

RODOVIAS Governo autoriza projeto de concessão da Rio-BH ao TCU ▶ **p3**

GRÃOS Safra 2021/22 é estimada em 271,2 milhões de toneladas ▶ **p6**

NORTE EXPORT Arco Amazônico é um dos temas em debate no fórum ▶ **p8**



Empresa que arrematou área em Suape confirma investimentos e novos negócios no Brasil

Em visita ao Brasil, líder global da APM Terminals vê o País como um dos principais mercados da América Latina ▶ **p8**

EDITORIAL

Logística eficiente, caminho já mapeado

FOTO
Divulgação/Porto de Suape

A produção brasileira de grãos na safra 2021/2022 foi calculada em 271,2 milhões de toneladas, 14,5 milhões de toneladas a mais do que na safra anterior, segundo levantamento da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) divulgado nesta semana e que é destaque nesta edição do Jornal BE News. Trata-se da maior colheita já contabilizada dentro da série histórica da produção de grãos no País, destaca o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro. E isso, apesar das adversidades climáticas enfrentadas principalmente na Região Sul.

A cultura da soja, por exemplo, foi afetada pelas altas temperaturas na Região Sul e em parte do Mato Grosso do Sul. No Rio Grande do Sul, a quebra da safra afetou 50% da colheita. Mas com o milho, houve uma recuperação da produção, estimada em 113,2 milhões de toneladas, com um aumento de 30%. E o trigo deve ter uma produção recorde.

Os dados da Conab mostram que a produtividade do agrobusiness continua em alta, garantindo a movimentação das exportações brasileiras. O desafio se mantém em oferecer uma logística de boa performance, com baixos custos e transporte ágil e confiável, de modo a conservar a competitividade obtida nas zonas de produção. Para isso, são essenciais investimentos em infraestrutura, principalmente nos acessos aos portos, em especial com a construção de ferrovias, e a expansão de uma cultura de planejamento, buscando, por exemplo, uma maior integração entre os modais.

O caminho para uma eficiência logística no comércio exterior brasileiro, especialmente em relação ao agronegócio, já é de conhecimento do poder público e dos agentes econômicos privados. As medidas que devem ser implantadas já passaram por longas análises e foram bem debatidas. Resta agora implantá-las.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ **CAPA**
- 8 **APM Terminals confirma investimentos e novos negócios no Brasil**

HUB

- 3 **Ministério atualiza Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita**

NACIONAL

- 3 **Governo envia projeto de concessão da Rio-BH ao TCU**
- 4 **“Um dia abraçarei minha Ucrânia”:** entrevista com Daria Chestina, especialista em comércio internacional de grãos e refugiada ucraniana no Brasil
- 6 **Safra 2021/22 é estimada em 271,2 milhões de toneladas**

REGIÃO SUL

- 6 **Porto de Imbituba movimenta 695 mil toneladas em agosto**

REGIÃO NORTE

- 7 **Região do Arco Amazônico terá destaque no Norte Export**

OPINIÃO

- 9 **“Terceira via sem lombo de cavalo”, por Luiz Dias Guimarães**
- 10 **“Bicentenário da Independência do Brasil: e o que podemos fazer para os próximos 200 anos”, por Marcelo Sobreira**

SOCIAL

- 11 **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

Fabício 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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

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

Margrethe Wallau | (11) 99786-1655
megwallau@portalbenews.com.br



Segurança na aviação 1

O Governo Federal atualizou o Plano Nacional de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (Pnavsec), incorporando regras para aumentar a segurança em instalações aeroportuárias e aeronaves e conter ameaças como ataques terroristas e cibernéticos. A nova versão do Pnavsec consta do Decreto nº 11.196/2022, do Ministério da Infraestrutura, publicado na edição de ontem do Diário Oficial da União (DOU). Entre as novidades, há a previsão do uso de sistemas portáteis de defesa antiaérea contra ataques a aviões. Também estão previstas a identificação de vulnerabilidades e a adoção de medidas de proteção dos sistemas de tecnologia de dados e comunicação, combatendo novas ameaças cibernéticas.

Segurança na aviação 2

Uma mudança no plano vai facilitar o embarque de menores desacompanhados. Com a regulamentação da medida pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o responsável por uma criança poderá acessar a área restrita do aeroporto e levá-la até a porta da aeronave. Há a expectativa de que tal liberação poderá reduzir custos das operadoras aéreas.

Segurança na aviação 3

Em nota, o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, destacou que a nova versão do Pnavsec adequa “nosso setor aéreo às melhores práticas internacionais (...). Agora, aprimoramos os níveis de segurança operacional, reformulando o Pnavsec para dar resposta às ameaças que surgem com o passar dos anos”.

IMO 2023

No início do próximo ano, vão entrar em vigor normas da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) que vão obrigar os navios a reduzir as emissões de gás carbônico em 40% até 2030, tendo como base o volume liberado em 2008. Em recente entrevista, o CEO da Maersk, Soren Skou, destacou que tal meta poderá ser atingida com a utilização de biocombustíveis ou diminuindo a velocidade de navegação das embarcações (o slow steaming).

Governo envia projeto de concessão da Rio-BH para o TCU

Proposta do sistema das BR-040/RJ/MG e BR-495/RJ é o primeiro processo de relicitação rodoviária a ser encaminhada ao tribunal

Marcelo Casal/Agência Brasil



Os investimentos em infraestrutura e serviços para Rio-BH estão na ordem de R\$ 9,2 bilhões em 30 anos de contrato

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) encaminhou o Plano de Outorga, minutas de edital e o contrato de concessão da BR-040/495/RJ/MG, a Rio-BH, para o Tribunal de Contas da União (TCU). As propostas foram publicadas no Diário Oficial da União da última quinta-feira.

Para a próxima etapa, o projeto será avaliado e sua viabilidade técnico-econômica e ambiental será estudada. A expectativa do Ministério da Infraestrutura é abrir o edital no último trimestre ainda neste ano. A previsão é que o leilão para nova concessão aconteça no primeiro semestre de 2023.

A BR-040/485/RJ/MG é o principal corredor rodoviário entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, a via faz a ligação da capital fluminense com o município mineiro de Juiz de Fora, além de ser um trecho relevante na rodovia radial que faz a ligação entre Brasília e Rio de Janeiro.

O projeto de concessão compreende as rodovias BR-040/MG/RJ e BR-495/RJ, totalizando 482 km, distribuídos assim: BR-040/MG, entre o km 544,0 e o km 831,4, em Minas Gerais; BR-040/RJ, entre o km 0,0 e o km 125,2, no Rio de Janeiro; e BR-495/RJ, entre o km 3,4 e o km 34,5, no estado do Rio de Janeiro.

Os investimentos em infraestrutura e serviços estão na ordem de R\$ 9,2 bilhões em 30 anos de contrato. A estimativa é que mais de 66 mil veículos trafeguem pela rodovia diariamente. Com a con-novos empregos diretos, indiretos e efeito renda.

A expectativa do governo é que a nova concessão garanta a melhoria do nível de serviço ofertado, assegurando

maior fluidez, confiabilidade e segurança do transporte de cargas e passageiros. Entre novembro de 2021 e janeiro de 2022 o projeto foi submetido a audiência pública. Ao fim do período, foram mais de 400 colaborações coletadas.

“Com o encaminhamento ao TCU do projeto de concessão da Rio-Belo Horizonte, avançamos em um processo que vai assegurar melhores serviços e mais segurança viária à população do Rio de Janeiro e de Minas Gerais. Contamos mais uma vez com a parceria do TCU para, com o primor que é praxe na Corte, garantir a segurança jurídica nos leilões de concessões e relicitações. A expectativa é de que o edital seja publicado ainda em 2022 e que o certame

ocorra no primeiro semestre de 2023”, disse o ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio.

Primeira relicitação

O plano de Outorga é o resultado do desmembramento do pedido de devolução do trecho administrado pela Invepar, que acionou a relicitação da via que administra entre Brasília e Juiz de Fora (MG). A concessão foi licitada em 2013 durante a 3ª Etapa de Concessões Rodoviárias.

A Invepar foi a primeira concessionária de rodovia a acionar o instrumento, em 2019. O TCU já analisa atualmente relicitações de aeroportos, entre eles o de São Gonçalo do Amarante (RN). Esse será o primeiro processo de relicitação rodoviária que será analisado pela Corte de Contas.

O governo ainda trabalha para enviar a relicitação da Rodovia da BR-163/MT, trecho operado pela Concessionária Rota Oeste (CRO), do grupo Odebrecht – entre a divisa dos estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e o término no entroncamento com a MT-220. No final de 2021, a concessionária entrou com o pedido de devolução amigável, o que levou à avaliação de licitar a concessão novamente.

O projeto de concessão compreende as rodovias BR-040/MG/RJ e BR-495/RJ, totalizando 482 km, distribuídos assim:

- Rodovia BR-040/MG, entre o km 544,0 e o km 831,4 no Estado de Minas Gerais;
- Rodovia BR-040/RJ, entre o km 0,00 e o km 125,2 e a variante entre o km 00,00 e o km 38,3 no Estado do Rio de Janeiro;
- Rodovia BR-495/RJ, entre o km 34,4 e o km 34,5 no Estado do Rio de Janeiro.

ENTREVISTA

DARIA CHESTINA

especialista em comércio internacional de grãos e refugiada ucraniana no Brasil

“Um dia abraçarei minha Ucrânia”

Arquivo pessoal



Daria e sua filha, Varvara, durante a viagem de Odessa, na Ucrânia, até a Polônia, que levou 54 horas



NO DIA 24 DE FEVEREIRO, ÀS 5 HORAS, TODA A UCRÂNIA ACORDOU POR CAUSA DE EXPLOSÕES. DESDE OS PRIMEIROS SEGUNDOS PERCEBI QUE A GUERRA ESTAVA COMEÇANDO. ACORDEI MINHA FILHA E ARRUMEI NOSSA MALA. EU SABIA QUE, DESTA VEZ, NÃO NOS MUDARÍAMOS APENAS PARA OUTRA CIDADE DO PAÍS, EU TINHA CERTEZA DE QUE MUDARÍAMOS PARA OUTRO PAÍS”

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Ucrânia, madrugada de 24 de fevereiro de 2022. O que era apenas uma questão de tempo havia se consolidado. Tropas russas abriram fogo sobre o país e a guerra foi deflagrada. Para a especialista ucraniana em comércio internacional de

grãos, Daria Chestina, de 30 anos, que estava com a filha Varvara, de 8 anos, na cidade portuária de Odessa, o medo tornou-se o seu maior aliado.

Daria não levou mais do que alguns segundos para decidir partir. Pensava em Varvara, em sua segurança, em uma vida toda pela frente, agora sob risco iminente. Assombrada pelas atrocidades às quais as mulheres podem ser submetidas em um país à

mercê de um conflito armado, Daria iniciou, naquele momento, o êxodo que culminou em sua vinda para o Brasil.

A coragem para atravessar regiões sob ataque de bombas foi forjada oito anos antes. Em 2014, a ocupação russa que resultou na anexação da Crimeia, já havia obrigado Daria a deixar sua cidade natal, Luhansk, com a filha nos braços. Varvara era um bebê de apenas oito meses. Mãe e filha chegaram a se

abrigar no banheiro para se proteger dos tiros. Em seguida, Daria mudou-se para a cidade de Mykolaiv, onde iniciou sua carreira no setor portuário. Três semanas após o início da guerra, com a ajuda de uma equipe do terminal portuário Nika-Tera e sob escolta policial, Daria e sua filha partiram de Mykolaiv para Odessa, o quarto maior município do país. Mas, ela estava decidida a deixar a Ucrânia.

Inicialmente, o destino escolhido foi a Polônia, de onde seguiria para a Finlândia. A viagem de ônibus até o país vizinho levou 54 horas. Já instalada em solo polonês, Daria decidiu migrar para o Brasil, onde sua família tinha amigos em Curitiba, no Paraná. Ela chegou ao Brasil com sua filha Varvara e sua irmã Mariia em 24 de março. A sua mãe, Svetlana, chegou ao país há algumas semanas, mas o seu pai, Oleg Chestin, permanece em Luhansk.

Embora seja especialista em Direito marítimo e aduaneiro, é atuando diretamente com comércio exterior voltado ao agronegócio que Daria constrói sua carreira no setor. Mercado este que também proporcionou a ela um recomeço profissional em Curitiba, a mais de 10,5 mil quilômetros de distância de casa.

Daria e sua família trilham o caminho feito por centenas de compatriotas, que começaram a migrar para o Brasil no final do século XIX, e se concentraram em grande parte no Paraná. Em Curitiba, por exemplo, os primeiros imigrantes ucranianos chegaram em 1891, onde a cultura eslava oriental tem forte influência. A cidade festeja anualmente “O Dia Nacional da Comunidade Ucraniana no Brasil” em 24 de agosto, data em que é celebrada a Independência da Ucrânia após a dissolução da União Soviética, em 1991. As festividades ocorrem tradicionalmente no Memorial Ucraniano do Parque Tingui, na capital paranaense.

Em entrevista exclusiva ao jornal **BE News**, Daria conta a sua história, compartilha os ►

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

seus sentimentos e sua esperança em dias melhores para a Ucrânia e seu povo. Sobrevivente de dois conflitos armados, Daria nos deixa como lição que resistir, não sucumbir à dor e recomeçar a vida com ânimo e força é a melhor arma contra os horrores da guerra.

A sua cidade foi atacada por tropas russas?

Esta é a segunda guerra. Em 2014, minha cidade, Luhansk, foi ocupada por tropas russas. Eu e minha filha de oito meses dormimos no banheiro porque era o lugar seguro, onde estaríamos protegidas de tiros. Depois disso, nos mudamos para o sul da Ucrânia, em Mykolaiv, onde iniciei minha carreira portuária. Em 24 de fevereiro deste ano, quando a Rússia iniciou a guerra contra todo o território ucraniano, minha cidade não foi ocupada. Ela defendeu heroicamente o sul da Ucrânia. Então, a Rússia passou a lançar cerca de dez mísseis contra a nossa cidade todos os dias. Em Mykolaiv, durante três semanas após o início da guerra, vivíamos em abrigo. Em um desses bombardeios, uma bomba destruiu a casa da minha mãe, que sobreviveu porque estava no subsolo. Graças a Deus, ela veio para o Brasil há algumas semanas e já está em segurança conosco.

Como foram os dias após o início da invasão russa e como você conseguiu sair da Ucrânia?

Minha filha costumava pensar que o abrigo era o lugar mais seguro que poderia existir em um mundo em guerra. Um dia, tropas russas romperam a defesa com os seus tanques e ocuparam nossa cidade. Neste momento, eu imaginei que coisas nojentas poderiam fazer com nossas mulheres, crianças,

QUANDO SAÍ DO PAÍS, TENTEI NÃO PENSAR NA DOR QUE ESTAVA DENTRO DE MIM PORQUE, ANTES DE TUDO, EU TINHA QUE SER FORTE PARA NOS PROTEGER, MINHA FILHA E EU. QUANDO ME DEI CONTA DE QUE ESTÁVAMOS SEGURAS, DERRAMEI MUITAS LÁGRIMAS, COMO FAÇO ATÉ HOJE, DE TEMPOS EM TEMPOS. A DOR POR TODA A NOSSA NAÇÃO, POR NOSSO PAÍS, NÃO PASSARÁ ATÉ QUE A GUERRA SEJA CONCLUÍDA”

homens... E que, nesse caso, eu não seria capaz de proteger a mim e à minha filha. Felizmente, o exército ucraniano destruiu esses tanques. Mas esta situação me forçou a agir imediatamente e decidi que tinha que tirar minha filha da Ucrânia o mais rápido possível. Nika-Tera Port (terminal portuário em Mykolaiv) me ajudou e, com escolta de policiais, em comboio, nos mudamos de Mykolaiv para Odessa, onde a situação era muito melhor. Mas eu não planejava ficar lá, meu plano era mudar para a Polônia e depois para a Finlândia. Durante a nossa rota, ocorreu um bombardeio próximo à nossa cidade. Tudo o que nós, mães, podíamos fazer era cobrir nossos filhos como os nossos cor-

pos e orar. Felizmente, estamos vivas.

Como se sentiu ao ter que deixar o seu país por causa da guerra?

Esta é a nossa segunda partida forçada devido à guerra. Em 2014, algo mudou dentro de mim e eu nunca mais me senti totalmente segura. No dia 24 de fevereiro, às 5h, toda a Ucrânia acordou por causa de explosões. Desde os primeiros segundos percebi que a guerra estava começando. Acordei minha filha e arrumei nossa mala. Eu sabia que, desta vez, não nos mudaríamos apenas para outra cidade, mas para outro país. Encaminhei minha filha a um lugar seguro e fui ao terminal. Eu tinha duas barcas com milho e precisava escondê-las em algum lugar. Quando saí do país, tentei não pensar na dor que estava dentro de mim porque, antes de tudo, eu tinha que ser forte para nos proteger, minha filha e eu. Quando estávamos seguras, derramei muitas lágrimas, como faço até hoje, de tempos em tempos. A dor por toda a nossa Nação, por nosso país, não passará até que a guerra seja concluída.

Sua família está na Ucrânia?

Eu me mudei para o Brasil com minha filha e minha irmã mais nova. Minha mãe estava em Mykolaiv, mas, há algumas semanas, organizamos a sua vinda para cá. Nosso pai ficou no leste da Ucrânia, em Luhansk. Ele está lá desde 2014 e não pode deixar a cidade. Neste lugar, os russos capturam os homens e os usam como escudos humanos contra o exército ucraniano e estamos muito preocupadas com ele.

Sente falta do seu país, da sua cidade, de seus familiares e amigos?

Não há um só dia que eu não sinta falta deles.

Na Ucrânia, você já trabalhava no setor portuário. Como você ingressou neste mercado e quais atividades desenvolvia?

Em Mykolaiv, mudei minha área de trabalho. Eu sempre fui uma pessoa comunicativa, então, para quem trabalha apenas com papéis não era suficiente. Comecei a carreira em uma corretora de commodities, a Prospex-Agro, como especialista executiva, depois me tornei corretora de commodities. Depois, adquiri experiência no comércio internacional de grãos e, em 2018, recebi



▲ Daria Chestina no terminal portuário onde trabalhava, na cidade de Mykolaiv, na Ucrânia

uma oferta da empresa sul-coreana Posco International. A companhia comprou o terminal de grãos MMW, em Mykolaiv. O seu pessoal não tinha experiência nessa atividade e necessitava de um especialista. Foi um desafio para mim e valeu a pena. Havia muito trabalho. Foi necessário estruturar a empresa e o terminal para atender os clientes. Então, eu me tornei uma gerente comercial, responsável por atrair novos clientes, verificar a qualidade dos serviços prestados pelo terminal (laboratório, armazenagem e transbordo), atender conferências, desenvolver novos projetos, pesquisa de informações analíticas relacionadas ao mercado de grãos, etc.

Como surgiu a oportunidade de vir para o Brasil?

Em Mykolaiv, minha irmã Mariia se juntou aos escoteiros. Em 2016, o governo do Brasil e escoteiros organizaram uma competição entre crianças ucranianas que deixaram suas cidades devido à guerra em 2014. O prêmio era uma viagem de cerca de três semanas pelo Brasil. Minha irmã (então com 16 anos) ganhou esta competição. Ela passou um tempo maravilhoso no Brasil e nos tornamos amigos de alguns brasileiros e de pessoas da Embaixada. Então, em fevereiro, eles entraram em contato conosco e perguntaram se precisávamos de apoio. Na Polônia, tomamos a decisão de nos mudarmos para o Brasil. Com o apoio dos escoteiros e do Rotary Club, chegamos aqui. Quero ressaltar que foi a melhor decisão.

Você está gostando do Brasil e do nosso povo?

Eu amo o Brasil! O povo é o

maior tesouro. É incrível como você pode ser gentil, aberto e amigável.

Em qual empresa você trabalha atualmente? Como conseguiu o emprego?

No momento, presto serviços de consultoria relacionados ao mercado de grãos na Ucrânia para a empresa brasileira Agrinvest Commodity. Antes do voo para Curitiba, enviei meu currículo para todos os brasileiros que eu conhecia. E, em poucos dias, a empresa me ligou e ofereceu um projeto muito interessante, que me ajuda a ter uma conexão segura com a Ucrânia.

Você quer voltar para o seu país um dia?

É meu sonho voltar para minha terra natal. Eu entendi claramente que a guerra não terminará em um, dois ou três meses. Ninguém pode dizer exatamente quando você poderá trazer sua filha de volta à Ucrânia sem que ela ouça alarme no ar... Assim, durante a minha primeira semana no Brasil, tomei a decisão de ficar pelo menos por dois anos e depois decidir o que fazer a seguir. Farei o possível para organizar uma vida normal e boa para a minha família. Se eu viver em constante expectativa, não serei capaz de viver a vida plenamente e ser o mais útil possível podendo fazer algo pelo meu país. Então, eu encontrei um emprego na minha linda área de grãos, planejando melhorar minha experiência portuária, minha filha foi para a escola e alugamos um apartamento novo. Tentei fazer doações todas as vezes para as forças ucranianas e para as necessidades humanitárias. E tenho certeza de que um dia abraçarei minha Ucrânia.



▲ Daria em um dos postos de ajuda humanitária, na Ucrânia, durante o seu êxodo até a Polônia

NACIONAL

Safra 2021/22 é estimada em 271,2 milhões de toneladas

Um acréscimo de quase 14,5 milhões de toneladas, em comparação ao ciclo anterior, segundo aponta o 12º Levantamento da Conab

Claudio Neves/Portos do Paraná

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A produção brasileira de grãos na safra 2021/22 está estimada em 271,2 milhões de toneladas, um acréscimo de quase 14,5 milhões de toneladas, quando comparada ao ciclo anterior, como aponta o 12º Levantamento da Safra de Grãos divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), na última quinta-feira.

“Embora tenha passado por adversidades climáticas em algumas regiões produtoras, principalmente nos estados da região Sul do país, esta é a maior colheita já registrada dentro da série histórica de produção de grãos no Brasil”, analisou o presidente da Conab, Guilherme Ribeiro.

As altas temperaturas prejudicaram a produção de soja, o principal produto cultivado no país, nos estados da Região Sul e em parte do Mato Grosso do Sul, no Centro-Oeste. No Rio Grande do Sul, por exemplo, a quebra de safra registrada superou 50%. Diante desse cenário, a colheita para o grão no país está estimada em 125,6 milhões de toneladas, uma re-



A Conab elevou a projeção de exportação da soja para 77,19 milhões de toneladas

dução de aproximadamente 10% em relação à safra 2020/21.

No caso do milho, houve uma recuperação na produção total com uma colheita estimada em 113,2 milhões de toneladas, 30% a mais em relação ao ciclo anterior. Enquanto na primeira safra a produção ficou estabilizada em 24,9 milhões de toneladas devido às condições climáticas desfavoráveis, principalmente nos estados do Sul, na segunda safra, a produção subiu em torno de 41,8%,

sendo estimada em 86,1 milhões de toneladas.

Trigo

Dentre as culturas de inverno, a Conab projeta uma produção recorde para o trigo, podendo chegar a 9,4 milhões de toneladas. Houve leve atraso na semeadura no Sul do país devido ao excesso de chuvas, mas as condições são favoráveis ao desenvolvimento das lavouras.

Mercado

De acordo com a Conab, no

caso da soja, com a revisão nos dados, o estoque de passagem da safra 2020/21 passou para 8,85 milhões de toneladas, o que também influencia em um acréscimo nos estoques finais da atual safra, sendo estimados em 6,19 milhões de toneladas. Também foi elevada a projeção de exportação da oleaginosa, com expectativa de atingir um volume de 77,19 milhões de toneladas. No acumulado entre janeiro e agosto já foram exportadas 66,6 milhões de toneladas.

Alta também para o esto-

DENTRE AS CULTURAS DE INVERNO, A CONAB PROJETA UMA PRODUÇÃO RECORDE PARA O TRIGO, PODENDO CHEGAR A 9,4 MILHÕES DE TONELADAS

que de passagem do trigo em 2023, influenciado pela maior produção esperada para o cereal. Na nova estimativa, a previsão é que o estoque finalize em 1,6 milhão de toneladas para a safra com ano comercial de agosto de 2022 a julho de 2023.

No caso do milho, a queda na produtividade de importantes regiões produtoras na segunda safra, reduziu o volume esperado para o consumo e exportação do cereal, agora estimados em 76,5 milhões de toneladas e 37 milhões de toneladas respectivamente. Mesmo com essas quedas, a projeção para o estoque final também foi ligeiramente diminuída, saindo de 9,7 milhões de toneladas para 9,4 milhões de toneladas.

REGIÃO SUL

Porto de Imbituba movimentou 695 mil toneladas em agosto

Volume é 4,2% maior em comparação ao mesmo período de 2021

Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O PORTO DE IMBITUBA MOVIMENTOU 4,9 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE JANEIRO E AGOSTO. A PROJEÇÃO É ENCERRAR O ANO COM MAIS DE 7 MILHÕES DE TONELADAS OPERADAS

O Porto de Imbituba, em Santa Catarina, movimentou 695,6 mil toneladas em agosto, 4,2% a mais em comparação ao mesmo período de 2021.

Segundo a SCPAR Porto de Imbituba, o volume alcançado representa o melhor agosto da história da autoridade portuária. Neste período, 23 navios operaram no

porto, principalmente de cargas de exportação.

Os principais produtos movimentados foram equipamentos eólicos, coque não calcinado, coque calcinado, farelo de soja e toras de madeira. Além destas cargas, o porto recebeu em agosto o seu primeiro embarque de ferro-gusa, utilizado na produção de aço.

O Porto de Imbituba movimentou 4,9 milhões de toneladas entre janeiro e agosto.

A SCPAR Porto de Imbituba projeta encerrar o ano com mais de 7 milhões de toneladas operadas.



Segundo a autoridade portuária, 23 navios foram atendidos no mês passado, principalmente operando cargas de exportação

REGIÃO NORTE



Região do Arco Amazônico terá destaque no Norte Export

Território tem o Rio Madeira como principal corredor hidroviário

Divulgação/Companhia Docas do Pará



O Arco Amazônico é formado pelos complexos de Porto Velho (RO), Manaus/Itacoatiara (AM), Santarém (PA), Itaituba/Miritituba (PA), Belém/Vila do Conde (PA), Santana (AP) e Itaqui (MA)

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

e as melhorias necessárias para permitir o crescimento esperado para a região serão os destaques desta edição, conforme Aquino.

“O Brasil tem uma enorme potencialidade no transporte hidroviário, mas precisa transformar rios em hidrovias e para isso são necessários sinalização, balizamento, controles e vigilância - problema sério na região”, explica Sérgio.

Ele diz que muitas áreas na região amazônica não têm segurança e nem cobertura de autoridades, o que aumenta o risco de ataques piratas e invasão de embarcações.

“Há também o problema da mineração em locais sem autorização, gerando risco de abaloamento. Portanto, é um local que precisa ter mais atenção do poder público e de todas as autoridades envolvidas na logística, na segurança e na navegação”, afirma o presidente da Fenop.

Sérgio Aquino será o apresentador do segundo painel do dia 13, marcado para as 11h15, com o tema “O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte”.

O Norte Export terá quatro painéis no total, e contará com a presença de autoridades do setor, como Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Dino Batista, diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias no Ministério da Infraestrutura.

A participação presencial é exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas. O público em geral terá acesso gratuito à transmissão online e ao vivo das atividades pelo site do **Portal BE News**.

PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2022

Porto Velho/RO, dias 12 e 13 de setembro

Local: Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

Programação sujeita a alterações

(evento exclusivo para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas)

Dia 12 | Segunda-feira

08h00 (Porto Velho)/9h00 (Brasília) | Saída do hotel Slaviero Porto Velho

09h (Porto Velho)/10h (Brasília) | Embarque e visita técnica em navegação ao porto organizado e terminais privados da região

12h30 (Porto Velho)/13h30 (Brasília) | Almoço

14h00 (Porto Velho)/15h00 (Brasília) | Retorno ao hotel

17h00 (Porto Velho)/18h00 (Brasília) | Saída do hotel para a Fiero

Início da transmissão online e gratuita;

18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Solenidade de Abertura com autoridades federais, estaduais e municipais Palestras de Flavia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e Bruna Denise Lemes de Arruda Santoyo, coordenadora-geral de Hidrovias no Ministério da Infraestrutura

20h00 (Porto Velho) | Jantar de abertura em celebração aos 25 anos da Superterminais

Dia 13 | Terça-feira

Início da transmissão online e gratuita;

09h00 (Porto Velho)/10h00 (Brasília) | Abertura da programação técnica com o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e com o presidente do Conselho do Norte Export, Sérgio Aquino

09h15 (Porto Velho)/10h15 (Brasília) | Painel 1: Desenvolvimento econômico de Rondônia sob a ótica das operações logísticas e da infraestrutura portuária

> O estudo para o planejamento estadual de transportes em desenvolvimento pela EPL

> O horizonte de novos negócios no setor portuário

> As ações para melhoria da eficiência do transporte terrestre de cargas

> Integração entre Brasil e nações vizinhas que fazem fronteira a Noroeste

Apresentação: Alessandro Reichert, diretor de Planejamento da Empresa de Planejamento e Logística (EPL)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Fernando Cesar Parente, diretor-presidente da Sociedade de Portos e Hidrovias (SOPH) do Governo de Rondônia

– Victor Paiva, diretor-executivo da Aprosoja Rondônia

– Gilberto Baptista, superintendente da Federação das Indústrias do Estado de Rondônia (Fiero)

– Jorge Lima, presidente do Conselho Internacional do Brasil Export e sócio e vice-presidente de Estratégias e Negócios do Grupo H

10h45 (Porto Velho)/11h45 (Brasília) | Coffee break

11h15 (Porto Velho)/12h15 (Brasília) | Painel 2: O desenvolvimento da navegação interior e a segurança das cargas na região Norte

> O transporte aquaviário como fator de desenvolvimento da região

> Ações para ampliar a quantidade de vias navegáveis

> Fragilidades na segurança das operações de navegação interior

> Propostas para aumentar a integridade das cargas e dos profissionais envolvidos no transporte aquaviário

Apresentação: Sergio Aquino, presidente do Conselho do Norte Export e da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Dodó Carvalho, presidente da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani)

– Raimundo Holanda, vice-presidente de Transporte Aquaviário da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega)

– Adalberto Tokarski, Conselheiro Nacional do Brasil Export e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

12h45 (Porto Velho)/13h45 (Brasília) | Almoço

14h30 (Porto Velho)/15h30 (Brasília) | Painel 3: Desafios e oportunidades no setor de logística e portos da região Norte

> Previsão de investimentos por agentes públicos e privados

> Prioridades para projetos de infraestrutura de transporte

> Barreiras ambientais e burocracia a serem superadas

> Potencialidades do transporte hidroviário de cargas, inovação e qualificação de mão de obra

Apresentação: Larry Carvalho, sócio da Rabb Carvalho Advogados

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Marcello Di Gregorio, Diretor da Super Terminais

– Renato Freitas, Superintendente da Transglobal

– Guilherme Salles dos Anjos, prático da Praticagem dos Rios Ocidentais da Amazônia (Proa)

16h00 (Porto Velho)/17h00 (Brasília) | Coffee break

16h30 (Porto Velho)/17h30 (Brasília) | Painel 4: Desenvolvimento de novos negócios no Arco Amazônico

> Atração de novas cargas e operações para os complexos portuários da região

> Adoção de medidas para maior agilidade e eficiência na movimentação de cargas

> Iniciativas governamentais para o fomento de novos negócios na região

> Operações ship to ship

Apresentação: Jesualdo Silva, diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP)

Moderação: Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News

Debatedores

– Eduardo Bezerra, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará

– Ricardo Falcão, presidente da Praticagem do Brasil

– Avenilson Trindade, secretário de Estado de Desenvolvimento Econômico do Estado de Rondônia

18h00 (Porto Velho)/19h00 (Brasília) | Leitura da Carta do Norte Export 2022 pelo presidente do conselho regional, Sergio Aquino, e Solenidade de Encerramento

REGIÃO NORDESTE

APM Terminals confirma investimentos e novos negócios no Brasil

Braço da Maersk que arrematou área no Porto de Suape vê o País como mercado essencial para crescimento

Divulgação/Porto de Suape



Novo terminal da companhia em Suape acrescentará 55% na capacidade de movimentação de contêineres do complexo portuário

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Em recente visita ao Brasil, Martijn Van Dongen, head global de Crescimento da APM Terminals, braço de logística portuária da AP Moller – Maersk, confirmou investimentos da empresa no País, novos negócios e projetos. Ele participou do evento oficial de aquisição da Unidade Produtiva Isolada (UPI-B Cais Sul) do Estaleiro Atlântico Sul (EAS), no Porto de Suape, em Pernambuco.

A companhia foi a vencedora do leilão da área, realizado em julho deste ano. Em agosto, a Justiça de Ipojuca (PE) confirmou a APM Terminals como

vencedora oficial do certame judicial, permitindo à companhia desenvolver e operar um terminal de contêineres e carga geral.

Durante o evento em Suape, que contou com autoridades municipais e estaduais, Martijn Van Dongen, reafirmou o foco da APM Terminals no Brasil como um dos principais mercados da América Latina, onde a empresa já fez investimentos nos últimos anos e mantém projetos futuros em andamento.

“À medida que o mercado cresce, as empresas brasileiras precisam cada vez mais de soluções logísticas para atender às suas ambições e para acessar facilmente seus mercados de importação e exportação. Vemos nosso papel como ope-

rador de terminal de contêineres em garantir que a logística não se torne um obstáculo nisso, mas sim o contrário, que apoie a ambição de crescimento e crie oportunidades no futuro”, disse Martijn.

Em Suape, a companhia pretende investir R\$ 2,6 bilhões no novo terminal, que terá capacidade inicial de operação de 400 mil TEU, o que acrescentará 55% na capacidade do complexo portuário.

Uma vez que todos as licenças forem emitidas, a empresa quer finalizar as obras em 24 meses e iniciar as operações no final de 2025, quando a dragagem do canal de acesso e bacia de evolução feitas pelo Porto de Suape devem estar concluídas.

A APM Terminals também

opera via Porto de Pecém, no Ceará, onde investiu neste ano R\$ 150 milhões na compra de três guindastes pórticos sobre rodas para movimentação de contêineres no pátio e um guindaste Ship-to-Shore (STS) para operações nos navios. O equipamento foi comissionado a tempo para a safra de 2022, desempenhando um papel crucial para a economia local.

Além disso, para melhorar a movimentação de cargas frigoríficas em Pecém, a empresa aumentou, de forma gradual, o número de plugs de 1.088 para 1.388 em 2022, com novos pontos instalados no Terminal Multi Utilitário (TMUT) dobrando a capacidade da área.

Santos e Itapoá

A Brasil Terminal Portuário

SUAPE DEVE RECEBER R\$ 2,6 BILHÕES PARA CONSTRUÇÃO DO NOVO TERMINAL. EM SANTOS, HÁ INTENÇÃO DE RENOVAR O CONTRATO DE CONCESSÃO DA BTP ANTES DO FIM DO ANO

(BTP), joint venture da APM Terminals que atua em Santos (SP), espera renovar seu contrato de concessão antes do final deste ano.

A APM também apoiou a expansão do terminal de Itapoá (Santa Catarina), onde detém 30% de participação, por meio da adição de mais pátio e equipamentos de movimentação de contêineres (5 RTGs, 9 TTs, 2 Reach Stackers e 1 scanner).

Maersk avalia participação no leilão do STS 10, em Santos

A Maersk também está avaliando a participação no arrendamento do STS 10, na altura do bairro Saboó, em Santos, com intenção de construir e operar um terminal de contêineres na cidade, que,

juntamente com o aprofundamento do canal de acesso do Porto de Santos, poderá liberar um valor significativo para os exportadores e importadores através da atração de navios maiores para a

Costa Leste da América do Sul.

“A nossa estratégia se baseia em três pilares – Safer, Better, Bigger (mais seguro, melhor e maior) – e crescer onde faz sentido para servir melhor os

nossos clientes ou melhorar o nosso desempenho operacional”, explicou Martijn.

A visita de Van Dongen ao Brasil coincidiu com a passagem de Søren Skou, CEO da Maersk, à

América Latina, o que, segundo a empresa, confirma ainda mais a relevância da região para a Maersk e APM Terminals, “que continuarão atentos a oportunidades futuras”.



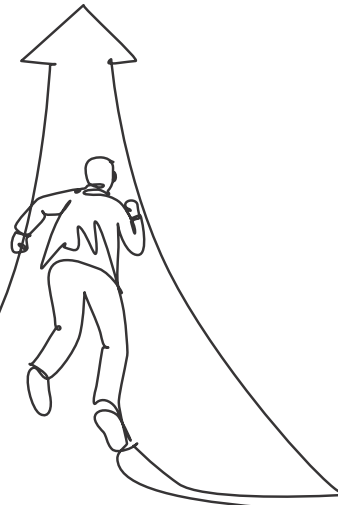
LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Terceira via sem lombo de cavalo



Repetir a saga de D. Pedro num Scania T113 com TEU de 40 pés lotado pode ser um desespero Serra do Mar acima. Abaixo, então, só Deus e os freios ajudam.

Acho que Pedro iria preferir o lombo de seu cavalo, mesmo se contorcendo após a fausta refeição na casa dos Andradas em Santos, naquele fim de inverno de 1822. Essa é a história de um país que começou economicamente à beira do que viria a ser o maior porto do Hemisfério Sul, quando só havia trapiches.

Pedro desceu a serra no dia 5 de setembro, pelo caminho conhecido pelos indígenas e mamelucos desde o século XVI. A trilha da Serra de Paranapiacaba fora melhorada pelos jesuítas, mas era extremamente difícil, íngreme, estreita e cheia de precipícios, o que garantia proteção aos paulistanos contra ataques vindos do litoral. E foi por essa mesma trilha que Pedro voltou ao Planalto naquele 7 de setembro, só descansando após horas, às margens do Ipiranga.

Assim como Pedro, muitos bandeirantes aventuraram-se naquela inclemente serra, para desbravar o ouro de Minas, e muitos imigrantes plantaram, planalto adentro, as sementes do celeiro do mundo.

Da trilha imperial veio o Caminho do Lorena e, depois, o Caminho do Mar. Imagine superar quase mil metros acima em paralelepípedos. Até que surgiu a Via Anchieta, depois promovida a Rodovia. Um feito nacional que, ao longo dos tempos, rendeu, com suas curvas, música para Roberto Carlos e inspirou os Mamonas Assassinas. Até que surgiu a primeira pista da Imigrantes em 1976, duplicada 26 anos depois com seus 58,5 quilômetros, 44 viadutos, sete pontes e 14 túneis. Um feito da engenharia nacional!

É certo que por esse porto chegaram levas de escravos, tão certo quanto foi a luta pioneira dessa terra por libertá-los. Foi nesse porto que chegou o italiano Ermelino Matarazzo com sua volúpia de construir fábricas e riqueza. Por Santos, chegaram os japoneses, ávidos por embrenhar as mãos na terra, e tantos outros povos, que vieram transformar a outrora colônia num país multicultural. Por Santos começou a economia do Brasil.

O Sistema Anchieta-Imigrantes foi sem dúvida um avanço, mas pouco resolveu. Ao menos para os milhares de caminhoneiros.

As pistas descendentes da Imigrantes não servem aos caminhões e ônibus. E a Anchieta é a crônica do acidente anunciado. Porque aquele Scania T113 e outros 10 mil caminhões continuam tendo que descer diariamente por cima de indefesos carros e para a sofreguidão de seus freios pelas curvas da estrada de Santos.

A América do Sul, no auge do sonhado Mercosul, idealizou ligar

os oceanos. Atlântico e Pacífico poderão em breve se relacionar, ironia, pelo asfalto. Uma ousada e lógica ideia para trazer em menor tempo as coisas que a China produz e levar o que a gente faz passando pela imensidão do Pantanal e o frio andino em 2.396 quilômetros, sem ter que ir à Terra do Fogo ou pelo canal do Panamá.

A Rota Bioceânica, partindo de Santos, seguirá pelas planícies do Paraguai, pelos pampas argentinos e pelo Deserto do Atacama, até as profundezas do imenso Pacífico chileno.

O sonho da integração dos povos dos dois oceanos é antigo e ainda muito latente. Impossível circular nas ruas de Santiago do Chile sem, em algum momento, sentir a mágoa desses irmãos, que extraem minerais, cultivam frutas, produzem vinhos, oferecem sua neve e nos querem bem. Há um sentimento de que não lhes damos a devida atenção. A cordilheira é barreira física e cultural, é certo.

Mas tudo poderá mudar. A Rota Bioceânica está chegando, para alegria e comunhão dos tantos povos que habitam este imenso continente e lutam para produzir cada vez mais e transportar riquezas, apesar das barreiras naturais.

Diria, no entanto, meu sobrinho-neto Enzo quando pequeno: "Vai dar merda!". Tento entender o porquê. Um velho amigo portuário, com sua real sabedoria forjada na beira do cais, traduz: "O Porto vai travar!". Afinal a perspectiva de aumento no volume de carga, para o bem do Brasil, é tão grande quanto nossa necessidade de abriremos caminhos.

Planos, outorgas, concessões são muito bem-vindos. O Governo Federal sabe que não podemos perder o navio da globalização. STS 10, STS 53, STS sei lá o que. Boas perspectivas se as cargas conseguirem chegar. Mas 'se'!

A entrada de Santos melhorou, graças a ações estaduais e municipais. Ainda falta a parte federal de um segundo acesso ao Porto, lembra meu velho amigo.

Penso, porém, que o que falta mesmo é todo mundo sentar junto, planejando e fazendo o que é preciso.

Quem sabe daí surge, de fato e com urgência, a terceira via que os 10 mil caminhões possam efetivamente percorrer e, assim, concretizar todos os nossos sonhos. Já há um projeto estadual, batizado de Linha Verde, como convém à moda, ligando o não concluído Rodoanel à Rodovia Cônego Domênico Rangoni, na Margem Esquerda do Porto.

Uma terceira via é uma das bandeiras prioritárias do Conselho do Santos Export, liderado por Ricardo Molitzas. Afinal, não foi à toa que Pedro, às turras com seu intestino, percorreu serra acima no lombo de um cavalo para libertar e forjar o Brasil.

AS PISTAS DESCENDENTES DA IMIGRANTES NÃO SERVEM AOS CAMINHÕES E ÔNIBUS. E A ANCHIETA É A CRÔNICA DO ACIDENTE ANUNCIADO. PORQUE AQUELE SCANIA T113 E OUTROS 10 MIL CAMINHÕES CONTINUAM TENDO QUE DESCER DIARIAMENTE POR CIMA DE INDEFESOS CARROS E PARA A SOFREGUIDÃO DE SEUS FREIOS PELAS CURVAS DA ESTRADA DE SANTOS.

OPINIÃO

**MARCELO DE SOUZA SOBREIRA**

Conselheiro, consultor e professor
em Mercados Financeiro e de Capitais
opinio@portalbenews.com.br

▶ ECONOMIA

Bicentenário da Independência do Brasil: e o que podemos fazer para os próximos 200 anos?

200 anos de história. Parabéns! Esta semana está repleta de celebrações em torno do bicentenário da independência do Brasil. Do encontro dos presidentes dos dois países a uma série de eventos organizados pelo setor público e privado, em Brasília, nos 27 estados da federação e nos diversos países com que o Brasil tem relação diplomática.

Tive a oportunidade de participar de vários eventos organizados pela embaixada brasileira em Singapura, de 2015 a 2020, quando eu era o responsável pela agenda de mercado de capitais de uma das maiores instituições financeiras do Brasil. E agora, comemoro esta data aqui em Portugal.

Lá na Ásia, há um misto de curiosidade e vontade de investir e conhecer melhor o maior país da América Latina. Por aqui, em Portugal, além de conhecerem muito bem o Brasil, sabem do potencial e admiram a grandiosidade do país irmão.

Recentemente, foi divulgado um estudo com o objetivo de verificar o conhecimento e as percepções dos brasileiros e portugueses sobre os 200 anos da Independência do Brasil em relação à Portugal, e a agenda para os próximos anos. O estudo quantitativo Brasil-Portugal foi realizado no mês passado e contou com uma amostra de 800 entrevistados de cada país respectivamente, todos maiores de 18 anos, equilibrando também o número de entrevistados por sexo, idade, renda familiar e região geográfica do Brasil. Em Portugal, a amostra foi estabelecida por cotas de sexo, idade, região e grau de instrução.

A seguir, as principais conclusões do relatório apresentado pelos professores António Lavareda e Nuno Santos, lançado pelo Fórum de Integração Brasil Europa em parceria com a Febraban. Em pergunta estimulada com resposta única, a imagem do Brasil entre os portugueses remete principalmente a destino turístico, enquanto a imagem de Portugal, entre os brasileiros, é de um país

com oportunidades de melhorar de vida. Todos concordam que Brasil e Portugal são países irmãos por sua ligação histórica e heranças culturais, seja pela influência da língua, gastronomia, além das crenças e religião.

Outra questão foi em relação ao nível de conhecimento e intercâmbio entre os países: 13% dos brasileiros declararam já terem ido a Portugal, sendo esses com maior grau de escolaridade; do país europeu, o número dos que já visitaram o Brasil é de quase 30%.

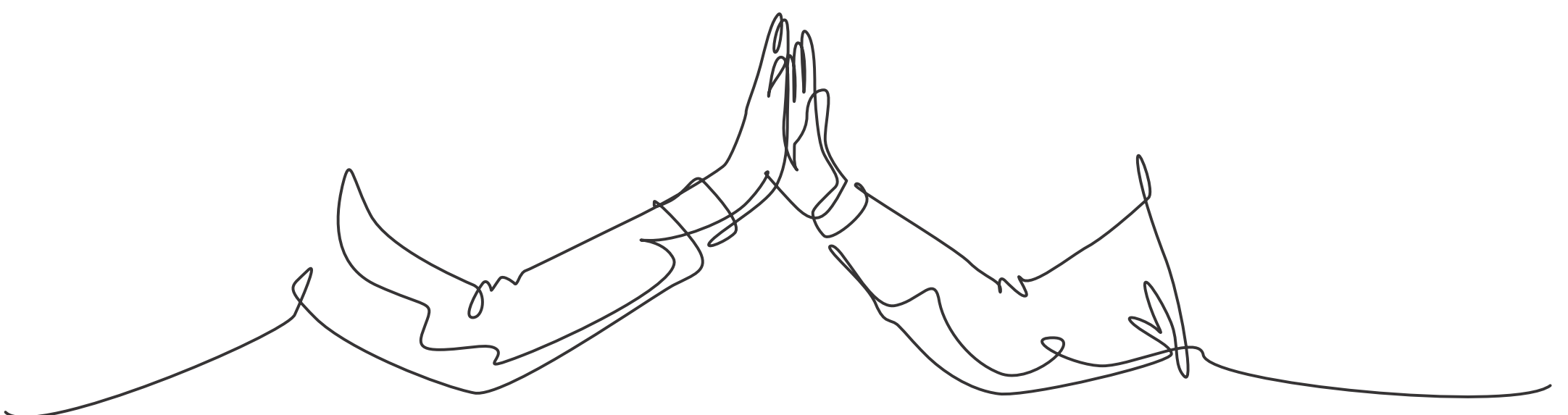
Com relação às características mais positivas de brasileiros e portugueses, para os brasileiros, os portugueses são disciplinados, trabalhadores, conservadores, religiosos e sinceros. Já para os portugueses, as características mais positivas dos brasileiros são a alegria, a religiosidade e a criatividade.

Um ponto comum foi a ótima/boa percepção relativa ao relacionamento entre os países, com destaque para as relações diplomáticas, turísticas e trocas culturais. Por outro lado, há um entendimento, de ambas as partes, de que as parcerias e a cooperação econômica entre os países precisam ser incrementadas.

Na minha opinião, temos uma oportunidade para extrair o lado positivo dessas conclusões. E o que fazer para fomentar os negócios em infraestrutura & logística, comércio exterior, na agenda de sustentabilidade ou de transformação digital? Isso pode ser possível a partir da divulgação de estudos, do compartilhamento de conhecimento e informações, da realização de visitas técnicas, fóruns de discussões e reuniões de trabalho, das assinaturas de convênios de cooperação e/ou, por exemplo, incentivos à internacionalização das empresas brasileiras para Portugal, a porta de entrada para a

Comunidade Européia, e das empresas familiares portuguesas para o Brasil.

Temos muito a fazer. Mãos à obra!



RECENTEMENTE, FOI DIVULGADO UM ESTUDO COM O OBJETIVO DE VERIFICAR O CONHECIMENTO E AS PERCEPÇÕES DOS BRASILEIROS E PORTUGUESES SOBRE OS 200 ANOS DA INDEPENDÊNCIA DO BRASIL EM RELAÇÃO À PORTUGAL, E A AGENDA PARA OS PRÓXIMOS ANOS.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



A VIDA NÃO PODE SER MEDIDA, MAS PODE MUITO BEM SER RECHEADA DE EXPERIÊNCIAS SABOROSAS. A LEITURA DO LIVRO “TENTATIVAS DE FAZER ALGO NA VIDA”, DE HENDRIK GROEN, REALIZADA NO GRUPO DE PROFISSIONAIS PARA ESTUDOS E REFLEXÕES SOBRE O ENVELHECIMENTO, DO IDEAC, FOI UMA DESCOBERTA. NO MEIO DE IDOSOS EM UM RESIDENCIAL NA HOLANDA, A PROXIMIDADE COM A MORTE LEVA À VALORIZAÇÃO DA VIDA. PINCEI ALGUMAS FRASES DO LIVRO QUE SERVEM PARA PESSOAS DE QUALQUER IDADE. “SÓ QUANDO NÃO SE FAZ NADA, ALGO PODE DAR ERRADO”; “EM ALGUM PONTO DO CAMINHO, PERDEMOS NOSSA CAPACIDADE DE RIR”; “VIVER NÃO É MAIS DO QUE MATAR O TEMPO DA MANEIRA MAIS AGRADÁVEL POSSÍVEL”. E GOSTEI MUITO DESSA PROPOSTA: “BOM TER METAS. A PRÓXIMA PRIMAVERA, O PRÓXIMO NATAL...”. A RECEITA É REUNIR AÇÃO, BOM HUMOR, ESCOLHAS QUE FAZEM SENTIDO E MANTER PROPÓSITOS PARA SEGUIR COM ESPERANÇA.

FOCO

Navegação autônoma portuária está chegando?

A nova geração de navios autônomos e elétricos faz parte dos estudos do Centro de Simulações de Manobras de Navios, no laboratório Tanque de Provas Numérico TPN-USP. Quem coordena esse trabalho excelente é **Eduardo Aoun Tannuri**, Professor Titular e atual Chefe do Departamento de Engenharia Mecatrônica da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. O sonho de moleque era ser engenheiro e quando chegou a hora da escolha se encantou com a Robótica e cursou Mecatrônica - Engenharia de Automação na Escola Politécnica da USP.

O trabalho focado no Centro atende a portos e empresas de todo Brasil, chamando atenção pela excelência. Ele e sua equipe preparam os simuladores de acordo com o arranjo do porto, com os navios que vão ser testados, modelando as condições oceânicas das correntes, dos ventos e das ondas. Os comandantes e práticos testam no ambiente virtual, com o apoio e acompanhamento da Autoridade Marítima, aumentos de parâmetros operacionais, condições de calado, novas obras portuárias entre outras funções.

As simulações são desenvolvidas com garantia de segurança, como explica Tannuri: “Devido aos riscos e custos de testar navios no mar, a simulação é uma parte crítica do desenvolvimento de soluções de navegação, seja comandada por comandantes no passageiro, operações remotas ou, no futuro, operações autônomas. Simuladores computacionais permitem treinar os operadores e testar os algoritmos de navegação autônoma em situações diversas do ambiente marinho”.

Segundo Tannuri, o navio autônomo é uma realidade mais próxima para navegação em alto mar e diz que há muitos testes sendo realizados na navegação oceânica, principalmente no Japão e na Europa. “Até aqui no Brasil vou começar agora a orientar alunos da Marinha, que tem uma lancha autônoma para fazer vigilância na Baía de Guanabara. Aplicações em embarcações de pequeno porte, como vigilância e batimetria, viraram realidade”.

A navegação oceânica autônoma exige menos decisões dos comandantes e as rotas são preestabelecidas, com desvios ou cruzamentos raros devido à passagem de outras embarcações ou ocorrência de tempestades, por exemplo. “Tudo isso é automatizável. No porto ainda é necessário o ser humano, não é ainda um campo que se consegue reproduzir totalmente com algoritmos de computador”, avalia.

Outro fator que influencia é a questão da manutenção de motores a diesel, que demanda intervenção humana, atualização do sistema de propulsão, dos sistemas elétricos e de manutenção. “Tudo está caminhando nessa direção. Num horizonte de dez anos acho que teremos navios navegando sem ninguém, mas no porto as decisões são muito mais complicadas”.

No futuro, as tarefas mais complexas realizadas pelos oficiais, como identificar obstáculos com o radar ou a inspeção visual, evitar colisões e promover alterações de rota devido ao mau tempo, serão realizadas por algoritmos computacionais, muitos deles baseados em Inteligência Artificial. O objetivo é levar um navio de um porto a outro de forma segura, otimizar a rota constantemente e aproveitar as correntes e os ventos — tudo em conformidade com as regras de navegação.

Tannuri diz que, por enquanto, não consegue ver ainda a tecnologia de IA numa navegação tão delicada quanto a portuária. “Digo com segurança que os práticos podem ficar tranquilos. Na geração deles ainda terão trabalho. Entretanto, os comandantes de embarcações e oficiais já terão atividades transferidas para terra, e poderá haver comandantes supervisionando várias embarcações. Não é um futuro tão distante”.

Navios elétricos

Outra tendência do setor é a construção de navios autônomos elétricos, com manutenção mais simples do que com motores à combustão. “Já existe até um

Divulgação



empurrador fluvial desenvolvido por uma empresa brasileira operando totalmente elétrico. E há pesquisas com rebocadores elétricos, lanchas pequenas para fazer batimetria também. Como os carros estão migrando para os elétricos as embarcações também estão”.

O grande desafio são as baterias e o armazenamento reduzido. “É muito fácil armazenar energia em diesel e gasolina, mas muito difícil armazenar em bateria. O gargalo é o desenvolvimento de baterias com boa capacidade de armazenamento de energia e rápido processo de carregamento nos portos”.

Os navios elétricos têm o apoio na questão do meio ambiente: “A ciência e a tecnologia evoluíram bastante nesta área com forte pressão política e da sociedade. Agora o objetivo é reduzir a emissão de gases de efeito estufa, o que força a comunidade científica a desenvolver motores elétricos e sistemas de armazenamento de baterias para propulsão elétrica”.

A Escola Politécnica prepara projeto envolvendo embarcações elétricas com as petroleiras e já modelaram no simulador uma planta de uma embarcação e apoio offshore elétrico. “Fizemos teste de consumo e de desempenho de navio de suporte de plataforma totalmente elétrico, mas ainda não trouxemos um prático ou comandante para manobrar. O navio certamente possui comportamento diferente que deverá ser testado”.

Tannuri se mostra otimista com o desenvolvimento do setor: “O crescimento das embarcações não foi acompanhado pelo aumento da infraestrutura. A Marinha e Praticagem, que são responsáveis pela segurança da navegação, pressionaram para que todos os envolvidos buscassem soluções. Não se consegue aumentar um porto de um dia para outro, mas é possível prever tecnologia para entrar com navios maiores e otimizar logística e custos”, comenta.

O Centro de Simulação de Manobras do TPN-USP mantém três simuladores full motion, um deles com uma tela de 12 metros de diâmetro e 32 projetores. O centro de comunicação de alto desempenho fornece dados para os simuladores e para os tanques. Há três simuladores de rebocadores portuários e outros adaptáveis para comboios fluviais, usados para a região do Norte do país e na hidrovía Tietê Paraná. O tanque de ondas é utilizado para estudos de plataformas offshore.

Na equipe do Centro 30 pessoas atuam nos simuladores e oito no tanque, entre alunos de mestrado, doutorado e pesquisadores mais sêniores que fazem a programação do código que é todo desenvolvido na USP. “Esse trabalho é feito com o apoio de diversas entidades, em destaque à Petrobrás, nossa principal financiadora, mas também diversas outras empresas da área portuária e marítima, sempre contando com a colaboração técnica da Marinha, Praticagem e Autoridades Portuárias. Temos muitos alunos fazendo estudos de navegação autônoma e mestrados nessa linha. Teremos muitas novidades pela frente”, garante.

MERGULHO

Vida é movimento!



Dificuldade para movimentar o corpo, sensação de travamento das articulações, sensação de queimação e fisgadas na coluna cervical e lombar, pernas mais inchadas e intestino preso. Isso está acontecendo com você? Pesquisa encomendada pela Cisco ouviu 1.408 executivos de várias empresas no mundo (sendo 12% da América Latina, incluindo brasileiros) e revelou que 95% deles relataram sentir fadiga de videoconferências. Terminar o dia com dores e desconfortos virou rotina. E como essa tendência deve continuar, mesmo após a pandemia, o que fazer? A osteopata **Bárbara dos Santos Fatur** fala do tema e dá dicas especiais para a coluna. Confira!

Você tem recebido mais pacientes com problemas ligados às regiões que são mais forçadas durante esses encontros online?

Muitos contextos mudaram durante o período de pandemia. O corpo tem uma alta habilidade e inteligência de se adaptar aos estímulos que recebe. Os músculos são responsáveis por nos deixar preparados para a ação e movimento. Atualmente têm chegado até mim pacientes com relato de cansaço extremo, dificuldade para dormir, dor na coluna, principalmente cervical e lombar, dor na mandíbula e nos ombros. Os quadros de tensão muscular e crises de dor aguda aumentaram nesse período.

Que tipo de prevenção é necessária?

De uma forma simples, para essa questão muscular é recomendado que as pessoas se movimentem mais durante o dia. Quando o trabalho era todos os dias presencial, sempre havia uma reunião em outra sala, o cafezinho na lanchonete, a saída para o almoço. Poucos períodos em que as pessoas levantavam e caminhavam. Com as adaptações necessárias e a necessidade de ficar mais tempo em casa, esses poucos movimentos foram eliminados da rotina.

Pode indicar exercícios?

Movimentar o pescoço em rotação e em forma circular, levantar e abaixar os braços e os ombros, respirar bem fundo e soltar o ar devagar por 10



Divulgação

vezes são formas de mudar o estímulo nesses momentos.

Há alguma recomendação para o uso do computador nessas reuniões?

Eu tenho indicado, se possível fazer as reuniões online em pé. Dessa forma é possível mexer as pernas, os pés, os braços, com objetivo de melhorar a mobilidade do corpo naquele momento e mudar as adaptações musculares. É importante as pessoas escolherem a estação de trabalho de forma confortável, mas não podemos esquecer que ficar de 8 a 10 horas no mesmo lugar e na mesma posição também não é saudável. Mudar de ambiente de trabalho a cada 2/3hs, levantar e movimentar o corpo nesses intervalos são formas que podem aliviar os sintomas no corpo.

Divulgação



ESPORTE

Remo e inclusão em harmonia

Um belo projeto começou no Instituto de Ortopedia e Traumatologia do Hospital das Clínicas e foi parar na raia olímpica da USP. Lá, crianças e adolescentes com deficiência física superaram as dificuldades no **remo** e na **canoagem**, incentivados por uma equipe nota 10. Os resultados são a melhora do desenvolvimento físico, emocional e social. O trabalho social tem como presidente e fundador Candido Leonelli e conta com profissionais de várias especialidades. Vale conhecer: <http://www.remomeurumo.org.br>

VISUAIS

Mostra instigante no MAM Rio

Uma serpente atravessa o Salão Monumental do Museu de Arte Moderna do Rio de Janeiro, deglutindo obras modernistas, criando de diferentes comunidades indígenas e engolindo a própria arquitetura do museu. É assim, caminhando pela silhueta de uma cobra, que a mostra "**Nakoada: estratégias para a arte moderna guiada por uma ética indígena baniwa**" traz reflexões sobre o centenário da Semana de Arte Moderna, o futuro da arte e as estruturas de museus. A exposição pode ser visitada até o dia 27 de novembro. A curadoria é de Denilson Baniwa e Beatriz Lemos. Os visitantes vão encontrar obras de grandes nomes do movimento modernista, como Anita Malfatti, Candido Portinari, Di Cavalcanti e Tarsila do Amaral.



Divulgação

Serviço

"Nakoada: estratégias para a arte moderna"
MAM Rio – Av. Infante Dom Henrique, 85 – Rio de Janeiro (RJ)
Em cartaz até 27 de novembro de 2022
Visitação de quinta a sábado, das 10 às 18h; e domingos, das 11 às 18h
Entrada gratuita com contribuições sugeridas (R\$ 10 a meia, R\$ 20 a inteira)

BE+

Divulgação



- Até o dia 18 de setembro acontece o **MIRADA - 6º Festival Ibero-Americano de Artes Cênicas**, no Sesc Santos e em diversos outros teatros e espaços da cidade - e em Cubatão (SP). Você pode conferir a programação nesse link: <http://mirada.sescsp.org.br>
- Parabéns ao Porto do Açu, o único complexo portuário brasileiro a receber o Prêmio Marítimo das Américas pelo seu destaque na sustentabilidade das operações de dragagem.
- Bom exemplo: em parceria com a **Eco Flame Garden**, empresa de móveis outdoor, o Projeto Tamar desenvolveu projeto que transforma entulho de pesca deixados no mar, como redes e linha, em enchimento para puffes. É a reciclagem em pauta para combater a poluição do mar e trazer recursos para quem trabalha na remoção do lixo marinho.
- Os empresários estão mais confiantes no Brasil. O Índice de Confiança das Micro e Pequenas Empresas teve, em agosto, alta de 2,7 pontos. O indicador – fruto da parceria entre a Fundação Getúlio Vargas e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - atingiu 100,6 pontos, melhor marca desde novembro de 2013.

BE-

- Infelizmente a cobertura vacinal tem caído no mundo. No Brasil, a meta do Ministério da Saúde era chegar a 95% do público-alvo de 11,5 milhões de crianças vacinadas contra a poliomielite. Pelos dados recentes, apenas 34,4% do público-alvo - crianças entre seis meses e 4 anos 11 meses e 29 dias de idade foram imunizados. A campanha terminou, mas a vacinação continua disponível nos postos do país o ano todo.
- Noites mal dormidas têm impacto negativo na saúde. Mais um estudo, dessa vez dos pesquisadores da Universidade de Stanford, nos Estados Unidos, e do Centro Dinamarquês de Medicina do Sono, revela que a fragmentação do sono pode elevar o risco de morte em 29%, e proporcionar uma redução na expectativa de vida de quase nove anos.
- Relatório de 2021/2022 do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) mostra que o Brasil caiu três posições no ranking global de desenvolvimento humano divulgado pela ONU. O Brasil ficou na 87ª posição, com IDH de 0,754, entre 191 países – uma queda em relação a 2020, quando o país ocupou o 84º lugar.