BE NEWS

SÁBADO E DOMINGO, 05 E 06 DE NOVEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 225 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

**NOVO GOVERNO**
Entidades apresentam pautas prioritárias ▸ **p4**

**OPINIÃO**
"Sonhos em alto-mar", artigo de Luiz Dias Guimarães ▸ **p11**

**ESTILO BE**
Isaquias Queiroz: "Meu principal rival sou eu mesmo" ▸ **p12**

# Quase uma década depois, obras de dragagem em Suape serão retomadas

Governo de PE quita dívida e põe fim a imbróglio jurídico com empresa holandesa. Leia também entrevista exclusiva com o futuro presidente do complexo

▸ **p7, 8 e 9**

# EDITORIAL

## Propostas prioritárias

Entidades empresariais do setor portuário já têm definidas as pautas prioritárias para o segmento nos próximos quatro anos, durante o governo do presidente eleito Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Curiosamente, as propostas não envolvem investimentos em infraestrutura ou grandes aportes de recursos nesse mercado, mas renovações de programas de benefícios fiscais, no caso, o Reporto, mudanças em normas, projetos de qualificação de trabalhadores, a continuidade do plano de desestatização portuária e a promessa de gestão técnica nos portos, uma das grandes marcas no atual governo, do presidente Jair Bolsonaro (PL).

Essas pautas são destaque de reportagem do BE News publicada nesta edição, que entrevistou representantes das associações brasileiras de Terminais Portuários (ABTP), de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e dos Terminais Portuários Privados (ATP) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Como alguns dos entrevistados destacaram, não são propostas novas, mas temas que já vêm sendo defendidos pelo setor há anos, sendo tratadas mais como pautas de Estado do que de Governo.

Entre os pontos levantados, está a renovação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto. O setor quer a continuidade do programa e sua definitiva implantação com a reforma tributária.

Também foi apontada a necessidade de se recuperar os poderes dos conselhos de Autoridade Portuária, os CAPs, que deixaram de ser deliberativos para serem apenas consultivos exatamente durante um governo do PT, especificamente o da presidente Dilma Rousseff. Trata-se de uma questão que desde o início foi criticada pelo segmento, especialmente por limitar a atuação do órgão que reúne representantes da comunidade portuária para debater o desenvolvimento do respectivo complexo portuário.

Outra questão que merece destaque é a escolha de profissionais do mercado, de técnicos reconhecidos, para a gestão dos portos, que foi uma das marcas do atual governo e uma das falhas apontadas durante os governos petistas.

São, portanto, temas específicos e essenciais para o desenvolvimento do setor portuário. Não envolvem investimentos (apenas o Reporto abre mão de receita), mas a adoção de políticas públicas específicas e que estão em sintonia com os sistemas adotados nos principais porto internacionais. Ou seja, o que essas associações empresariais pedem não é nada absurdo, mas que os portos brasileiros sigam políticas de desenvolvimento já adotadas por complexos internacionais de sucesso reconhecido.

Está claro que são medidas básicas, objetivas e pontuais. E com o potencial de alçar os portos a um novo ciclo de desenvolvimento, especialmente a questão das gestões técnicas nas administrações portuárias. Não há bandeiras políticas ou ideologias partidárias, apenas as boas práticas do mercado. Que o Governo perceba isso e integre tais ações a seus planos para o segmento, que ainda não foram revelados, mas certamente serão fortalecidos com a inclusão dessas propostas.

## NESTA EDIÇÃO

FOTO
Divulgação/
Praticagem do Brasil

Divulgação

CAPA
7 Pernambuco quita dívida e anuncia retomada de dragagem em Suape

HUB
3 Transporte de contêineres por cabotagem aumentou 245% nos últimos 12 anos

NACIONAL
3 Dnit deve receber reforço de verba para próximo ano

4 Entidades colocam pautas que devem ser trabalhadas pelo próximo governo

REGIÃO SUDESTE
5 Sopesp reúne juristas e empresários em encontro sobre Direito do Trabalho Portuário

6 Adicional de risco para avulso e atuação do Ogmo em debate

REGIÃO NORDESTE
8 Novo presidente de Suape prevê retomada ferroviária - entrevista com Francisco Martins

10 Operação com rebocador mais sustentável tem início em terminais do MA

REGIÃO SUL
10 Navio magenta da ONE atraca no Terminal de Contêineres de Paranaguá

OPINIÃO
11 "Sonhos em alto-mar", por Luiz Dias Guimarães

SOCIAL
12 Estilo BE: comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso



www.portalbenews.com.br

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

**Sucursal Brasília**
SRTVS Quadra 701, bloco O, n° 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

**Sucursal Santos**
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

**Diretor-presidente**
Fabrício 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) 99554-4282
mauricio.almeida@portalbenews.com.br

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

NACIONAL

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

**Contêineres 1**
O transporte de contêineres por cabotagem (navegação costeira) no Brasil aumentou 245% nos últimos 12 anos, um crescimento médio anual de 12% ao ano. Em 2010, essas linhas movimentaram 1,11 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). No ano passado, o total chegou a 3,68 milhões de TEU. Nesse universo, 44% são cargas feeder, aquelas que são descarregadas e reembarcadas para serem levadas até o destino final ou, na corrente de comércio contrária, foram carregadas e estão sendo levadas até o porto onde serão carregadas em um navio de longo curso. Nesse mercado feeder, 65% (quase dois terços) das operações são realizadas no Porto de Santos, o principal do País.

**Contêineres 2**
Esses dados integram estudo apresentado na manhã da última quinta-feira, durante o webinar Quantificação do Mercado Feeder na Cabotagem Brasileira, realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Um dos participantes do evento, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, apontou o potencial de crescimento do mercado feeder e a importância de políticas públicas que aumentem a infraestrutura e contribuam para o desenvolvimento dos portos brasileiros com o intuito de torná-los hub ports - portos concentradores de cargas, onde as cargas feeder são reembarcadas para serem distribuídas pela costa ou levadas ao mercado internacional.

**Foguete 1**
O Porto de Santos recebeu, nesta semana, partes de um foguete que será lançado do Brasil, mais precisamente da base de Alcântara, nas proximidades de São Luís do Maranhão, nos próximos meses. O carregamento, de mais de 100 toneladas e formado por partes da plataforma de lançamento, ferramentas, estruturas de elevação e veículos, chegou a bordo do navio Hyundai Grace. Vindo do Porto de Busan, na Coreia do Sul, ele foi descarregado no terminal da DP World Santos na última quinta-feira.

**Foguete 2**
As peças do foguete foram retiradas por içamento, em uma operação que envolveu 15 profissionais do terminal privado multipropósito. A gestão da armazenagem do carregamento está a cargo da integradora de cargas Asia Shipping, que atuou em parceria com a DP World Santos.

# Dnit deve receber reforço de verba para próximo ano

Suplementação do órgão será proposta via PEC e tem como objetivo a manutenção dos serviços e obras no país

Marcelo Camargo/Agência Brasil

*O relator-geral do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI) se encontrou com o vice-presidente eleito Geraldo Alckmin*

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) deverá receber um reforço orçamentário para o próximo ano. É o que afirmou o relator-geral do Orçamento de 2023, senador Marcelo Castro (MDB-PI), na última quinta-feira (3).

A declaração foi dada durante coletiva de imprensa, logo após a reunião feita entre o relator e o vice-presidente eleito da República e coordenador da equipe de transição do próximo governo, o vice-governador eleito Geraldo Alckmin (PSB).

Segundo Marcelo Castro, o reforço orçamentário deverá vir por uma Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que será conhecida como "PEC da Transição". O objetivo, de acordo com ele, é "consertar" alguns erros apontados pelo novo governo ao Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) 2023.

"Já tivemos, em governos passados, uma média de investimento do Dnit de R$ 15 bilhões. Tivemos um ano de R$20 bilhões e, apesar de estarmos com dez anos depois, e com a inflação durante todo esse período, estamos diminuindo em valores nominais. O Dnit este ano tem apenas R$ 6,7 bilhões. Isso é insuficiente até para a manutenção da nossa malha", declarou o parlamentar.

> "JÁ TIVEMOS, EM GOVERNOS PASSADOS, UMA MÉDIA DE INVESTIMENTO DO DNIT DE R$ 15 BILHÕES. TIVEMOS UM ANO DE R$ 20 BILHÕES E, APESAR DE ESTARMOS COM DEZ ANOS DEPOIS, E COM A INFLAÇÃO DURANTE TODO ESSE PERÍODO, ESTAMOS DIMINUINDO EM VALORES NOMINAIS. O DNIT ESTE ANO TEM APENAS R$ 6,7 BILHÕES. ISSO É INSUFICIENTE ATÉ PARA A MANUTENÇÃO DA NOSSA MALHA"
>
> **MARCELO CASTRO**
> senador e relator-geral do Orçamento de 2023

**Sobre a PEC de Transição**
A ideia da criação da PEC da Transição veio após um comum acordo entre o relator da PLOA e o vice-presidente eleito. Houve o entendimento de que não será possível fazer grandes alterações no orçamento enviado pelo atual governo. Portanto, a proposta viria como uma suplementação para adequá-lo à maneira de governar do novo Executivo.

"Chegamos ao entendiento de que não cabe no orçamento atual as demandas que precisamos atender. Então, de comum acordo, vamos levar aos líderes partidários e aos respectivos presidentes das duas Casas a ideia de aprovarmos uma PEC emergencial de transição, excepcionalizando do teto de gastos algumas despesas que são inadiáveis", explicou o relator do orçamento.

Quem também explicou sobre a PEC de Transição foi o próprio Geraldo Alckmin. Segundo o vice na chapa do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), a suplementação tem como objetivo a manutenção dos serviços e impedir que obras públicas fiquem inacabadas. A ideia é que a proposta seja definida até a próxima terça-feira (8).

"Vamos procurar o presidente da comissão mista de orçamento, deputado Celso Sabino, e conversar com os presidentes da Câmara e do Senado. Combinamos de, na próxima terça-feira, nos encontrarmos para poder detalhar as necessidades. Queremos garantir o orçamento para garantir os serviços públicos e não ter paralisações de obras públicas. Essa questão não está adequada no orçamento enviado para o Congresso", falou Alckmin.

> "VAMOS PROCURAR O PRESIDENTE DA COMISSÃO MISTA DE ORÇAMENTO, DEPUTADO CELSO SABINO, E CONVERSAR COM OS PRESIDENTES DA CÂMARA E DO SENADO. QUEREMOS GARANTIR O ORÇAMENTO PARA GARANTIR OS SERVIÇOS PÚBLICOS E NÃO TER PARALISAÇÕES DE OBRAS PÚBLICAS. ESSA QUESTÃO NÃO ESTÁ ADEQUADA NO ORÇAMENTO ENVIADO PARA O CONGRESSO"
>
> **GERALDO ALCKMIN**
> vice-presidente eleito

NACIONAL

# Entidades colocam pautas que devem ser trabalhadas pelo próximo governo

Para o setor, Reporto e CAP serão pautas simpáticas à gestão de Lula. Já as discussões sobre desestatizações ainda devem esperar um posicionamento

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Divulgação

*Uma das reivindicações das entidades do setor portuário é a renovação do Reporto, benefício instituído em 2004, durante o governo Lula*

Reporto, volta do CAP com poder deliberativo, gestão técnica, qualificação dos trabalhadores portuários e desestatização dos portos. Essas serão as principais pautas a serem tratadas pelas entidades do setor portuário com o governo Luiz Inácio Lula da Silva.

O **BE News** conversou com quatro associações e federações do setor que elencaram quais serão suas principais discussões que serão levadas ao novo Executivo. Segundo as entidades, a agenda setorial segue a mesma, uma vez que as pautas são consideradas pautas de Estado.

É o caso do presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, que afirma que as prioridades seguem inalteradas. Entre as reivindicações está a renovação do Regime Tributário para o Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária, o Reporto.

O benefício, instituído em 2004, tem como objetivo reduzir impostos na importação de máquinas e equipamentos utilizados nos setores portuário e ferroviário. Jesualdo Silva explicou que é preciso batalhar pela extensão do regime que, ao longo de 2022, não foi liberado para as empresas do setor portuário e ferroviário.

"Pontualmente temos a questão do Reporto. Já perdemos um ano e vamos pleitear a renovação desse regime pelo menos para os próximos cinco anos. Ou seja, mais três ou quatro anos pela frente", disse.

A defesa do Reporto também será pauta a ser defendida pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). É o que afirma o diretor-presidente da entidade, almirante Murillo Barbosa. Ele afirma que batalhará para instaurar o regime de forma permanente até a aprovação da nova Reforma Tributária.

"A nossa linha de ação não será alterada em nada. Os nossos pleitos continuam sendo os mesmos. Quando o Lula apoiou o Reporto em 2004, ele se tornou o pai da criança. O regime só passará a vigorar no ano que vem com a previsão em orçamento das renúncias fiscais. É uma batalha que devemos começar desde o início para termos a validade dele. Talvez até torná-lo permanente até que venha a Reforma Tributária", afirmou.

> "TIVEMOS MUITOS AVANÇOS NA ÁREA DE INFRAESTRUTURA COM O GOVERNO QUE ESTÁ SE ENCERRANDO. ISSO É CONSEQUÊNCIA DE UMA GESTÃO TÉCNICA NAS PRINCIPAIS POSIÇÕES DO GOVERNO. O QUE ESPERAMOS É QUE HAJA PESSOAS TÃO QUALIFICADAS NESSE GOVERNO, PARA QUE NÃO HAJA INTERRUPÇÃO DESSA EVOLUÇÃO QUE VIVENCIAMOS NO SETOR PORTUÁRIO"
>
> **ANGELINO CAPUTO**
> diretor-executivo da Associação Brasileira de

### CAP deliberativo

Ainda segundo o presidente da ABTP, é preciso que o Conselho da Autoridade Portuária (CAP) volte a ter protagonismo nas decisões dentro dos portos brasileiros. Quando o CAP foi instituído (segundo a Lei 10.233/2001), as decisões referentes a ele deveriam ser obedecidas pela autoridade portuária, contudo, mudanças foram feitas na lei, determinando que o conselho tivesse somente o caráter consultivo e não mais resolutivo.

"Essa questão do CAP está dentro do pilar da gestão eficiente e celeridade das decisões. Aqui cabe a descentralização, delegação, e as diversas formas de desestatizações, quer seja concessão de serviços, de infraestrutura ou alienações. Quanto mais próxima a gestão estiver da ponta, melhor. Neste sentido, o conselho de autoridade deliberativo tem uma influência muito grande e uma participação crucial neste processo", falou.

A volta de um CAP com poder deliberativo é defendida também pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. Ele lembrou que a criação do CAP aconteceu durante a gestão Lula/Dilma e trouxe frutos para o setor. Outro ponto interessante seria dar maior autonomia a Secretaria de Portos, como também foi feito durante o governo do PT.

"Reconhecemos que no governo Lula vivenciamos uma fase muito positiva para o sistema portuário, quando foi criada a Secretaria Nacional de Portos. Naquele momento tivemos nomeações técnicas nas administrações portuárias e grande fortalecimento do CAP, valorizando assim a descentralização portuária. Talvez recuperar uma Secretaria de Portos independente poderia ser uma boa iniciativa, que foi praticada pelo presidente Lula anteriormente", comentou.

### Gestão técnica

O diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, por sua vez, concordou tanto com o fortalecimento do Reporto quanto a volta de um CAP deliberativo para os portos brasileiros.

Contudo, o executivo fez questão de defender a permanência de uma gestão técnica para o setor regulador, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), e para o próprio Ministério da Infraestrutura, em especial a Secretaria de Portos.

"Tivemos muitos avanços na área de infraestrutura com o governo que está se encerrando. Isso é consequência de uma gestão técnica nas principais posições do governo, como Antaq e Secretaria dos Portos, e nas companhias Docas. O que esperamos é que haja pessoas tão qualificadas nesse governo, para que não haja interrupção dessa evolução que vivenciamos no setor portuário", comentou.

Ainda segundo Caputo, um ponto que deverá ser tratado é a questão da privatização dos portos. Isso porque o governo eleito pensa em modelos diferentes de desestatização, em especial um modelo de concessão de serviços específicos das docas, sem a efetiva privatização da companhia.

Para o presidente da Abtra, apesar do processo de privatização já estar avançado dentro do setor, será preciso esperar as novas definições do governo Lula para tratar do tema.

"O que vimos de diferente durante a campanha foi o pensamento sobre a desestatização dos portos. No nosso entendimento, a desestatização é um processo que está bem avançado, mas que não está 100% maduro. Ainda estamos discutindo. Portanto, continuaremos a discussão para ver o melhor modelo para todos. Mas temos que esperar para ver quem assumirá o posto", explicou.

REGIÃO SUDESTE

# Sopesp reúne juristas e empresários em encontro sobre Direito do Trabalho Portuário

Ministros do Tribunal Superior do Trabalho ministraram palestras sobre temas diversos em Santos (SP)

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Divulgação

*Presentes à mesa, representantes do Sopesp, Ogmo, ministros do TST e de outras entidades*

O intercâmbio de informações entre o poder judiciário e a comunidade portuária na relação de trabalho foi o objetivo do encontro "Diálogos sobre Direito do Trabalho Portuário e Justiça do Trabalho", promovido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), no auditório da Associação Comercial de Santos (ACS), na sexta-feira (4).

O evento, que é patrocinado pelo Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário do Porto Organizado de Santos (Ogmo Santos) e apoiado pela Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) e Heredia Sociedade de Advogados, contou com a participação dos ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Douglas Alencar Rodrigues, Alexandre Luiz Ramos, Guilherme Augusto Caputo Bastos e Breno Medeiros, além do desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região de Santos, Celso Ricardo Peel Furtado, que ministraram palestras. O encontro reuniu ainda advogados, juízes, desembargadores, colaboradores, sindicalistas e empresários do segmento portuário.

"A intenção é disseminar informação, dar conhecimento da real situação que existe no porto e, também, para que a gente entenda como a Justiça funciona. Essa proximidade é fundamental", afirmou o diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas.

Para o diretor executivo do Ogmo Santos, Evandro Pause, "receber os ministros do Tribunal Superior do Trabalho (TST) e o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) é uma oportunidade de extrema relevância, para que eles possam conhecer mais as nossas rotinas, a realidade do trabalho no porto, e possam ponderar isto no momento do julgamento face à lei".

O presidente da Fenop, Sérgio Aquino, destacou que a entidade já realiza o trabalho de aproximação do judiciário ao mercado portuário. "Para que o poder judiciário entendesse as características (do setor portuário) e com essa troca de informações isso está sendo extremamente positivo para todos os lados. É o entendimento mais adequado da legislação, conhecendo a realidade", disse Aquino.

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, elogiou a iniciativa do Sopesp. "O setor portuário, o setor marítimo, tem suas particularidades e eventos como este promovem o diálogo, para que os setores possam conversar, e, assim, a gente vai diminuindo a distância. É uma grande iniciativa do Sopesp, do Ogmo e da Fenop promover esse diálogo", salientou Julião.

REGIÃO SUDESTE

# Adicional de risco para avulso e atuação do Ogmo em debate

Esses e outros assuntos foram tema das palestras ministradas por juristas que participaram do encontro sobre Direito do Trabalho Portuário em Santos (SP)

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Divulgação

*Os ministros do TST, Alexandre Luiz Ramos, Douglas Alencar Rodrigues, Guilherme Augusto Caputo Bastos e Breno Medeiros, com diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, ao centro*

Os trabalhadores portuários avulsos e vinculados têm o mesmo direito ao adicional de riscos? O negociado prevalece sobre o legislado? Quais são os desafios do Direito do Trabalho Portuário? Qual a diferença entre prioridade e exclusividade na contratação do trabalhador portuário? As respostas legais para essas questões foram abordadas durante as palestras ministradas pelos juristas convidados no encontro "Diálogos sobre Direito do Trabalho Portuário e Justiça do Trabalho", promovido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), sexta-feira (4), na Associação Comercial de Santos (ACS).

Em sua palestra sobre o adicional de risco portuário, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Alexandre Luiz Ramos, disse que "este tema, no âmbito do TST, está completamente alinhado com aquilo que o Supremo (Supremo Tribunal Federal - STF) decidiu sobre adicional de riscos e se é devido ou não ao trabalhador avulso".

O jurista explicou que o adicional de risco é extensivo ao trabalhador avulso que exerce a mesma função daquele que tem vínculo empregatício e em condições equivalentes. "A extensão do adicional de risco portuário não é indistinta a todos os trabalhadores avulsos, mas apenas para aqueles que atenderem simultaneamente aos seguintes requisitos: 1. Existência de trabalhador permanente que receba o adicional de riscos; 2. Mesmas condições de trabalho entre o trabalhador avulso e o trabalhador permanente", esclareceu.

O desembargador do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região de Santos, Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira, ministrou a palestra "O Negociado sobre o Legislado" e ressaltou a importância do diálogo entre a justiça, os trabalhadores e o setor empresarial.

Ele discorreu sobre o tema 1.046, do STF, "que solucionou um dos grandes dilemas jurídicos que existiam que é a prevalência do negociado sobre o legislado, transferindo o protagonismo na solução dos conflitos para os próprios atores sociais, os trabalhadores e os tomadores, os operadores portuários".

O ministro do TST, Breno Medeiros, em sua palestra "Os Desafios Atuais do Direito do Trabalho Portuário", destacou que a tecnologia, ao desencadear grandes mudanças no mercado de trabalho, comprometeu a empregabilidade no setor portuário. "Temos que repensar uma política de transferência de renda. Não adianta os operadores portuários implementarem tecnologia e 'adeus empregados'", comentou. "Os efeitos da Revolução 4.0 no Trabalho Portuário carecem, portanto, de uma regulamentação legislativa que considere suas particularidades".

**Prioridade x Exclusividade**

Na sequência, o ministro do TST, Douglas Alencar Rodrigues, em sua palestra "Prioridade x Exclusividade – A contratação do trabalhador portuário", trouxe à discussão a legislação que dispensa a ação do Ogmo na gestão de mão de obra portuária avulsa. "Temos, na Lei 12.815, a previsão da negociação coletiva afastando a intervenção do Ogmo", comentou o jurista ressaltando que não é contrário ao órgão, e citando que os sindicatos poderiam exercer esse papel, conforme prevê a legislação. "A lei diz que a presença do sindicato deve observar convenção, acordo coletivo, contrato e a possibilidade de atuação", apontou.

Por fim, coube ao ministro do TST, Guilherme Augusto Caputo Bastos, as considerações finais sobre os aspectos gerais do Direito do Trabalho Portuário abordados por seus colegas. Depois, fez um convite aos presentes. "Eu quero conclamá-los a se somarem à Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo. Ele já começou multidisciplinar, com vários segmentos. A nós, juízes do Trabalho, que sigamos realizando esses eventos, trocando experiências".

## Presidente da Associação Comercial de Santos é homenageado

Divulgação/Câmara de Santos

O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), o empresário Mauro Sammarco (na foto, à direita), recebeu na noite de ontem a Medalha de Mérito Braz Cubas, dada pela Câmara de Santos aos santistas que se destacaram em suas atividades e na defesa dos valores da Cidade. A entrega ocorreu durante sessão solene da Câmara, que estava com o auditório lotado, com autoridades e executivos, especialmente do setor portuário. Sammarco também integra o conselho do Santos Export - um dos eventos regionais do Brasil Export. A iniciativa pela homenagem foi do vereador Bruno Orlandi (PSD).

REGIÃO NORDESTE

# Pernambuco quita dívida e anuncia retomada de dragagem em Suape

Com aporte de R$ 480 milhões, governo do Estado entrou em acordo com empresa holandesa e pôs fim a um imbróglio jurídico de quase uma década

Hélia Scheppa/SEI

*Para o anúncio da retomada das obras de dragagem em Suape foi realizada uma solenidade na sede do governo pernambucano*

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

O governo de Pernambuco anunciou na sexta-feira (4) a retomada das obras de dragagem no Porto de Suape, paralisadas desde 2013. Para tornar isso possível, foi necessário um acordo com a companhia holandesa responsável pelos serviços na época, dando fim a um imbróglio jurídico de quase uma década. O Executivo estadual fará um aporte de R$480 milhões para quitar a dívida com a empresa e dar sequência às obras para o aprofundamento de 20 metros nos 6 km do canal principal do atracadouro.

Na opinião do governador Paulo Câmara, o fim do impasse impulsionará ainda mais a economia do Estado com essa que é a principal obra de reestruturação e de modernização do atracadouro, localizado no município de Ipojuca, a 40 quilômetros da capital, Recife.

"Essa intervenção viabiliza projetos de grande porte, que são frutos dos negócios que estamos fechando para deixar o Porto de Suape no topo da competitividade. Essa é mais uma prova do desenvolvimento econômico de Pernambuco, destaque dentro da região Nordeste e do País, e da confiabilidade dos empresários, que cada vez mais escolhem o nosso Estado para investir. Foi uma decisão muito acertada, fruto de muito diálogo e transparência, uma marca da nossa gestão ao longo de todos esses anos", destacou o governador.

O diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, comenta que a dragagem colocará Suape em posição de destaque no cenário portuário mundial, uma vez que o porto, que tem localização estratégica, reúne uma zona industrial robusta e consolidará esses grandes empreendimentos nos próximos anos.

"Isso sem falar na ampliação da Refinaria Abreu e Lima, cuja movimentação atual de granéis líquidos já nos coloca na liderança nacional", acrescentou, citando também outras recentes conquistas do complexo, como a instalação dos terminais de contêineres da dinamarquesa Maersk e de minério da Bemisa, sendo uma alternativa à Transnordestina, além da retomada da autonomia de Suape.

**Entenda o caso**

A dragagem foi interrompida em maio de 2013, quando o então governador Eduardo Campos não chegou a um acordo com o governo federal da época. No momento em que o contrato foi paralisado, a empresa holandesa Royal Van Oord já havia concluído 85% do serviço.

Por esse motivo, foram movidas ações contra o governo de Pernambuco na Justiça holandesa. O Estado dos Países Baixos cobrava o valor das parcelas referentes às obras que já havia sido realizadas. O total da dívida chegava a R$782 milhões.

Com o acordo extrajudicial, que vinha sendo costurado desde o ano passado, o passivo histórico foi reduzido para R$ 480 milhões, sendo R$ 140 milhões para finalização da obra e R$ 340 milhões para quitação da dívida. Paulo Câmara autorizou aumento de capital de R$ 380 milhões para a Secretaria de Desenvolvimento Econômico, possibilitando que Suape pudesse fazer a operação com recursos próprios.

Agora, a Royal Van Oord terá cinco meses para finalizar os 15% restantes, justamente a parte mais complicada: os espbarros de pedra no leito do mar. Segundo o governo estadual, a intervenção será executada por meio de um navio-draga de última geração, permitindo a remoção de sedimentos e rochas.

"A empresa vai trazer tecnologia nova, que não existia na época, e executará a obra por conta e risco deles", observa Roberto Gusmão. Ainda se-gundo ele, a Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH) já emitiu a licença ambiental para realização dos trabalhos, que devem ser iniciados de imediato.

**Solenidade**

Para o anúncio da retomada das obras de dragagem em Suape foi realizada uma solenidade no Palácio do Campo das Princesas, sede do governo pernambucano. Além do governador Paulo Câmara e do diretor-presidente do Porto de Suape, Roberto Gusmão, estiveram presentes secretários estaduais, representantes de empresas instaladas no complexo portuário e outras autoridades.

COM O ACORDO EXTRAJUDICIAL, QUE VINHA SENDO COSTURADO DESDE O ANO PASSADO, O PASSIVO HISTÓRICO CAIU DE R$ 782 MILHÕES PARA R$ 480 MILHÕES, SENDO R$ 140 MILHÕES PARA FINALIZAÇÃO DA OBRA E R$ 340 MILHÕES PARA QUITAÇÃO DA DÍVIDA

# REGIÃO NORDESTE

ENTREVISTA

## FRANCISCO MARTINS

novo presidente do Complexo Industrial e Portuário de Suape, que assume o cargo no próximo dia 7, justamente quando o porto comemora 44 anos de existência

**Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão Federal cabe unicamente ao governo, junto ao seto privado, buscar uma solução que aranta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional."**

Divulgação

*Com várias especializações, Francisco Martins vinha atuando como diretor de Gestão Portuária do Complexo de Suape*

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco, terá, a partir do dia 7 de novembro – data em que também comemora 44 anos de existência - um novo presidente. Trata-se de Francisco Martins, que até então atuava como diretor de Gestão Portuária do complexo. Quem passa a cadeira ao sucessor é Roberto Gusmão, que anunciou sua saída para assumir um novo desafio profissional na iniciativa privada.

Francisco é graduado em Engenharia Agronômica pela Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e pós-graduado em Gestão de Território e Recursos Hídricos pela Universidade de Tecnologia Cranfield, na Inglaterra. Também possui pós-graduação em Engenharia Sanitária e Gestão Ambiental pela UFPE, além de especialização em Responsabilidade Socioambiental pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Na iniciativa privada, trabalhou na Odebrecht Engenharia e Projetec - Projetos Técnicos e Souza Cruz SA. No governo de Pernambuco, ocupou cargos de assessor especial da Secretaria de Agricultura, gerente de Projetos Especiais da Secretaria de Indústria e Comércio, e gerente da Secretaria de Planejamento e Gestão.

Na área de planejamento portuário, coordenou a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento para o Porto do Recife e do Novo Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Em entrevista exclusiva ao **BE News**, Francisco cita o que considera desafios à sua gestão e destaca a expectativa de conclusão de obras importantes para o Porto de Suape e que, segundo acredita, terão o apoio do presidente eleito, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), especialmente àquelas relacionadas ao modal ferroviário.

"Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão federal, cabe unicamente ao governo, junto ao setor privado, buscar uma solução que garanta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional", disse.

O inacabado trecho pernambucano-piauiense da ferrovia Transnordestina está paralisado desde 2006, mas pode ter na construção da Ferrovia do Sertão (EF 233), viabilizada após anúncio recente do novo terminal de granéis sólidos minerais de Suape pela Planalto Piauí, integrante do grupo Bemisa, uma possível solução para a ligação de 717 quilômetros entre os dois estados.

Confira mais detalhes na entrevista a seguir.

**O senhor vai assumir o maior porto do Nordeste, que está em plena movimentação, com novos investimentos. Para este ano, ainda há previsão de mais algum anúncio?**

Sim, ainda temos, para o último bimestre de 2022, alguns ▸

# REGIÃO NORDESTE

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8

investimentos para serem anunciados, entre eles um terminal de regaseificação de gás natural liquefeito (GNL), que vai permitir um aumento considerável da oferta de gás ao nosso estado a ser distribuído pela Copergás, e também a utilização por térmicas que estão instaladas em Suape. Além disso, vamos iniciar a operação do bunker, que é o abastecimento de navios an-corados em alto-mar, por exemplo, na área de fundeadouro. Isso traz impacto direto na melhoria da competitividade de Suape. Para se ter uma ideia, entre Belém do Pará e Salvador não há nenhum porto com capacidade de oferecer abastecimento de óleo bunker para os navios. Por isso, os navios que têm rotas mais longas, além de Suape, têm de vir mais pesados, com mais combustível. Na medida em que têm em Suape a possibilidade de serem reabastecidos, não precisam carregar o peso morto do combustível, tor-nando a viagem mais rápida e mais econômica, o que se reflete no preço do frete.

**A sua gestão também lidará com um novo líder no Governo Federal, representado pelo presidente eleito, Lula. O que o senhor espera para o Porto de Suape e para o Nordeste com este terceiro mandato?**

O presidente eleito é muito comprometido com o Nordeste e grato à região com tantos votos que recebeu aqui, fruto da confiança que o povo nordestino tem na sua gestão. Os tempos áureos de Suape tinham Lula no Governo Federal e Eduardo Campos como governador. Esperamos que agora, Lula e a governadora estadual eleita Raquel Lyra (PSDB) possam trabalhar em harmonia. É claro que a conjuntura é outra, as perspectivas de disponibilidade de recursos também, mas o presidente eleito tem um compromisso com Pernambuco. Temos expectativa que o Estado possa voltar ao tempo em que liderava o transporte e a movimentação de carga em Suape, para que possamos reativar o cluster naval da região. As condições e mecanismos já estão criados, há negócios em curso muito bem encaminhados e outros já fechados. Esperamos a conclusão de obras importantes para Suape, que se estiverem em harmonização com o Governo Federal, poderão sair do papel em um período muito curto.

> SÃO MUITAS AS POSSIBILIDADES QUE VÊM COM A FERROVIA DO SERTÃO PORQUE ELA PODERÁ TRANSPORTAR TODAS ESSAS TIPOLOGIAS DE CARGAS."

**Que obras são essas?**

Não tenho dúvida que Lula não se esquivará a cumprir tudo o que se espera dele em relação a investimentos em Pernambuco. E obviamente, Suape, como máquina que puxa o desenvolvimento do Estado, vai receber atenção especial. Esperamos, principalmente, a reativação da ferrovia Transnordestina, que por ser de concessão federal, cabe unicamente ao governo, junto ao setor privado, buscar uma solução que garanta a conectividade de Suape com a malha ferroviária regional e nacional. E essa solução já foi traçada com a presença de um grupo privado, que é a Bemisa, que tem autorização para construir uma linha férrea do Piauí até Suape. E como Suape é um porto concentrador de cargas, outros produtos podem ser transportados por essa ferrovia. São cargas importantes, que impactam diretamente o custo de vida das pessoas, como gás, açúcar, cargas conteinerizadas, que vão em direção ao agreste pernambucano, ao sertão, aos estados vizinhos. São muitas as possibilidades que vêm com a Ferrovia do Sertão porque ela poderá transportar todas essas tipologias de cargas. Outros ramais também podem ser criados para desembocar no ramal principal da Ferrovia do Sertão, ou para atender situações específicas, por exemplo, o ramal do gesso do Araripe (CE), que pode ser interligado para garantir o escoamento de uma área que tem uma das maiores jazidas de gipsita do mundo, beneficiando diretamente empresas pernambucanas e gerando empregos. Será um novo tempo.

**Qual será o seu maior desafio em relação à gestão do Porto de Suape?**

Nosso maior desafio, além de manter as garantias que foram dadas por Suape para a instalação desses novos empreendimentos, é conduzir o processo de transição, deixando de forma clara para os próximos gestores do porto e para o novo governo que assume em janeiro, que não há como retroceder às conquistas do Porto de Suape. Entre as garantias está a necessidade de investir na dragagem interna do porto e na conclusão da dragagem externa, um processo que se arrastou por anos, após a interrupção da obra. A dragagem do canal principal para aumentar a profundidade em mais de 20 metros será retomada em breve. Também há o compromisso de adequar a profundidade do canal interno, de forma a possibilitar as operações das embarcações que vão atuar tanto no terminal de minério na Ilha de Cocaia quanto no novo terminal de contêiner, da APM Terminals.

> AINDA TEMOS, PARA O ÚLTIMO BIMESTRE DE 2022, ALGUNS ANÚNCIOS PARA SEREM FEITOS, ENTRE ELES O INÍCIO DA OPERAÇÃO DO BUNKER, QUE É O ABASTECIMENTO DE NAVIOS ANCORADOS EM ALTO MAR"

**Qual a importância de Suape ter retomado a sua autonomia e quais os frutos que essa nova fase pode trazer para o porto já no ano que vem?**

A retomada da autonomia é extremamente importante porque representa que o porto poderá lançar e conduzir seus próprios processos de licitação para arrendamento de áreas dentro da poligonal do porto organizado, o que confere mais agilidade e competitividade, captando mais investimentos. Antes da retomada da autonomia, um processo de arrendamento poderia levar até dois anos. Agora podemos concluir em seis meses.

**Com a consolidação das negociações dos últimos dois anos, Suape terá um aporte de R$ 38,6 bilhões até 2027. Neste cenário, são esperadas 20 mil novas vagas de emprego conforme as obras e operações forem iniciando. Como a população da região pode se preparar para aproveitar essas novas oportunidades?**

Seguramente, este desenvolvimento vai demandar de mão de obra qualificada. Por isso é importante que o governo que vai começar tenha em mente a necessidade de voltar a construir escolas técnicas e centros de formação profissional dirigidos às necessidades das empresas já instaladas e daquelas que se instalarão nos próximos anos. Assim, conseguimos atender essa demanda com mão de obra pernambucana, com os profissionais da região.

*Neste último bimestre de 2022 são esperados mais investimentos em Suape, como a construção de um terminal de regaseificação de GNL*

Divulgação

## REGIÃO NORDESTE

# Operação com rebocador mais sustentável tem início em terminais do MA

Nova embarcação da Wilson Sons, o WS Orion emite aproximadamente 75% a menos de óxidos de nitrogênio

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

*A embarcação foi construída no estaleiro da Wilson Sons, em Guarujá (SP), e batizada no dia 13 de outubro*

O novo rebocador sustentável da Wilson Sons, o WS Orion, que emite aproximadamente 75% a menos de óxidos de nitrogênio, foi entregue no fim do mês passado para realizar as operações de apoio de atracação e desatracação de navios que operam em São Luís, no Maranhão, atendendo os terminais de Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar.

O equipamento junta-se ao WS Centaurus, que também foi construído com tecnologia que permite menos emissão de gases poluentes.

A primeira operação do WS Orion ocorreu no último dia 24, no terminal de Ponta da Madeira, na manobra de atracação de um navio de grande porte usado para exportação de minério de ferro.

Batizado em 13 de outubro, no Rio de Janeiro, o WS Orion tem capacidade para apoiar grandes navios que transportam até 400 mil toneladas de carga.

Construída no estaleiro da Wilson Sons em Guarujá (SP), a embarcação possui as mesmas características do WS Centaurus, lançado em junho deste ano.

O novo rebocador da classe RSD 2513 tem notação de classe escort tug e equipamento de combate a incêndio certificado FIFI-1, que possui vazão de 2.400 m³ de água por hora.

O design do WS Orion é da Damen Shipyards e a embarcação possui 25 metros de comprimento com 13 metros de boca. Ela opera avante e a ré com a mesma eficiência, podendo ser usada tanto em manobras portuárias, quanto em rebocagem oceânica.

O bollard pull é de mais 90 toneladas, fazendo do novo rebocador um dos dois mais potentes em operação no Brasil.

"A demanda por rebocadores potentes vem crescendo nos portos de todo o Brasil, em razão dos navios de grande porte que chegam a terminais como o de Ponta da Madeira para movimentação de minério de ferro, assim como dos grandes conteineiros de 360 metros que se preparam para operar em águas brasileiras", ressaltou Marcio Castro, diretor-executivo da divisão de Rebocadores da Wilson Sons.

O novo rebocador é o segundo de uma série de seis novos rebocadores da companhia com a proposta de unir desempenho à sustentabilidade.

Segundo a Wilson Sons, seu design permite uma redução estimada de até 14% nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) em função de uma hidrodinâmica mais eficiente por meio das duplas quilhas (twin fin), que melhoram a navegação e aumentam a capacidade de arrasto durante as manobras.

Esse novo design de casco garante, de acordo com a empresa, a redução de consumo de combustível e, consequentemente, de emissões.

## REGIÃO SUL

# Navio magenta da ONE atraca no Terminal de Contêineres de Paranaguá

Embarcação fez uma escala rápida e operou carnes e congelados, papel e celulose, madeira, têxtil e produtos do agronegócio

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Divulgação

*Com 330 m de comprimento, 48 m de largura e capacidade de 12 mil TEU, o navio One Amazon faz sua primeira viagem ao Brasil*

O navio magenta da Ocean Network Express (ONE) atracou no Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), por volta das 11 horas de sexta-feira (4), para carga e descarga de aproximadamente 114,6 mil toneladas de mercadorias.

Segundo a TCP, o porta-contêineres One Amazon escalou no terminal para operar carnes e congelados, papel e celulose, madeira, têxtil e produtos do agronegócio, somando 114.643 toneladas. A embarcação já tinha partida prevista para as 2 horas deste sábado (5).

Com 330 m de comprimento, 48 m de largura e capacidade de 12 mil TEU, o One Amazon faz sua primeira viagem ao Brasil. No mês passado, o navio fez escala no Porto de Santos (SP).

Em outubro de 2021, a Ocean Network Express deu início à campanha ONE Pink Ribbon, que busca a realização de doações para instituições envolvidas na conscientização e combate ao câncer.

Segundo a coordenadora de Saúde e Segurança do Trabalho da TCP, Adriana Galeazzi Mendonça Xavier, a cor rosa simboliza não apenas o combate à doença, como também remete à importância do autocuidado da mulher.

"A TCP está extremamente interessada em incentivar iniciativas que estimulem a qualidade de vida das pessoas. Por isso é tão simbólica a visita do navio ao terminal justamente após as campanhas do Outubro Rosa", declarou.

**Sobre o ONE Amazon**

Construída em agosto deste ano, a embarcação saiu de Pansu, na Coreia do Sul, em 14 de setembro, e seguiu por diversos países da Ásia pela linha SX1 em rota de importação e exportação. No Brasil, o navio tem escalas previstas nos portos de Paranaguá (PR), Navegantes (SC), Rio Grande (RS) e Santos (SP). Além disso, a embarcação deve passar pelos terminais portuários de Montevidéu, no Uruguai, e de Buenos Aires, na Argentina.

O tom magenta do navio foi escolhido por ser único no mercado marítimo e pela representatividade japonesa da empresa: as flores de cerejeira (sakura), que simbolizam o Japão.

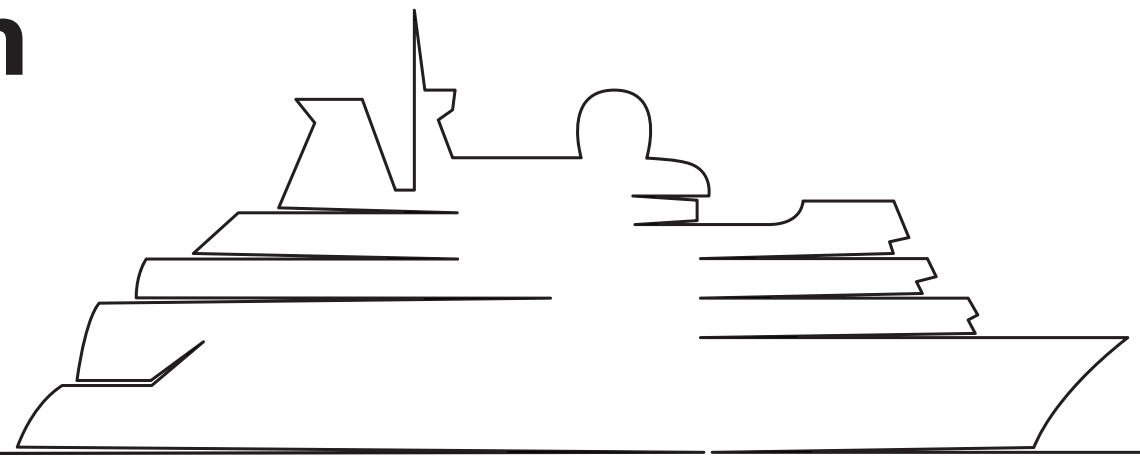
OPINIÃO

**LUIZ DIAS GUIMARÃES**
jornalista

**opiniao@portalbenews.com.br**

▶ GESTÃO

# Sonhos em alto-mar



Começou a temporada de sonhos em alto-mar. Quase 600 mil pessoas vão embarcar só em Santos nos próximos seis meses. Vão tirar a zica da pandemia. Vão relaxar um pouco das eleições. Acima de tudo vão realizar um sonho.

É gente que vem de longe, alguns que nunca viram o mar de perto. Mas também habitués assíduos que esperam o ano todo para navegar.

Há um fascínio no mar. Para mim nem tanto. Prefiro viajar por outro meio e caminhar no meu destino. Sempre que estive a bordo minha vontade foi gritar ao comandante:"Pare por favor no próximo bar!" Pelos altos preços a bordo e uma certa sensação claustrofóbica. Tive várias experiências a bordo sem contar baleeira, lancha e  veleiro.

Aos 18 anos consegui encalhar a lancha de um amigo num banco de areia em plena margem do estuário de Santos. Em barcos a diesel enjôo com o cheiro. E nos veleiros, que adoro à primeira vista, arrebata-me um tédio que nem consigo esconder. Uma vez estava quieto no meu canto enquanto o amigo Papa cuidava das cordas e no leme, acredite, estava o lendário Lars Grael, que me perguntou o que eu tinha. E eu, numa absurda sinceridade, respondi que achava aquilo um saco. Tenho vergonha disso. Quantas pessoas queriam estar no meu lugar!

Não pense que não gosto do mar. Gosto muito sim mas o respeito. Certo dia, a bordo de uma escuna, mergulhei nas águas da Ilha dos Frades, em Salvador, para tomar cerveja e comer camarão. Duas horas depois quis retornar nadando, mas a maré havia mudado e acabei entregando minha alma a Deus até que esbarrei na corda da âncora e para infortúnio de alguns me salvei. Anos depois, repetindo o programa, mais esperto, voltei a bordo numa barquinha e, esticado no convés, observava uma família de japoneses, em trajes sociais e câmeras Nikon no pescoço, quando, a um click do desavisado chefe da família, foram todos pra dentro d'água.

Eu, num ato heróico, mergulhei para salvar as crianças enquanto jogavam bóias das escunas. Até que ouvi alguém gritar: "Salvem esse cara!" Era eu, enroscado nas cordas arremessadas sobre minha cabeça. Um vexame para mim. Não volto à Ilha dos Frades jamais!

Nos cruzeiros tudo é diferente. De Santos parti para curtir o carnaval na capital baiana. Eram anos 70 e viajei nove dias a bordo do Enrico C, o que tínhamos para a época depois do Ana Neri e Rosa da Fonseca. Nada que se compare com os navios de hoje, verdadeiros resorts, alguns com ambientes de dar inveja a Las Vegas.

Fiquei numa cabine em que só cabiam um beliche de ferro e dois passageiros, eu e um cara que só conheci de madrugada quando resolveu deitar já meio manguaça. Banheiro só no fim do corredor. Jantar, só pizza, com horário restrito que não batia com minha programação. O jeito era engraxar o tripulante por uma coxa de frango estocada no freezer.

Dentro, um frio colossal, fora calor abismal, o que me propiciou forte gripe já no terceiro dia. A bordo, a típica euforia dos passageiros, o que sempre mais chama a atenção no saguão de embarque do terminal regado a samba.

Havia naquela viagem vários grupos de amigos, jovens como eu, e muitas garotas acompanhadas das mães, que se reuniam no convés para se gabarem da conquista das filhas pelos oficiais italianos. Era um ritual para o qual as meninas se preparavam levando enxoval.  Um vestido para cada noite de festa, sonho e ilusão.

Quando o navio estava prestes a atracar no Rio, os tripulantes trataram de interditar a piscina com uma rede. Era meio de um dia de sol escaldante e as turmas da zoeira não queriam perder um minuto sequer. E impediram que os marinheiros cumprissem a ordem.

Restou aos funcionários chamar o imediato, espécie de xerife a bordo. Só se ouvia "ohhhh" naquele convés abarrotado quando o empertigado italiano surgiu no seu lustroso uniforme branco e piteira empinada sob o altivo nariz.

Foi quando a rapaziada tratou de, com jeito carioca, rodeá-lo para uma cordial conversa enquanto um mais ousado se agachou atrás dele na beira da piscina. E tal a eufórica cordialidade que, por 'infortúnio', o imediato tomou uma bela cama de gato fazendo com que na lâmina d'água da piscina só se vissem a piteira e a ponta de um nariz.

Hoje os navios são fantásticos a embalar nas ondas os sonhos de tanta gente, de todas as idades. Há alguns anos vivi literalmente fantasias em um navio da Disney pelas Bahamas, cercado de Branca de Neve, Cinderela e Mickey. Valeu pela euforia das crianças, incluso minha filha Beatriz, que  vibravam com a Sininho ao voar pelo teatro atrás do Peter Pan.

São outros tempos, são outras condições. Verdadeiros edifícios que me fazem percorrer do deck do segundo andar, na proa, até o deck do décimo primeiro, na popa, só para saborear um cigarro. Uma viagem de uns dez minutos, contando a espera do elevador.

Mas esse povo em geral não fuma, só bebe, extravasando a alegria da realização de um sonho, ou repetição de um prazer que o faz realizar sua fantasia. E eu implorar ao comandante que quero saltar na próxima esquina. Boa viagem!

É GENTE QUE VEM DE LONGE, ALGUNS QUE NUNCA VIRAM O MAR DE PERTO. MAS TAMBÉM HABITUÉS ASSÍDUOS QUE ESPERAM O ANO TODO PARA NAVEGAR.

ESTILO BE

IVANI CARDOSO
**ivani@portalbenews.com.br**

# Nós que nos amávamos tanto

ESSE FILME ESTÁ ENTRE OS MEUS CLÁSSICOS, DIRIGIDO POR ETTORE SCOLA. COM NINO MANFREDI E VITTORIO GASSMAN, MOSTRA A AMIZADE DE TRÊS AMIGOS QUE DEVERIA SER PARA SEMPRE, MAS É PAUSADA POR SILÊNCIOS E FUGAS, COMO ACONTECE MUITAS VEZES. A AMIZADE É UM TEMA RECORRENTE NO CINEMA, MAS NADA TRADUZ COM TANTA EMOÇÃO QUANTO A CENA FINAL DO FILME "CINEMA PARADISO", DE GIUSEPPE TORNATORE. NA HISTÓRIA, O GAROTO TOTO SE APROXIMA DE ALFREDO, PROJECIONISTA DO CINEMA DA PEQUENA CIDADE, EM QUE O PADRE O OBRIGAVA A CORTAR AS CENAS DE BEIJOS DOS FILMES. COMO ALFREDO, TOTO SE APAIXONA PELO CINEMA. VAI PARA A CIDADE GRANDE E ANOS MAIS TARDE, TRANSFORMADO EM UM FAMOSO DIRETOR, VOLTA À TERRA NATAL E AO PASSADO PARA O ENTERRO DO AMIGO, QUE DEIXOU COMO LEGADO A ANTIGA CAIXA DE PROJEÇÃO, COM VÁRIAS FITAS. NELAS, TODOS OS COBIÇADOS BEIJOS CORTADOS. NÃO DÁ PARA NÃO CHORAR. A AMIZADE VERDADEIRA NÃO TERMINA COM A DISTÂNCIA E MUITO MENOS COM DIFERENÇAS IDEOLÓGICAS.

FOCO

# "Meu principal rival sou eu mesmo"

Divulgação/Praticagem do Brasil

**Isaquias Queiroz dos Santos** está entre os melhores do Planeta, foi o primeiro atleta brasileiro a conquistar três medalhas olímpicas em uma mesma edição dos Jogos (2016), favorito nas categorias C1 500 e C1 1000, duas medalhas no Mundial de canoagem, foi ao pódio em dois Jogos Olímpicos e em sete Mundiais. E o melhor ainda virá em 2024 nas Olimpíadas de Paris, como todos torcemos.

Na França Isaquias quer se tornar o maior atleta olímpico do Brasil com a sexta medalha olímpica, ultrapassar os velejadores Robert Scheidt e Torben Grael e depois parar com o esporte. Parece contradição, mas esse baiano simples e simpático de 28 anos sabe muito bem o que deseja.

"O meu sonho é aposentadoria. Eu foco os Jogos Olímpicos, mas meu objetivo é parar enquanto estiver no pico, muitos atletas pensam em dinheiro e continuam, mas não quero isso. Se não tiver focado 100 por centro nos treinamentos sei que fico fora das medalhas. A vondade é chegar a Paris, disputar, vencer e depois desfrutar mais a minha vida e a família".

Dá para entender quando ele começa a contar que começou na canoagem com 11 anos de idade, em sua cidade natal, Ubaitaba, na Bahia. Aos 15 anos já estava na seleção brasileira e não parou mais. "Quero aproveitar a companhia de minha esposa Laila, meu filho Sebastian (nome em homenagem ao rival e amigo Sebastian Brendel), de 5 anos, e da minha mãe, sair dessa rotina estressante de casatreinotreinocasa. Quando consigo férias são só seis semanas, geralmente no final do ano".

Foi difícil largar tudo com 15 anos de idade para morar em São Vicente, Litoral de São Paulo, treinando com a seleção em dezembro de 2009. Era muito apegado à família, à cidade, aos amigos. E nem havia celular para matar a saudade. "Tudo isso vai pegando no psicológico do atleta, tem que aprender a lidar com os seus demônios, cada dia criar autoestima, buscar força de vontade para treinar", comenta.

A mãe, dona Dilma, é a presença segura, mas Isaquias revela que no início ela queria que ele parasse com a canoagem: "Eu tive um problema sério nos rins depois de cair de uma árvore, sentia muitas dores, mal aguentava andar. Foi procedimento errado, má recuperação, até hoje sinto dores. O médico disse que eu não poderia fazer esforço físico. Eu quis continuar remando, mas ela sempre com receio. Depois viu que era mesmo o que eu queria, as medalhas foram chegando e passou a incentivar".

Ubaitaba, Sul da Bahia, é o seu local preferido, onde consegue se reenergizar dos treinamentos duros e das ausências. Lá construiu uma casa de três andares onde a mãe está morando enquanto a família reside em Lagoa Santa, Minas Gerais, onde treina a seleção sob o comando do técnico Lauro 'Pinda' Júnior.

Por que Minas? Nem ele sabe: "Até hoje eu me pergunto porque em Minas e não na Bahia. Eu sou baiano, o Elói, o Evandilson, o Gabriel também. A seleção toda da canoa é 100% baiana. Se o treinamento fosse na Bahia, talvez eu ficasse até Los Angeles. O que pega é a vontade de morar na Bahia, onde eu me sinto bem e mais disposto a treinar".

Com o patrocínio da Praticagem do Brasil/Conapra, Adidas, Banco do Brasil, Flamengo e CBCa (Confederação Brasileira de Canoagem) Time Brasil, Isaquias treina para a temporada 2023, a fase de competições terminou na Copa Brasil do Rio de Janeiro. Em 2023 o grande compromisso é o mundial em agosto, seguido pelos Jogos Pan Americanos no Chile. Se ganhar a vaga no Mundial já vai para casa tranquilo, pensando na temporada 2024.

O principal rival até chegar Paris, ele conhece bem: "Sou eu mesmo. Cada ano que passa o atleta desenvolve dificuldades quer pela idade, condicionamento físico, pela falta da família e dos amigos. Eu tive que largar os estudos na quinta série para me dedicar. Graças a Deus deu certo, mas não aconselho ninguém a parar de estudar".

Pensou que poderia morar em São Paulo ou Rio de Janeiro após a aposentadoria, como estratégia para outra carreira profissional, mas desistiu: "Eu quero mesmo é voltar para a Bahia, tem muitas coisas para fazer quando parar. Vou pegar um carro e subir da Bahia até Fortaleza para conhecer essa região que todo mundo elogia e eu não tenho tempo. E até curtir um Carnaval, quem sabe".

Mesmo em treinamento, alimentação não preocupa, como em outros esportes. Explica que não faz dieta, mas controla o peso. "É um esporte que desgasta muito, se o atleta não come o suficiente acaba perdendo gordura e massa muscular". A fase preocupante é de maio a agosto antes do mundial, sem concentração pode por tudo a perder.

Gosta de acarajé, mas o prato preferido é o feijão da mãe. "Saindo do Nordeste o feijão é sem graça, temperado só com alho, cebola e sal. Minha mãe faz feijão com bacon, calabresa, coloral, pimentão, bem temperado". Laina já aprendeu com a sogra e Isaquias diz que o dela é igual.

A grande alegria é ver o filho, mineiro de nascimento, frequentando a escola, aprender e ter amigos. "Acho que mais complicado é para minha esposa, ela largou tudo para me acompanhar e tem que ficar direto em casa cuidando da família.

Laina nasceu em Itabuna, cerca de 50 km da cidade de Isaquias, mas eles se conheceram no Rio de Janeiro. Foi em 2015, quando ele estava no pré-olímpico. "Eu tinha acabado de ganhar medalhas, ela sabia que eu era da região e entrou em contato para ver se podia dar alguma dica para o irmão dela que queria ser jornalista esportivo. "Ficamos amigos, fomos conversando, mas namorar mesmo quase um ano depois".

Pergunto qual o Plano B, e ele já tem: "Muitos sugerem investimento em ações, bolsa de valores, Celic, pré-fixado, mas sou medroso e meio conservador, tenho medo de dar errado. Eu assistia o canal do youtube do Cesar Barroso e ele fala muito em kitnets, por isso resolvi investir em imóveis compactos de sala quarto, cozinha e banheiro, um miniapartamento para alugar. O planejamento é construir até Paris umas 60 unidades, contratei uma construtora para ficar mais fácil e mais seguro".

Além da casa de Ubaitaba, a família possui outra menor em Itabuna. "Tem dois quartos e não precisa mais, é fácil de arrumar e organizar. Pretendo transformar minha casa em várias unidades e alugar. E comprar uma menor para morar e outra para minha mãe, que não sai da Bahia por nada".

Simples, fiel às suas raízes, amigos e família, Isaquias aprendeu a lidar com a pressão psicológica exigida pela modalidade olímpica. "O que eu queria já conquistei, ser um nome no esporte olímpico brasileiro. Quando dá vontade de desistir, penso no que passei desde que saí da Bahia e me fortaleço. Enfrentar treinamentos rígidos, aprender outras culturas, me recompor em muitos momentos. Se precisar de terapia vou solicitar, por enquanto estou bem, quando volto às origens recarrego a energia".

Para o futuro de Sebastian, Isaquias não inclui a canoagem: "Não é um esporte gostoso de se fazer em auto rendimento, é um esporte de lazer muito bom, mas se eu puder falar falo para ele fazer futebol, é mais tranquilo, é menos dolorida na questão do prazer. A canoagem tem menos visibilidade, graças a Deus eu tive isso, mas são poucos".

ESTILO BE

MERGULHO

# Obesidade é doença, sim!

A pandemia trouxe um sinal de alerta para um tema preocupante para os médicos: o aumento da obesidade. Em 2021, seis em cada dez brasileiros estavam com sobrepeso. A situação mundial também é grave: mais de 1 bilhão de pessoas têm obesidade e a Organização Mundial da Saúde estima que, até 2025, cerca de 167 milhões de pessoas serão menos saudáveis por estarem acima do peso. Quem responde sobre o tema é a doutora **Livia Lugarinho Correa de Mello**, Mestre e Doutora em Endocrinologia pela UFRJ, Diretora do Departamento de Obesidade da Sociedade Brasileira de Endocrinologia e Metabologia (SBEM) e Chefe do Serviço de Obesidade do Instituto Estadual de Diabetes e Endocrinologia (IEDE). Confira:

Divulgação

**Porque o aumento da obesidade?**
A obesidade, hoje se sabe, é uma doença multifatorial, tem um componente genético importante, mas tem um componente ambiental. Vivemos uma epidemia crescente de obesidade, em um ambiente mais propício. Temos oferta de alimentos que são práticos, palatáveis e ultra processados, que favorecem obesidade. Além disso, estamos cada vez mais sedentários.

**Qual é a maior dificuldade para controlar o peso?**
Como é uma doença crônica, o ganhar peso, emagrecer e voltar a ganhar fazem parte da história natural da obesidade. Quando o indivíduo com obesidade emagrece, o corpo usa de mecanismos para que ele volte a ganhar peso. Ele aumenta o apetite e diminui o metabolismo. O processo de perder peso e voltar a engordar é comum de acontecer.

**Qual é o melhor tratamento?**
O paciente com obesidade precisa de um acompanhamento médico regular. Além disso, quando uma equipe multidisciplinar trabalha no tratamento, a chance de sucesso aumenta. Um médico, um nutricionista, um psicólogo, um educador físico, um psiquiatra. Terapia cognitiva comportamental traz ótimos resultados.

**É difícil para todos?**
O problema é que a obesidade infelizmente é uma doença muito estigmatizada até hoje, inclusive por pacientes que procuram tratamento médico. Ainda é comum ouvir "fecha a boca e faz exercício físico" como se fosse simples emagrecer. E nós sabemos que não é tão simples assim.

**Qual é o momento de procurar ajuda?**
Hoje os estudos mostram que pessoas com obesidade demoram em média seis anos para procurar auxílio médico. A orientação é que se procure um médico, especialmente um endocrinologista, que é o especialista no assunto, para que seja feito um tratamento individualizado

**A questão do bullyng continua preocupando?**
O bullyng acontece, infelizmente, em todas as idades, mesmo nas crianças. Há trabalhos que mostram que isso gera mais sofrimento em crianças do que o câncer. Também ocorrem na idade adulta em homens e mulheres.

**Como a menopausa interfere na obesidade?**
A mulher na pós menopausa sofre mudança no depósito de gordura corporal. Quando entra na menopausa, para de ter a produção do hormônio feminino, o estrogênio, e aparece o depósito de gordura em áreas que são mais comuns em homens como braços e abdome. Isso leva a uma chance maior de doenças metabólicas e pode interferir na autoestima e no aparecimento da depressão. Além disso, alguns antidepressivos podem estar associados ao ganho de peso; o tratamento deve ser bem avaliado.

**Como a obesidade afeta a saúde?**
Pode afetar a maioria dos sistemas do corpo, como o coração, fígado, rins, articulações e sistema reprodutivo, provocando doenças como diabetes tipo 2, doenças cardiovasculares, hipertensão, acidente vascular cerebral e várias formas de câncer, bem como problemas de saúde mental.

DICA

# Encantos de Aracaju

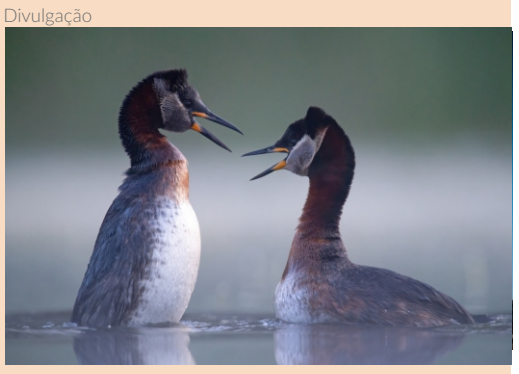
Ivani Cardoso

Ivani Cardoso

Fiquei uma semana em **Aracaju**, capital de Sergipe, e mais uma vez volto maravilhada com o nosso Nordeste. Fui de novo ao restaurante Carne de Sol do Ramiro e a comida continua deliciosa. O executivo de carne de sol e outras comidinhas regionais serve muito bem duas pessoas e ainda tem a simpatia do Ramiro, que faz questão de passar em todas as mesas e conversar com os clientes. O Mercado Municipal é outro passeio obrigatório para quem curte artesanato. Dessa vez fui conhecer a pequena São Cristóvão, bem pertinho de Aracaju, cidade histórica e primeira capital do Estado, fundada em 1590, pelo capitão português Cristóvão de Barros, quando Portugal estava sob domínio do Rei Felipe II, da Espanha. É a quarta cidade mais antiga do Brasil, atrás de Salvador, Rio de Janeiro e João Pessoa. Tem igrejas lindas e o Claustro da Ordem Terceira do Carmo, onde irmã Dulce fez seus votos e viveu durante algum tempo. Lá está o ateliê do artista baiano Nivaldo Oliveira, com trabalhos lindos de xilogravura e outras técnicas. E não deixe de comer a famosa queijadinha de São Cristóvão antes de ir embora, é uma receita guardada a sete chaves e passada de geração a geração.

## BE+

Divulgação



- **Com essa bela imagem de um casal de mergulhões-de-pescoço-vermelho durante a época de acasalamento, a fotógrafa Agnieszka Florczyk ganhou o prêmio principal da Sociedade de Biologia de Londres. "Comunicação entre animais" foi o tema da competição, que reuniu mais de 1,2 mil trabalhos.**
- Excelente exercício realizado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), com o apoio da Escola de Guerra Naval (EGN), para atuação da Marinha do Brasil em incidentes envolvendo derramamento de óleo em nossas águas.
- **E para quem estava com saudade, começa dia 9 de novembro a quinta temporada da série "The Crown", na Netflix, trazendo como destaque o drama do divórcio de Charles e Diana. As histórias da realeza sempre agradam.**
- Eliminar tumores e preservar células saudáveis com resultados promissores é o que oferece a nova radioterapia criada em Israel, como divulgou a BBC. A técnica está disponível só para grupos de estudos por enquanto, mas no futuro pode ser usada para a remissão do câncer de boca, língua, pâncreas e de mama.
- **Boa notícia: artes, publicidade, arquitetura, design, culinária e tecnologia são os setores da economia criativa em alta, movimentando só em 2020 um total de R$ 217,4 bilhões, como mostra matéria do Valor.**

## BE-

- Doenças voltando alertam para cuidados. A procura de exames de dengue, por exemplo, mais do que dobrou na rede de laboratórios do Grupo Pardini. A notícia foi divulgada pela jornalista Monica Bergamo em sua coluna na Folha. Os picos de demanda em maio e junho deste ano registraram crescimento de 228,7% e 125,2%, respectivamente, em relação aos mesmos meses de 2021.
- **Dá para acreditar que os homens ainda veem o exame de câncer de próstata como uma ameaça à sua masculinidade? Pois é o que diz o urologista americano Abraham Morgentaler, em O Globo. Esse câncer é o mais comum entre os homens e representa 29,2% do total no Brasil segundo o Instituto Nacional do Câncer.**
- Eleição passou, mas tem gente que ainda quer continuar discutindo e provocando. Respeitar a vontade das urnas e ter respeito pela opinião alheia são os únicos caminhos para a paz.