio da MP (Medida Provisória) 1.065/2021 no fim de agosto. Após inúmeras discussões dentro do Congresso, o texto foi incorporado ao Projeto de Lei 261/2018, conhecido como o marco legal das ferrovias.

A nova lei prevê que a ANTT crie o instrumento normativo que trata dos processos administrativos para obtenção de autorização de exploração de ferrovias.

Em nota ao **BE News**, a agência confirmou o recebimento de um requerimento

para autorização ferroviária e afirmou que "iniciará a análise em breve. Neste primeiro momento, não é possível informar detalhes por se tratar ainda de uma informação sigilosa".

De acordo com o site do Ministério da Infraestrutura, até o momento, o órgão recebeu 78 requerimentos para construção e operação de ferrovias pelo regime de autorização, perfazendo 19 mil km de novas ferrovias privadas, cruzando 16 Unidades da Federação, e investimentos que ultrapassam R\$ 224 bilhões.

## PASSO A PASSO PARA SOLUÇÃO DE CONFLITOS DE AUTORIZAÇÃO

Caso seja apresentado requerimento de autorização ferroviária que se sobreponha à faixa de domínio de outra ferrovia já requerida, mas ainda pendente de outorga, serão adotados os seguintes passos:

- I - será solicitada a apresentação, pelas requerentes mais recentes, em até 60 dias - prorrogáveis uma única vez por igual período - de solução técnica alternativa que possibilite a implantação de ambos os empreendimentos;
- II - não havendo resposta no prazo previsto no caput, ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, será solicitada a apresentação pela requerente mais antiga - em até 60 (sessenta) dias prorrogáveis uma única vez por igual período - de solução técnica alternativa que possibilite a implantação dos empreendimentos;
- III - não havendo resposta no prazo previsto no inciso II, ou se a resposta apresentada não possibilitar a implantação de ambos os empreendimentos, será solicitada a apresentação pelas requerentes - em até 60 (sessenta) dias prorrogáveis uma única vez por igual período - dos estudos de traçado;
- IV - a requerente que não tiver apresentado os estudos de traçado, nos termos do inciso III, terá o processo de requerimento de autorização arquivado, caso outra requerente tenha apresentado;
- V - caso mais de uma ou nenhuma requerente tenha apresentado os estudos de traçado, nos termos do inciso III, mantida a sobreposição, a ANTT decidirá qual delas terá preferência na outorga de autorização, utilizando-se como critério de seleção a maior oferta de pagamento pela outorga.

## NACIONAL

# Programa Trainee 2023 da VLI está com inscrições abertas

Vagas estão distribuídas pelos 10 estados onde a companhia atua, além do Distrito Federal

Gustavo Andrade

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

A VLI – companhia de soluções logísticas, abriu, no último dia 5, as inscrições para o seu Programa de Trainee 2023. Os interessados de todo o País têm até às 12h do dia 6 de outubro para se inscreverem pelo site [www.vli-logistica.com.br/trainee-2023](http://www.vli-logistica.com.br/trainee-2023).

As vagas estão distribuídas pelos estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Goiás, Bahia, Maranhão, Tocantins, Sergipe e Ceará, além do Distrito Federal. Os selecionados serão contratados no regime celetista e terão um plano de desenvolvimento focado em potencializar as suas habilidades técnicas e comportamentais.

O processo seletivo será totalmente digital e podem se candidatar pessoas de todos os cursos de bacharelado ou licenciatura; graduados entre dezembro de 2020 ou com formatura prevista para até dezembro de 2022; conhecimento intermediário em inglês;



Os interessados de todo o País têm até às 12h do dia 6 de outubro para se inscreverem

disponibilidade para mudanças e jornada diária de oito horas.

A duração do programa é de 12 meses. Os novos trainees terão como benefícios: cartão-refeição e vale-alimentação; vale-transporte e/ou ônibus fretado (dependendo da localização em que irá trabalhar); assistência médica e odontológica; Gympass (plataforma de academias, com foco em sua saúde e bem-estar); seguro de

vida; previdência complementar; plano de desenvolvimento profissional com formação técnica e aprofundamento no negócio da companhia (por meio da Universidade Corporativa); cesta de Natal; modelo híbrido de trabalho (home office em alguns dias da semana); assistência jurídica, financeira, psicológica e social (Programa Apoiar); além de uma rede de descontos em lojas, restau-

tes, salões e outros.

A supervisora de Atração e Seleção da VLI, Tatiana Crepalde, diz que a companhia busca pessoas que desejam transformar a logística do Brasil e viver uma rotina de desenvolvimento constante. Segundo ela, a cada etapa do processo seletivo os candidatos aprendem, recebem dicas e se aprimoram.

“Não tem limite de idade. Buscamos aqueles candidatos

OS SELECIONADOS  
SERÃO CONTRATADOS  
NO REGIME CELETISTA  
E TERÃO UM PLANO DE  
DESENVOLVIMENTO  
FOCADO EM  
POTENCIALIZAR  
HABILIDADES  
TÉCNICAS E  
COMPORTAMENTAIS

que têm paixão pela nossa área de operação, pensamento ágil e inovação. Um outro diferencial dessa seleção é o Programa Mochilão, que levará os trainees para conhecerem as atividades multimodais que acontecem nos portos, ferrovias e terminais da empresa”, conclui Tatiana.

VLI

A empresa engloba as ferrovias Norte Sul (FNS) e Centro-Atlântica (FCA), além de terminais intermodais, que unem o carregamento e o descarregamento de produtos ao transporte ferroviário, e terminais portuários situados em eixos estratégicos da costa brasileira, tais como em Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

## Exportações de carne bovina sobem 8,6% e registram recorde mensal

Mais de 230,2 mil toneladas foram embarcadas gerando US\$ 1,36 bilhão em divisas para o setor agropecuário, segundo a Abrafrigo

Divulgação

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

As exportações de carne bovina registraram crescimento no mês de agosto. Mais de 230,2 mil toneladas foram embarcadas perfazendo US\$ 1,36 bilhão para o setor agropecuário. Isso representa 8,6% a mais no volume exportado e um aumento de receita de 15,8%. O comparativo é com agosto do ano passado, quando as vendas totalizaram 211.887 toneladas do produto e a receita foi de US\$ 1,175 bilhão.

Segundo a Associação Brasileira de Frigoríficos (Abrafrigo), que compilou os dados fornecidos pela Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério da Economia, “é o maior volume mensal e de

receita já movimentado dentro da série histórica das exportações de carne bovina in natura e processada”.

A entidade representativa do setor atribui os resultados ao aumento no volume demandado pela China. Sozinho, o país asiático comprou 131.884 toneladas em agosto. Isso representa aproximadamente 57,3% do total exportado no mês passado. “Nesta época do ano, a China começa a preparar seus estoques para as comemorações do Ano Novo Lunar que, em 2023, inicia em 22 de janeiro, período em que o consumo é elevado naquele país”, informou a Abrafrigo em nota.

**Acumulado do ano**

Com este resultado, as exportações acumuladas de janeiro a agosto somam 1.520.093 toneladas e a receita US\$ 8,825 bilhões – um crescimento de 18,4% no volume e de 40,7% na

receita.

No ano passado, o Brasil enviou para a China, até agosto, 600.588 toneladas com receita de US\$ 3,135 bilhões. Em 2022, a exportação cresceu para 786.872 toneladas (+31%) no mesmo período, com receita de US\$ 5,32 bilhões (+69,7%). Com isso, a China é a responsável por adquirir 51,8% das exportações brasileiras do produto, e por 60,3% da receita.

De acordo com a Abrafrigo, os Estados Unidos, o segundo maior importador da carne bovina brasileira, continuam elevando suas compras: até agosto o país norte-americano adquiriu 123.123 toneladas contra 66.467 toneladas de 2021 – um aumento de 85,2%.

O terceiro maior cliente foi o Egito, com alta de 96,8% nas suas importações que passaram de 41.313 toneladas em 2021 para 81.316 toneladas



A Abrafrigo atribui os resultados nas exportações de carne bovina ao aumento no volume demandado pela China

em 2022. O quarto lugar entre os compradores foi ocupado por Hong Kong, que reduziu suas aquisições de 156.221 toneladas em 2021 para 65.052 toneladas em 2022 (-58,4%). No quinto lugar está o Chile, com 51.058 toneladas importadas em 2022, contra 62.603 toneladas em 2021 (-18,4%). A sexta posição é das Filipinas,

saindo de 35.495 toneladas no ano passado para 41.133 toneladas neste ano (+ 15,9%). No total, 108 países aumentaram sua movimentação até agosto, enquanto outros 49 reduziram.

## REGIÃO NORTE

**BRASIL EXPORT**  
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

# Desafios e planos para acessos estarão em pauta no Norte Export

Fórum regional que será realizado nos próximos dias 12 e 13 pelo Brasil Export, em Porto Velho (RO), foi destaque no Programa ZR News

Reprodução/Programa ZR News

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

O fórum regional Norte Export, que será realizado em Porto Velho (RO), nos próximos dias 12 e 13 deste mês, pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária, foi destaque no quadro semanal do Brasil Export, no Programa ZR News (Santa Cecília FM – 107.7), na manhã de ontem.

O apresentador do programa, jornalista Zerri Torquato, recebeu o diretor de Redação do jornal e portal BE News, Leopoldo Figueiredo. O ZR News vai ao ar de segunda a sexta-feira, das 11h às 12h, na Santa Cecília FM – 107.7, pelo canal do programa, no YouTube, e, às terças-feiras, pelo portal BE News.

“Um dos pontos que serão debatidos no Norte Export, na próxima semana, em Porto Velho, em Rondônia, fala sobre



Durante o programa, Leopoldo chamou a atenção para um problema recorrente relacionado à dragagem no Arco Norte

necessidade e planos para melhorar a infraestrutura portuária e de acessos. Estamos falando de acessos terrestres e hidroviários”, afirmou o jornalista Leopoldo Figueiredo, que será um dos mediadores dos debates.

Leopoldo destacou ainda um problema recorrente na região do chamado Arco Norte relacionado à dragagem. Vale

lembrar que o corredor de exportações da Região Norte é constituído de hidrovias e portos fluviais, por onde é escoada grande parte dos produtos do agronegócio da Região Centro-Oeste. “Os impactos, por exemplo, da Calha Norte do Rio Amazonas e como isso pode melhorar a eficiência do transporte marítimo de cargas da Região Norte”, complementou.

Encerrando, Leopoldo convidou a todos para acompanhar o Norte Export, na próxima semana. “Quem quiser ficar por dentro do que está acontecendo em relação à logística e transportes na Região Norte, os desafios dessa região e também os novos projetos, acompanhe a programação pelo portal BE News”, disse ele.

O Norte Export é um

“UM DOS PONTOS QUE VÃO SER DEBATIDOS NO NORTE EXPORT, NA PRÓXIMA SEMANA, EM PORTO VELHO, EM RONDÔNIA, FALA SOBRE NECESSIDADE E PLANOS PARA MELHORAR A INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA E DE ACESSOS. ESTAMOS FALANDO DE ACESSOS TERRESTRES E HIDROVIÁRIOS”

**LEOPOLDO FIGUEIREDO**  
diretor de Redação do jornal e portal BE News

evento presencial para conselheiros, patrocinadores e convidados, com transmissão online e gratuita pelo portal BE News.

## Ultracargo amplia capacidade de armazenamento com novo terminal

Volume total movimentado, que antes era de 883 mil metros cúbicos, passou para 1 milhão com a unidade no Porto de Vila do Conde

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

A empresa Ultracargo aumentou em 14% a sua capacidade total de armazenamento de grãos líquidos com a inauguração, em dezembro do ano passado, de seu terminal no Porto de Vila do Conde (PA). O volume total movimentado, que antes era de 883 mil metros cúbicos, passou para um milhão de metros cúbicos com a nova unidade. O número já representa mais de 30% do mercado portuário de grãos líquidos no Brasil, que conta com a participação de 17 empresas. Juntos, os players respondem por uma capacidade estática de 3,3 milhões de metros cúbicos.

Com alto nível de automação, o terminal de Vila do Conde conta com 17 tanques,

**OPERAÇÃO NO NORTE DO PAÍS AMPLIA A PRESENÇA DA EMPRESA EM UMA REGIÃO COM GRANDE POTENCIAL DE CRESCIMENTO, FORTALECIDA COM O ARCO NORTE**

totalizando 110 mil metros cúbicos de capacidade, além de um píer com dois berços de atracação e calado de 14 metros, o que permite a chegada de navios de grande porte e barcas, e a realização simultânea de operações marítimas e rodoviárias.

Desde a construção, o terminal considerou práticas de sustentabilidade, como a redução de 50% no uso de madeira, ao adotar formas metálicas reutilizáveis. Ainda nesta fase, houve reuso de água nos testes hidrostáticos e a implantação

de sistemas de captação de água de chuva que proporcionaram uma economia de até 25% de água tratada. Agora, já em operação, o novo terminal faz a destinação correta de resíduos e a coleta seletiva, além de medidas de eficiência energética.

E a unidade do Pará tem ainda mais um diferencial: 30% dos operadores são mulheres, resultado obtido após a promoção de um programa de formação voltado para a comunidade do entorno, que estimulou inscrições do público feminino.

De acordo com o presidente da Ultracargo, Décio Amaral, as operações no norte do país ampliam a presença da empresa em uma região com grande potencial de crescimento, fortalecida pelo Arco Norte, formado por sete portos entre o Norte e o Nordeste. “O Porto de Vila do Conde é uma eficiente ligação da região com



Divulgação/Ultracargo

O terminal conta com 17 tanques, totalizando 110 mil metros cúbicos de capacidade, além de um píer com dois berços de atracação e calado de 14 metros

outros territórios, além de funcionar como porta de entrada de combustíveis”.

Os produtos movimentados são químicos, petroquímicos, combustíveis e biocombustíveis. Além do Terminal de Vila do Conde, a Ultracargo também está presente nos portos de Itaqui (MA), Suape (PE), Aratu (BA), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP).

**Apresentação**  
Nos últimos dias 30 e 31, a

Ultracargo realizou um evento de apresentação comercial voltado aos clientes, parceiros e representantes de entidades do setor para mostrar seu terminal de Vila do Conde. Entre os convidados estava o diretor presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva. Não foram divulgados mais detalhes da cerimônia.

ENTREVISTA

**ANTÔNIO JOSÉ BARBOSA**

historiador e professor universitário

# “O processo de Independência começa com a Abertura dos Portos”

Divulgação



O NOVO REGIME EM PORTUGAL VAI SE ENRIJECER E VAI QUERER RECOLONIZAR O BRASIL, VOLTAR COM EXCLUSIVIDADE DE COMÉRCIO, COM MONOPÓLIO. ISSO NÃO SERÁ ACEITO AQUI. E NÃO SERÁ ACEITO POR VÁRIAS RAZÕES”

LEOPOLDO FIGUEIREDO  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A Independência do Brasil, que hoje comemora 200 anos, é a conclusão de um processo que teve início 14 anos antes, com a vinda da família real portuguesa à então colônia e, mais especialmente, com a Abertura dos Portos às Nações Amigas. A análise é do historiador e professor universitário de História Contemporânea Antônio José Barbosa. Para ele, o movimento da Independência tem um forte aspecto econômico, guardando um conflito entre as elites portuguesa e brasileira, no qual a primeira desejava recolonizar as atividades da segunda. Barbosa explica esse processo, sua importância para a história do Brasil e a evolução da infraestrutura de transportes do País

nesta entrevista exclusiva ao Jornal BE News. Confira os principais trechos a seguir.

**Professor, o sr. afirma que a Independência do Brasil começou em 1808, com a vinda da família real portuguesa para o Brasil e, principalmente, a Abertura dos Portos às Nações Amigas. Que relação o sr. vê entre a abertura dos portos e, 14 anos depois, a Independência do Brasil?**

Há uma relação direta entre os dois fatos. Pode-se dizer que o processo de Independência começa com a vinda da família real, começa com a Abertura dos Portos. Em primeiro lugar, a Abertura dos Portos significou a ruptura com a espinha dorsal da colonização, que era exatamente o monopólio metropolitano, o monopólio português, a exclusividade de comércio. A partir desse momento, o Brasil vai ter a possibi-

lidade de participar, de uma forma mais vantajosa, do comércio, do mercado internacional. E isso é particularmente importante se nós levarmos em consideração que, há cerca de 50 anos, estava em marcha a Revolução Industrial. Ora, a Revolução Industrial, a partir da Inglaterra, vai se estendendo para setores da Europa Ocidental e da América do Norte. E significa, de um lado, a ampliação da capacidade de produção e, por outro, a necessidade de ampliação do mercado consumidor. É nesse contexto que o monopólio português sobre o Brasil desaparece. Isso significa, na prática, que nossos agroexportadores, como diríamos hoje, o agronegócio daquela época, tiveram a possibilidade de fugir dos entraves, das taxas exercidas pela metrópole portuguesa e tiveram muito mais liberdade de comercialização e de negociação com outros setores, a começar pela Ingla-

terra. Em 1820, aconteceu uma revolução em Portugal, que mudou o regime político de lá. Ou seja, Portugal passa a ter um regime constitucional, colocando um ponto final no absolutismo português. Mas para as colônias, especialmente para a mais importante delas, o Brasil, o novo regime em Portugal vai se enrijecer e vai querer recolonizar o Brasil, voltar com exclusividade de comércio, com monopólio. Isso não será aceito aqui. E não será aceito por várias razões. Há, por exemplo, manifestações populares em várias partes do País, mas há a manifestação clara das elites políticas e econômicas, que não aceitarão esse regresso, esse retorno, ao status quo colonial.

**Surge um conflito econômico.** Sim. Na verdade, essa reação dos donos da produção, dos donos da economia não se explica por mero civismo, ▶

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

nem por mero patriotismo. Até porque, naquele momento, a ideia de Brasil como pátria nacional simplesmente não existe. As pessoas pensam em função de seus locais de origem e de moradia. Então o indivíduo se classifica como paulista, fluminense, mineiro, baiano, e não como brasileiro.

#### **Ainda não existe uma identidade nacional.**

Não existe. Essa identidade nacional vai ser construída histórica e ideologicamente a partir do 7 de Setembro de 1822. E com muitas idas e vindas, com muitos recuos e avanços. Isso, de certa maneira, explica o problema imenso que foi o Primeiro Reinado, até que Dom Pedro I foi obrigado a ir embora. E isso explica a convulsão que toma conta do Brasil no período regencial. São guerras civis que explodem por todos os lados - Sabinada, Balaiada, Cabatagem, Farroupilha e assim por diante. A construção dessa identidade nacional vai se ter com o tempo e, aí, as elites brasileiras terão um papel essencial.

#### **Na sua análise, então, o sr. coloca o processo de Independência como resultado também de um conflito entre a elite portuguesa e a elite brasileira, exportadora, agrícola e que não queria voltar a ter suas transações subordinadas à metrópole.**

Em grande parte, é exatamente isso. Inclusive, o tipo de império brasileiro que vai ser constituído a partir de 1822 é um império que atende aos interesses dessa elite agroexportadora, com suas ramificações na elite política. Imagine você que esse vai ser um império integrado, territorialmente falando, que vai falar a língua portuguesa, suplantando as várias formas de idiomas que existiam no País. Vai ser um país católico, até porque essa é a condição sine qua non para que as pessoas pudessem ocupar cargos públicos, e um país que iria se espelhar culturalmente na Europa, nesse caso na França, praticamente eliminando o elemento indígena e o africano na constituição dessa nacionalidade brasileira. Para sintetizar, há um componente econômico fortíssimo no movimento que culmina com a Independência. E aí eu lembraria, em janeiro de 1822, do movimento conduzido pelas elites e recepcionado pela população, para que Dom Pedro ficasse no Brasil e não retornasse para Portugal. Porque, se ele retornasse, seria o caminho natural para a recolonização. Mas ao mesmo tempo, é interessante



**HÁ UM COMPONENTE ECONÔMICO FORTÍSSIMO NO MOVIMENTO QUE CULMINA COM A INDEPENDÊNCIA”**

lembrar que as manifestações populares, ou seja, aquelas que não se explicam exclusivamente pelo aspecto econômico vão eclodir. Em síntese, há manifestações populares, inclusive de mulheres, e há um interesse econômico muito forte, cujo primeiro grande passo foi a Abertura dos Portos, pois ele fere de morte o estatuto colonial.

#### **Qual era a realidade do setor portuário nesse início do século 19? Já havia portos como Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), voltados principalmente para os embarques da produção agrícola brasileira. Mas sua infraestrutura ainda era bem rudimentar, não?**

Eram, na verdade, portos muito mais rudimentares do que a gente pode imaginar e que vão ter duas funções essenciais. A primeira, óbvia, é promover a exportação dessas commodities brasileiras. Mas a outra era a importação. O País praticamente importava tudo aquilo que consumia. Sendo que, até 1808, esse circuito de importação e exportação necessariamente teria de passar pela metrópole, pagando taxas, conhecendo enfim toda série de obstáculos. Mas o dado que tem de ser salientado em relação aos portos é que a Inglaterra, neste momento da abertura, tinha o maior interesse em abrir mercados na América do Sul, especialmente na região platina. Não se esqueça que, durante anos, vai vigorar na Europa o bloqueio continental decretado em Berlim pelo Napoleão Bonaparte, proibindo a Europa de fazer comércio com a Inglaterra. Aliás, aí está a raiz da transferência do estado português para cá.

**Sim, com a família real portuguesa fugindo das tropas de Napoleão. E o sr. falou há pouco sobre a participação da Inglaterra e seu interesse nos mercados da América do Sul. A Inglaterra vai ser uma das principais investidoras na infraestrutura do Brasil na época, não. Há, por exemplo,**

#### **a ferrovia São Paulo Railway, implantada para facilitar as exportações de café.**

Exatamente. Aliás, não nos esqueçamos de que de 1814, quando acontece a derrota do francês Bonaparte, até 1914, quando começa a Grande Guerra, que depois a gente vai chamar de Primeira Guerra Mundial, o que está ocorrendo é a chamada Pax Britannica, ou seja, durante todo o transcurso do século 19, não há ninguém em condições de fazer frente ao poderio britânico. E esse poderio se manifesta de diversas formas e com investimentos diretos. Você citou o caso da ferrovia. Eu citaria ainda a iluminação a gás. E também há os investimentos de capitais, por meio de empréstimos. O Brasil rolou empréstimos com a City londrina durante praticamente todo o século 19 e início da República. Foi preciso que um presidente, Campos Salles, o segundo presidente civil, antes de tomar posse, fizesse um giro pela Europa, sobretudo pela Inglaterra, para renegociar a nossa dívida.

#### **Analisando o papel dos portos, qual a importância desta infraestrutura na evolução da economia brasileira nessa época?**

Para começo de conversa, em todo país capitalista que se desenvolveu a partir do final do século 18, a estrutura portuária foi absolutamente vital. Isso fez da Inglaterra, por exemplo, a rainha dos mares, porque ela não apenas tinha os navios mais potentes, mais poderosos, como tinha uma estrutura portuária muito forte. E isso se refletiu em outros locais, em um processo que se iniciou lá na Baixa Idade Média e foi



**A DESESTATIZAÇÃO DE ESTRUTURAS GIGANTESCAS COMO O PORTO DE SANTOS É ABSOLUTAMENTE NECESSÁRIA. NÃO É PARA O ESTADO ESTAR ATUANDO NISSO”**



**HÁ UM INTERESSE ECONÔMICO MUITO FORTE (NA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL), CUJO PRIMEIRO GRANDE PASSO FOI A ABERTURA DOS PORTOS, POIS ELE FERRE DE MORTE O ESTATUTO COLONIAL”**

crescendo ao longo da Idade Moderna, que é quando prevalecem as práticas mercantilistas. No Brasil, historicamente, o País esteve de costas para o Centro-Oeste. A gente até brinca que a ocupação do Brasil se fez à moda de caranguejo, sempre à beira-mar. Isso vem a explicar a construção de portos em vários pontos do território brasileiro durante todo o século 19, especialmente naquelas áreas mais próximas aos grandes produtores de commodities, como diríamos hoje.

#### **E desde essa época, se percebe que essa infraestrutura portuária dificilmente era implantada antes de uma demanda econômica. Não se construía um porto para impulsionar uma economia local. Pelo contrário, os agentes econômicos pediam um porto, sua modernização ou um melhor acesso para facilitar o escoamento de uma produção já existente. Sempre apagamos incêndios, não?**

Exatamente. E isso nós estamos vendo de forma muito clara nas últimas quatro décadas, especialmente nos últimos anos, quando a capacidade do Brasil de produzir grãos que vão alimentar praticamente o mundo torna absolutamente inadiável a montagem dessa rede de transportes, sobretudo a ferroviária. Essa prática de garantir a infraestrutura para atender uma demanda existente explica, ou ajuda a explicar, o fato de o transporte ferroviário nunca ter priorizado o transporte de passageiros, diferentemente do hemisfério norte, onde há um equilíbrio entre passageiros transportados e mercadorias transportadas. Aqui não. Inclusive, concordando com esse raciocínio, foi o incremento da produção que exigiu essa rede de transportes. E, na verdade, isso vai acontecer

## ENTREVISTA

durante todos esses 200 anos do Brasil independente. Agora, muito lentamente, o Brasil está acordando para a necessidade de reaparelhar os portos - e parece que há um projeto interessantíssimo para (desestatização de) o Porto de Santos, que continua a ser o mais importante porto brasileiro, como também para a construção de ferrovias.

#### **A evolução da infraestrutura de transportes no Brasil nunca contou com um planejamento. Por quê?**

É verdade e vou um pouco além. Nunca houve uma preocupação com o planejamento na execução de políticas públicas no Brasil desde o século 19 até o século 20. As coisas são feitas pontualmente, normalmente para pagar incêndio aqui ou acolá. Para você ter uma ideia, a primeira eleição presidencial do Brasil contemporâneo em que um candidato apresentou um projeto, um plano de metas a serem alcançadas, foi em 1955, com Juscelino Kubitschek. E depois disso, o que nós observamos é que os planos de governo apresentados em campanhas eleitorais foram muito mais mera retórica, sem um comprometimento com a execução deles. Esse é um grave problema que não atinge apenas o setor de transportes.

#### **Para finalizar, o que o sr. espera para o futuro do setor portuário?**

Ele vai ter de se expandir, porque aí não vai depender do gosto pessoal do governante, não vai depender do partido político que chegue ao poder. É a própria necessidade do capitalismo brasileiro de se expandir e de se colocar em uma economia altamente globalizada e de uma forma vantajosa. É necessário, por exemplo, aparelhar e reaparelhar os portos brasileiros. É absolutamente indispensável voltar-se para o Oeste, para a intercomunicação com o Pacífico. E isso vai exigir portos e ferrovias.

#### **O sr. havia falado sobre um projeto para o Porto de Santos, de sua desestatização. Qual a sua avaliação sobre esse programa?**

Eu diria que a desestatização de estruturas gigantescas como o Porto de Santos é absolutamente necessária. Não é para o Estado estar atuando nisso. E no caso da desestatização de Santos, eu acredito que, até por exigência do edital, a modernização, a expansão, a melhoria das condições de ação do porto estarão garantidas.

## INDEPENDÊNCIA

# Desfile naval marca celebração do bicentenário da Independência em Santos

Embarcações oficiais sairão do porto e desfilarão até as proximidades da Ilha Porchat, no município vizinho

Reprodução/PMS

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

Uma das principais atrações em celebração ao bicentenário da Independência do Brasil, neste dia 7 de setembro, será a parada naval na cidade natal do patriarca do movimento, José Bonifácio de Andrada e Silva. A partir das 13 horas, embarcações oficiais percorrerão a orla de Santos e também de São Vicente, no litoral de São Paulo.

Segundo informou a Prefeitura de Santos, as embarcações sairão do Cais da Marinha, no Porto de Santos, no bairro do Macuco, e desfilarão até as proximidades da Ilha Porchat, em São Vicente, retornando ao local de saída. Os melhores pontos para assistir ao espetáculo estarão na Ponta da Praia, às 13h, e ao longo da orla das duas cidades, a partir das



Os melhores pontos para assistir ao espetáculo estarão na Ponta da Praia, às 13h, e ao longo da orla de Santos e São Vicente, a partir das 14h

14h, quando os navios retornarão mais próximos da areia — a 500 metros de distância.

O desfile, que será capitaneado pelo navio-patrolha Guajará, contará com a participação da lancha de inspeção

naval blindada Mangangá e os avisos de patrulha Barracuda e Espadarte, subordinados ao Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, além de duas embarcações da Capitania dos Portos de São

Paulo e lanchas da Polícia Federal, Polícia Militar Ambiental e da Guarda Portuária.

“Além de comemorar o bicentenário da Independência do País, a ação tem o objetivo de oferecer à população a oportu-

O EVENTO SERÁ COORDENADO PELO COMANDO DO GRUPAMENTO DE PATRULHA NAVAL DO SUL-SUDESTE, SUBORDINADO AO COMANDO DO 8º DISTRITO NAVAL, EM SANTOS

tunidade de conhecer um pouco mais sobre os meios operativos que patrulham o litoral da Baixada Santista e ampliar a capacidade da sociedade em identificar a importância do mar e de suas potencialidades para os brasileiros”, informou ainda a administração municipal de Santos.

O evento será coordenado pelo Comando do Grupamento de Patrulha Naval do Sul-Sudeste, subordinado ao Comando do 8º Distrito Naval, em Santos.

## Embarcações da Marinha fazem desfile cívico-militar em Florianópolis

Divulgação/Capitania dos Portos de Santa Catarina

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

Embarcações da Marinha do Brasil poderão ser vistas hoje durante a Parada Naval que será realizada na orla de Florianópolis (SC). A atração integra a programação oficial em



A Parada Naval na capital catarinense será realizada em conjunto com a Escola de Aprendizes-Marinheiros

ainda, o seu efetivo militar, um destacamento feminino e viaturas.

comemoração ao bicentenário da Proclamação da Independência do Brasil.

Segundo informou a Capitania dos Portos de Santa Catarina, a Parada Naval será realizada em conjunto com a Escola de Aprendizes-Marinheiros, que apresentarão,

Moradores e visitantes poderão conferir ainda o desfile cívico-militar que será retomado na capital catarinense após dois anos de suspensão devido à pandemia de Covid-19.

O desfile cívico tem início previsto para as 9 horas e vai percorrer a Avenida Beira-Mar, no bairro Estreito.

## Navio-patrolha Grajaú aberto hoje para visita no Recife

Divulgação/Marinha do Brasil

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O navio-patrolha (Npa) Grajaú estará aberto à visita pública hoje no Porto de Recife (PE), com acesso pelo Terminal de Passageiros. O evento é promovido pela Marinha do Brasil e faz parte da comemora-

ção do bicentenário da Independência do País. A embarcação receberá visitantes das 9h às 11h e das 13h30 às 16h.

O Grajaú realiza missões de socorro e salvamento marítimo, patrulha e inspeção naval, auxiliando nos trabalhos de salvaguarda da vida humana. A embarcação ainda atua na segurança e controle dos interesses do Brasil no mar.

A visita pública apresenta à sociedade algumas das

atividades realizadas pelos meios operativos da Marinha, como as tradições navais.

O navio-patrolha está sob jurisdição do Comando do 3º Distrito Naval (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas).

O navio-patrolha Grajaú receberá visitantes das 9h às 11h e das 13h30 às 16h, no Porto do Recife





## INDEPENDÊNCIA

# Orla da cidade do Rio de Janeiro terá parada com 22 navios de guerra

Embarcações partem do Recreio dos Bandeirantes em direção à Baía de Guanabara, passando por Copacabana até o Leme

BÁRBARA FARIAS  
barbara@portalbenews.com.br

Navios da Marinha do Brasil e de países aliados vão compor a Parada Naval que será realizada hoje, durante as celebrações cívico-militares do bicentenário da Independência do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ), a partir das 9 horas. Ao todo, 22 embarcações percorrerão o litoral carioca, do Recreio dos Bandeirantes em direção à Baía de Guanabara, passando por Copacabana até a praia do Leme.

A Parada Naval, organizada pela Marinha, integrará o tributo cívico-militar que será realizado em conjunto entre as Forças Armadas, Governo do Estado do Rio de Janeiro e as



Divulgação/Marinha do Brasil

▲ Dez navios de guerra brasileiros e 12 estrangeiros percorrerão o litoral do Rio de Janeiro

prefeituras do Rio de Janeiro e Niterói.

Dez navios de guerra brasileiros e 12 estrangeiros percorrerão o litoral do Rio de Janeiro. As embarcações ficarão fundeadas em Copacabana durante a noite e seguirão para a Baía de Guanabara amanhã,

onde permanecerão na área de fundeio até sábado.

Hoje, além da Parada Naval, o 31º Grupo de Artilharia de Campanha executará salvas de tiros de artilharia no Forte de Copacabana, de hora em hora, a partir das 8 horas. Durante toda a manhã do Dia da Pátria, haverá apresentações de bandas de música do Exército nos bairros do Fla-

mengo, Lagoa, Madureira, Méier, São Cristóvão, Sulacap e Urca. Haverá ainda apresentação de helicópteros em ambos os dias.

Já a cerimônia de comemoração dos 200 anos da Independência está prevista para as 13 horas, na Avenida Atlântica, próximo à Avenida Rainha Elizabeth, em Copacabana. O evento contará com show aéreo da Esquadilha CEU, além de apresentações de bandas do Corpo de Fuzileiros Navais, do 1º Batalhão de Guardas, da Força Aérea Brasileira e da Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro. Em seguida, a Equipe de Salto Livre da Brigada de Infantaria Paraquedista "Os Cometas", reforçada por integrantes da Força Aérea Brasileira "Equipe Falcão", realizará uma demonstração de salto na

**AS CELEBRAÇÕES TAMBÉM CONTARÃO COM A ARTILHARIA EXECUTANDO SALVAS DE 21 TIROS ÀS 16H, HORÁRIO APROXIMADO DA PROCLAMAÇÃO DA INDEPENDÊNCIA**

praia de Copacabana. Mais tarde, no mesmo local, será a vez da Esquadilha da Fumaça realizar a sua tradicional apresentação nos céus.

As celebrações também contarão com a frota da Esquadra Brasileira e a Artilharia estacionada no Forte de Copacabana, executando salvas de 21 tiros às 16h, horário aproximado da Proclamação da Independência.



**NORTE EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

**Participe do principal evento sobre infraestrutura, portos e logística.**

#arconorte  
#navegacaointerior  
#zonasdeexportacao  
#negociossustentaveis  
#desenvolvimentoregional  
#integracaocomboliviaeperu



**12 e 13 de setembro**  
**Porto Velho - RO**

Acompanhe a transmissão online no BE News

**BE NEWS**

PATROCÍNIO

REALIZAÇÃO



**BRASIL EXPORT**  
FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

## OPINIÃO



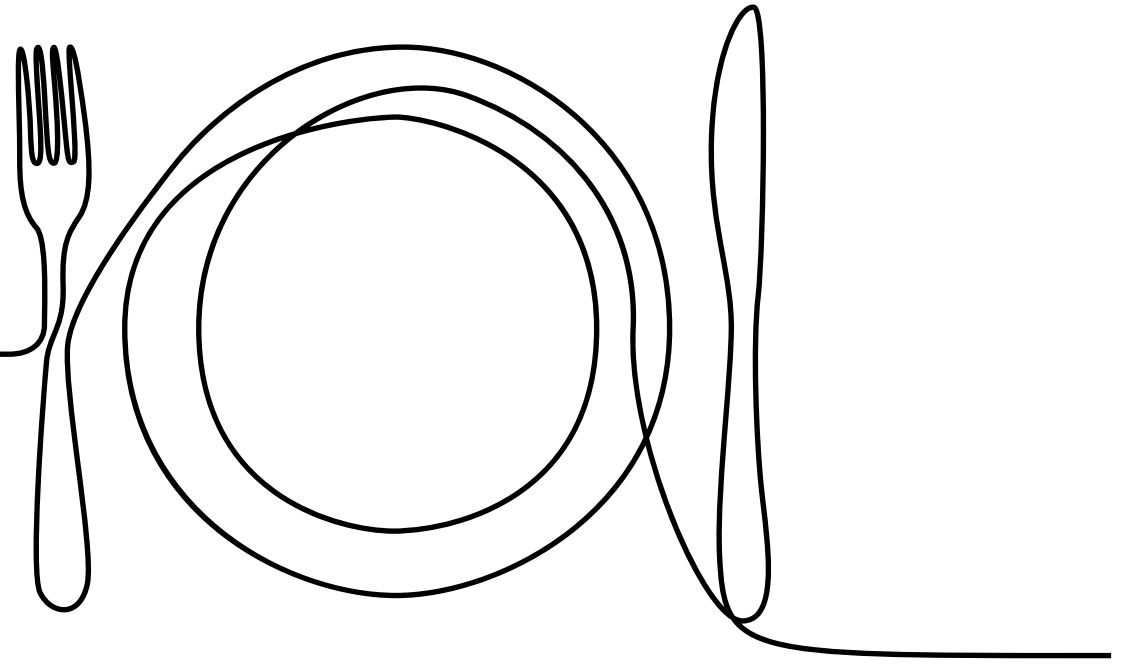
LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

# Hora da bacalhoadada



Independência do Brasil! Temos todos os motivos existenciais para comemorar, até trazendo o coração de D. Pedro I, que flutua no formol há quase 200 anos na cidade do Porto. Mas a independência nada tem contra o decreto de João VI, em 1808, abrindo os portos tupiniquins às nações estrangeiras. É simbólico que antes da proclamação no Ipiranga, o pai de Pedro abrisse os portos tão logo chegou.

Passados dois séculos neste mundo globalizado, Portugal não leva mais ouro e pau-brasil, mas continuamos trazendo só azeite, vinho e bacalhau. Cirúrgico artigo de Rodrigo Tavares, um líder empresarial, lembra que Portugal só recebe 0,9% das exportações brasileiras e o Brasil importa apenas 0,4%, claro, de azeite, vinho e bacalhau. Compramos mais da Suécia, Áustria, Suíça e Bélgica para desassossego no túmulo de João VI.

As comemorações de nossa Independência são motivo justo para a vinda outra vez do simpático Marcelo. Curioso como a imprensa lusitana se refere em manchetes ao presidente português Marcelo Rebelo de Souza. É uma das milhares diferenças do português lusitano para o português brasileiro. Nunca noticiamos Senna como Ayrton, ou Bolsonaro como Jair.

Pois Marcelo reafirmará os laços históricos, afetivos e econômicos – leia-se azeite e bacalhau.

Em menos de dois meses, o Brasil Export volta a Portugal para construir pra valer uma ponte com o país-mãe, o primeiro Portugal Export, lúcida e ousada iniciativa do CEO Julião, os parceiros Jorge Lima, Meireles, Sobreira, Campos, Amaral e tantos outros que compõem os Conselhos Internacional e Portugal do fórum. Vai disposto a abrir nossos portos e mercados à nação estrangeira. E seduzir os patrícios com nossos produtos, que não são mais ouro nem pau-brasil.

Ninguém fará milagre, é certo, mas os tempos são outros e a força desse grupo de empreendedores certamente terá efeito, como já pudemos ver pela acolhida das lideranças lusitanas em março, na capital lisboeta.

A disposição afetiva existe de ambas as partes. Sempre fomos bem recebidos e soubemos apreciá-los. Dez anos atrás, eu jantava na cozinha de pedra do multi-secular Mosteiro de Arouca. Era um sábado úmido e estava prestes a assistir a um concerto da Orquestra Sinfônica da cidade, sob a regência do maestro santista Guga. Naquela época, Santos e Arouca,

idades-irmãs, trocavam regularmente seus maestros.

Ao me dirigir à suntuosa igreja do mosteiro, me deparei com o embaixador Mário Vilalva. Ficamos todos honrados, os membros da pequena comitiva que acompanhava o então prefeito Papa. Como, aliás, sempre fiquei com a maneira acolhedora dos diplomatas brasileiros lá fora.

Horas depois, na pequena recepção do pequeno e talvez único hotel da cidade, ousei me dizer surpreso com sua presença. Vilalva ergueu as pálpebras sob sua larga testa e respondeu: “Quando assumi a embaixada brasileira em Portugal, disse que não seria um embaixador em Lisboa apenas”. Por isso viajou 307 quilômetros de carro numa noite fria de sábado para simplesmente assistir aos acordes de uma orquestra que celebrava harmonicamente a amizade de dois povos.

Esse homem mostrou que não estava para brincadeira. Em 2019, nomeado presidente da Apex Brasil, agência que fomenta as relações comerciais, durou só três meses. Pelas notícias, foi exonerado por não concordar com a redução de atribuições praticada pelo infeliz ministro Ernesto Araújo.

Nossa história tem dessas coisas, desde que João aportou aqui com sua corte e sonhou abrir nossos portos para o mundo. Portugal está literalmente em chamas e enfrenta desafios nas áreas de saúde, educação e economia, mas é também um país moderno desde que o Euro tirou as vestes pretas das senhoras nas aldeias. Antenado na briga contra o carbono e adepto da tecnologia em seus portos, exhibe posição estratégica como porta de entrada da Europa.

A distância entre Sines e nossos portos do Nordeste é como um passeio na esquina no universo da logística marítima mundial. Modernizado, o Porto de Sines se oferece à Europa, refém do gás russo, como hub para a energia e como menor caminho para as cargas destinadas ao norte europeu. Essa é hoje a janela de oportunidade. Para Portugal e para nós brasileiros.

Quem sabe, agora, junto com todo o resto que poderá entrar Europa adentro pela costa portuguesa, nós consigamos, enfim, aumentar o fluxo comercial com Portugal, como um dia sonhou João, antes da nossa Independência, vendendo e transportando especialmente para os países nórdicos, em cujas águas habita imponente o tradicional cod gadus morhua, famoso bacalhau portuense, besuntado com o autêntico azeite de oliva extra virgem português que tanto apreciamos.

PASSADOS DOIS SÉCULOS NESTE MUNDO GLOBALIZADO, PORTUGAL NÃO LEVA MAIS OURO E PAU-BRASIL, MAS CONTINUAMOS TRAZENDO SÓ AZEITE, VINHO E BACALHAU. CIRÚRGICO ARTIGO DE RODRIGO TAVARES, UM LÍDER EMPRESARIAL, LEMBRA QUE PORTUGAL SÓ RECEBE 0,9% DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS E O BRASIL IMPORTA APENAS 0,4%, CLARO, DE AZEITE, VINHO E BACALHAU.