BE NEWS

SÁBADO E DOMINGO, 17 E 18 DE DEZEMBRO DE 2022 | ANO 1 | Nº 261 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

ENTREVISTA Diretor-presidente da ABCR se mostra otimista para 2023 ▸**p4 e p5**

OPINIÃO "Os discípulos de Mauá", artigo escrito por Luiz Dias Guimarães ▸**p9**

ESTILO BE Rabino Nilton Bonder aborda o lado bom do poder em livro ▸**p12**

Contrato de concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos é assinado

No acordo, firmado durante evento no Ministério da Infraestrutura, FCA, MRS e Rumo passam a ser responsáveis pela gestão, operação e expansão da via ▸**p7**

EDITORIAL

O estratégico e histórico contrato da Fips

O contrato para a gestão, a operação e a expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), como foi denominada a malha ferroviária interna do complexo portuário, foi assinado ontem pela Santos Port Authority (SPA, a autoridade portuária) e pelas operadoras ferroviárias FCA (Ferrovia Centro-Atlântica S.A., controlada pela VLI), MRS Logística S.A. e Rumo S.A. (Grupo Cosan). O ato ocorreu durante solenidade na sede do Ministério da Infraestrutura, nessa sexta-feira, dia 16, com a participação do ministro Marcelo Sampaio e outras autoridades do setor.

A partir desse contrato, aprovado em junho pelo Tribunal de Contas da União (TCU) e que prevê a primeira concessão ferroviária associativa do Brasil, as três operadoras vão atuar em parceria para administrar o serviço ferroviário na área do principal complexo marítimo do País e, principalmente, realizar as obras necessárias para ampliar a capacidade de transporte dessa malha,a fim de atender à crescente movimentação de cargas dos terminais locais, especialmente os carregamentos do agronegócio. Estão previstos investimentos de mais de R$ 900 milhões já nos próximos cinco anos. Esse aporte vai possibilitar às linhas ferroviárias internas do cais santista saírem das atuais 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões de toneladas por ano, total a ser atingido em um horizonte de cinco a dez anos, como destacou o presidente da SPA, Fernando Biral, na cerimônia.

Entre os investimentos previstos, está a construção da "pera" ferroviária na região de Outeirinhos. Será o primeiro conglomerado de trilhos da margem direita do porto, permitindo que os trens que transportam os grãos para os terminais de exportação retornem para capturar granéis sólidos de descarga no cluster de fertilizantes. Atualmente, os trens têm de fazer manobras que drenam eficiência e competitividade do sistema.

Trata-se de um passo histórico na evolução do transporte ferroviário brasileiro, ao possibilitar que três operadoras - as três que atendem o complexo marítimo de Santos - se unam para uma gestão compartilhada do serviço férreo local. E assim, atuem em parceria na realização dos investimentos necessários ao crescimento dessa atividade. Todo o processo foi regulado e é acompanhado pelo poder público, mas será realizado pelo setor privado. Outro destaque é que tal medida irá, finalmente, garantir os investimentos necessários para o escoamento das cargas ferroviárias por Santos. A assinatura do contrato da Fips mostra-se, assim, um marco estratégico para o Porto de Santos e sua cadeia logística, que precisam da ferrovia para continuar crescendo.

FOTO
Helder Lima/
Prefeitura de Guarujá

NESTA EDIÇÃO

▲ CAPA
7 Contrato de concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos é assinado

HUB
3 Lula tende a dividir pasta da Infraestrutura para amenizar pressão por cargos

NACIONAL
3 Operadores logísticos transportam 391 milhões de toneladas de produtos em 2022

4 "2023 é um ano que herda um otimismo": entrevista com o diretor-presidente da ABCR, Marco Aurélio Barcelos

6 Agronegócio registra recorde de exportações em novembro

REGIÃO SUDESTE
6 Confraria Marítima presta homenagem ao CEO do Brasil Export

REGIÃO NORDESTE
8 Empresa produz primeira molécula de hidrogênio verde no Ceará

INTERNACIONAL
8 CMA CGM adquire terminais no porto de Nova York e em Nova Jersey

OPINIÃO
9 "Os discípulos de Mauá", por Luiz Dias Guimarães

10 "Ana Carolina Sikaffy Canahuati, Tegucigalpa, Honduras", por Nájia Furlan

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

www.portalbenews.com.br

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
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

Pedido otimista
O PSD, presidido pelo ex-ministro Gilberto Kassab, quer ficar com três ministérios no governo do presidente eleito Luíz Inácio Lula da Silva. São eles: Infraestrutura, a ser chefiado pelo senador Alexandre Silveira (MG), ex-diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e homem de confiança do presidente do senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG); Turismo, tendo à frente o deputado Pedro Paulo (RJ), apoiado pelo prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PSD); e, por indicação das bancadas na Câmara e no Senado, Agricultura, que ficaria com o senador Carlos Fávoro (MT), ligado ao agronegócio. Apesar do otimismo, os caciques da legenda sabem que devem ter apenas duas pastas, Turismo e Infraestrutura, e esta última ainda desmembrada.

Nova secretaria
Diante da pressão por cargos no futuro governo por parte de partidos aliados, Lula tende a dividir a pasta da Infraestrutura. No Ministério, ficaria apenas a gestão dos modais rodoviário e ferroviário. E seria recriada a Secretaria Nacional de Portos, retomando o status de ministério e assumindo as políticas públicas portuária, hidroviária e aeroportuária. Segundo uma liderança do PSD, o partido gostaria mesmo de ter a Infraestrutura em seu formato atual, cuidando de todos os modais. Mas reconhece que essa separação será aceita.

Disputa
O comando da Secretaria de Portos é desejado por políticos do MDB, especialmente por sua bancada de senadores e pelo grupo ligado ao governador reeleito do Pará, Helder Barbalho, ex-secretário especial de Portos no governo da presidente Dilma Rousseff (PT). Helder apoia a indicação do deputado José Priante (MDB-PA) para chefiar o órgão. A futura pasta também está na mira do PSB, partido do vice-presidente eleito Geraldo Alckmin. Nesse caso, o indicado seria o ex-governador de São Paulo Márcio França, uma das principais lideranças do partido e que tem como base a Baixada Santista, onde fica o Porto de Santos, o principal do Brasil. França também já foi cotado para ficar à frente do Ministério da Ciência e Tecnologia.

Operadores logísticos transportam 391 milhões de toneladas de produtos em 2022

Apesar de entraves, associação do setor aponta recorde nas operações do ano e aposta em expansão dos negócios em 2023

Divulgação/Pixabay

De acordo com o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOs), a alta no preço do diesel continuará sendo um entrave para o setor no primeiro trimestre de 2023

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Os operadores logísticos (OLs) transportaram mais de 391 milhões de toneladas de produtos e investiram mais de US$ 3,4 milhões no setor neste ano, segundo a Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol). Para 2023, a associação aposta no crescimento dos negócios e na criação do marco regulatório do setor.

"Mostramos, mais uma vez, a nossa força diante das adversidades e seguimos, agora, para um ano à frente de um setor em crescimento. Como entidade representativa, vamos trazer à tona temas relevantes, sempre contribuindo e discutindo com as associadas as melhores estratégias para o sucesso dos negócios", afirmou a diretora-executiva da Abol, Marcella Cunha, apontando que o setor tem cerca de mil empresas, com idade média de 34 anos.

Marcella afirmou que, apesar do recorde alcançado, os lockdowns impostos na China no combate à Covid-19; a falta de contêineres no mercado global, a guerra na Ucrânia e o aumento em escala do preço do combustível impactaram fortemente a cadeia logística.

Segundo ela, a alta do diesel e de alguns insumos influenciou na redução da margem de lucro. "Apenas 30% dos operadores logísticos repassaram o aumento integral desses custos aos preços cobrados dos clientes. Reajustar contratos com embarcadores diante desse cenário de tantas flutuações no preço do diesel, em particular até agosto, foi um dos maiores desafios do segmento em 2022", informou.

> O SETOR TEM BOAS PERSPECTIVAS EM RELAÇÃO À REGULAMENTAÇÃO DA ATIVIDADE, COM O AVANÇO DO PROJETO DE LEI 3.757/2020 NA CÂMARA DOS DEPUTADOS, QUE PODERÁ PROPORCIONAR REDUÇÃO DA BUROCRACIA E ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

Vale lembrar que o diesel chega a compor, em média, 40% de todo o custo operacional do operador logístico, apontou a Abol.

A associação apurou ainda que para cada dia de paralisação de caminhoneiros, "os operadores logísticos levam 4,2 dias para se recuperarem e, para 38% deles, as perdas financeiras geradas são irrecuperáveis".

"Estamos otimistas de que a economia nacional vai se recuperar e que continuaremos a ser um importante motor para o desenvolvimento do Brasil, uma vez que geramos 2 milhões de postos de trabalho, entre diretos e indiretos. Do ponto de vista de estratégia de expansão, os OLs terão um claro desafio quanto aos tipos de nichos e embarcadores que vão querer concentrar mais, uma vez que a pandemia trouxe novos outros players e demandas ao segmento", afirmou Marcella.

De acordo com o Instituto de Logística e Supply Chain (ILOs), a alta no preço do diesel continuará sendo um entrave para o setor no primeiro trimestre de 2023, já que o Brasil ainda conta com uma defasagem de 10% no valor do combustível em relação a outros países. Em 2022, o aumento elevou os custos logísticos para 13,7% do Produto Interno Bruto (PIB), segundo apontou a pesquisa "Panorama do Transporte de Cargas no Brasil", do ILOs.

Marcella observou ainda que o setor tem boas perspectivas em relação à regulamentação da atividade, com o avanço do Projeto de Lei 3.757/2020 na Câmara dos Deputados, que poderá proporcionar redução da burocracia e atração de investimentos.

"Há um desconhecimento generalizado sobre o papel do operador logístico, pois é um segmento sem regramento jurídico claro e com diversas classificações nacionais de atividade econômica (CNAEs). Conseguimos a aprovação do PL na Comissão de Viação e Transportes (CVT) da Câmara e a Abol seguirá com sua missão de demonstrar a importância dos OLs para a sociedade brasileira", explicou a diretora executiva da associação, que representa os 32 maiores operadores logísticos do País, entre empresas multinacionais e nacionais.

> "ESTAMOS OTIMISTAS DE QUE A ECONOMIA NACIONAL VAI SE RECUPERAR E QUE CONTINUAREMOS A SER UM IMPORTANTE MOTOR PARA O DESENVOLVIMENTO DO BRASIL, UMA VEZ QUE GERAMOS 2 MILHÕES DE POSTOS DE TRABALHO, ENTRE DIRETOS E INDIRETOS"
>
> **MARCELLA CUNHA**
> diretora-executiva da Abol

Divulgação

NACIONAL

ENTREVISTA

MARCO AURÉLIO BARCELOS

diretor presidente da Melhores Rodovias do Brasil (ABCR)

2023 é um ano que herda um otimismo”

Divulgação

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O diretor presidente da Melhores Rodovias do Brasil (ABCR), Marco Aurélio Barcelos, afirmou que o governo eleito já sinalizou que deverá manter o volume de concessões rodoviárias para os próximos anos.

Segundo Barcelos, 2023 é um ano de otimismo para o setor. Isso porque, há uma percepção de continuidade do trabalho que os agentes públicos vêm fazendo em relação aos leilões de rodovias.

“2023 é um ano que herda um otimismo. A ABCR tem estado em conversas com a equipe de transição do governo eleito. O que percebemos é que há um comprometimento das equipes para que a política de concessões tenha continuidade. Então, não acredito que teremos surpresas quanto a retração no ritmo de leilões para os próximos projetos”, disse.

Em entrevista exclusiva ao BE News, o diretor presidente da ABCR fez um balanço de 2022 e apontou os problemas herdados que o setor precisa debater. Também falou sobre a criação da Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (Artemig), da Secretaria de Administração Pública Consensual do Tribunal de Contas da União e do futuro regramento que vem sendo trabalhado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para o estabelecimento do Free Flow no país. Confira.

Qual o balanço do ano de 2022 para o setor?

Ótimo, acho que foi um ano muito produtivo. Conseguimos colocar importantes projetos na rua. Houve importantes leilões de sucesso ao longo de 2022. Tivemos uma movimentação regulatória importante no âmbito da ANTT. A gente teve a continuidade da revisão regulatória por parte da ANTT, que tem se dedicado à construção do que se chama de regulamento das contenções rodoviárias. Tivemos a atualização do WACC que deve ser deliberado ainda este ano pela agência. No âmbito dos estados, tivemos também muitas questões positivas também. Eles conseguiram emplacar os seus projetos, realizando leilões com sucesso. Chamo aqui a atenção para a chegada de novos entrantes no mercado. Participação da Equipav e Perfin nos lotes de Minas Gerais, da italiana INC SPA no Rodoanel da Região Metropolitana de Belo Horizonte e, agora, no final do ano, a aquisição de parte da Entrevias pela Vinci Highway. Isso tudo demonstra que o setor tem trazido a atenção de novos entrantes, o que é um reflexo da pujança e perspectivas de crescimento para os próximos anos, no âmbito das concessões de rodovias. Portanto, o ano de 2022 foi muito positivo.

O que podemos esperar para 2023? Quais gargalos ainda devem ser enfrentados?

Existem ainda algumas questões que devem ser enfrentadas em 2023. A falta de respostas de algumas agências reguladoras, como a Artesp, em relação ao tratamento dos efeitos que a Covid trouxe. Pelo menos em relação à demanda. Esse tratamento já foi endereçado pela Antt, mas outros estados ainda não trouxeram respostas adequadas sobre esse efeito negativo e deletério sobre o impacto da demanda no funcionamento das concessões desde 2022. Também não avançamos nos desdobramentos de outro problema causado pela Covid. São os efeitos sobre o preço dos insumos. Todos sabemos que, nos últimos meses, tivemos um estouro inflacionário em relação aos insumos utilizados pelas concessionárias. Há um pleito de providências junto à ANTT, mas os avanços para equacionamento do problema ainda estão a passos tímidos.

Há conversas com a equipe de transição para solucionar esses passivos da Covid? Também para que seja mantida a política de concessões para o setor?

2023 é um ano que herda um otimismo. A ABCR tem estado em conversas com a equipe de transição do governo eleito. O que percebemos é que há um comprometimento das equipes para que a política de concessões tenha continuidade. Então, não acredito que teremos surpresas quanto a retração no ritmo de leilões para os próximos projetos. Adicionalmente, em relação aos passivos da Covid, conversamos com a equipe de transição e percebemos que há uma sensibilidade para resolver esse problema em 2023. Ainda em relação ao governo de transição, já foi passado por interlocutores importantes dessa equipe, há sensibilidade quanto a resolução de passivos mais antigos, como o caso das concessões da terceira etapa. É o caso das relicitações. Portanto, temos um horizonte promissor quanto ao prosseguimento da política de concessões, passivos da Covid e das relicitações do setor.

Ainda sobre os passivos deixados pelo Covid, qual é o tamanho dessa prioridade para 2023?

Acho que esse é um tema prioritário. O estouro de insumos tem comprometido o caixa das empresas. Tivemos um ano exitoso em relação aos leilões, mas muitas empresas que iniciaram as suas operações estão precisamente na fase de investimento intensivo. Ou seja, estão sofrendo muito, uma vez que os estudos feitos para a concessão, assim como as propostas feitas nos leilões, foram elaborados sob um patamar inflacionário anterior aos efeitos da pandemia. Portanto, para garantir a sustentação ▸

NACIONAL

ENTREVISTA

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

financeira dos projetos e o cumprimento dos cronogramas é imprescindível que esse tema seja priorizado. Temos que encontrar, em um curto espaço de tempo, uma resposta adequada para a viabilização de uma solução. Por que falo de uma resposta aos efeitos inflacionários? Sabemos que todos sofreram com a inflação e esse problema é um fenômeno mundial. Acontece que, quem não tem um preço regulado, consegue naturalmente diminuir o impacto repassando esses preços ao consumidor. Também reprogramar a sua estratégia de negócios. As concessionárias, por sua vez, têm tudo muito bem contratualizado. Então, não podemos atrasar os cronogramas e ter liberdade de preço. Portanto, precisamos nos socorrer ao regulador para conseguir amenizar esses efeitos. É preciso a percepção de que, da forma como está, fica muito difícil seguir os cronogramas estipulados.

O Governo também sinalizou que irá fazer investimentos no Dnit para recuperação da malha rodoviária. Essa questão afeta as concessões já estabelecidas e as que virão?
O investimento público nas rodovias sempre é positivo. Melhora a percepção e segurança dos usuários como um todo, independentemente de a rodovia estar ou não concedida. Além do mais, essas rodovias públicas acabam se vinculando aos trechos concedidos. Então, quanto mais investimentos tivermos, mais qualidade sistêmicas conseguiremos ter. Além disso, as rodovias que receberem investimentos públicos e eventualmente ingressarem na política de concessões, permitem até mesmo tarifas mais baratas. Isso porque elimina a necessidade das concessionárias em fazer investimentos. Ou seja, todo mundo ganha. Mas a verdade é que não existe dinheiro para tudo. Se nós tivéssemos recursos infinitos, não seria necessário falar em concessão de rodovias. Mas a realidade é que o governo tem recursos finitos, cada vez mais escassos e ineficiências na utilização desses recursos pelo próprio poder público. Isso torna inevitável falar em concessões. Uma sinergia entre poder público e privado pode trazer situações benéficas para o usuário.

É IMPRESCINDÍVEL QUE, PARA A CONCILIAÇÃO DENTRO DO SETOR DE INFRAESTRUTURA E DEU SUAS RELAÇÕES NEGOCIAIS, TENHAMOS O TCU FAZENDO UM ACOMPANHAMENTO E APOIANDO A CONSTRUÇÃO DA SOLUÇÃO"

Sobre as agências reguladoras estaduais, o governo de Minas está na iminência de criar a Agência Reguladora de Transportes de Minas Gerais (Artemig). Essa criação é mais burocracia?
Pelo contrário. É uma necessidade. Ter um órgão técnico, independente e autônomo para cuidar dos contratos de concessão faz parte do pacote necessário para atração de investimentos. Acho que Minas caminha muito bem para esse esforço de criação da agência e deve ser enaltecido. Sob o ponto de vista setorial, avaliamos como algo muito acertado.

Outro anúncio recente foi do Tribunal de Contas da União que anunciou a criação da Secretaria de Administração Pública Consensual. Como o setor recebeu essa notícia?
Esse é um passo muito importante que o TCU sinalizou. Hoje existem projetos muito complexos, cuja solução não é simples e depende da interação de diversos atores. Também de uma abordagem arrojada e inovadora. É imprescindível que, para a conciliação dentro do setor de infraestrutura e de suas relações negociais, tenhamos o TCU fazendo um acompanhamento e apoiando a construção da solução. Ninguém espera que o tribunal seja o responsável por tomar a decisão. Mas essa própria cautela de não se tornar o gestor, eu imagino que o órgão de controle já tenha tomado. Agora, queremos muito contar com essa participação do tribunal e essa secretária é muito positiva para o setor. Ali, imagino que possamos encontrar o caminho para a solução desses problemas antigos que envolvem as concessões de rodovias.

O SETOR TEM TRAZIDO A ATENÇÃO DE NOVOS ENTRANTES, O QUE É UM REFLEXO DA PUJANÇA E PERSPECTIVAS DE CRESCIMENTO PARA OS PRÓXIMOS ANOS"

Qual a expectativa que o setor está tendo em relação ao terceiro Regulamento das Concessões Rodoviárias (RCR3)? Quais os ganhos do Free Flow?
Tivemos uma primeira versão do RCR 3 divulgada no âmbito das reuniões participativas. Agora entendemos que a versão para audiência pública traga maiores esclarecimentos para o setor. A regra será extremamente benéfica para o setor. Principalmente em relação ao Free Flow. Temos a expectativa que o Free Flow apareça de forma mais estruturada e detalhada. Não há dúvida que essa ferramenta é uma tendência que veio para ficar. Ele traz enormes benefícios para os usuários, que não terão intercorrências de paralisação nas praças de pedágio. Isso diminui o tempo da viagem, emissão de gás carbônico e traz uma cobrança equitativa do pedágio. Outro ponto importante é que poderemos pulverizar mais pontos de cobrança ampliando a base de pagantes. Com maior quantidade de pagantes, menos tarifa será paga aos usuários que são os grandes responsáveis por carregar financeiramente o contrato. Portanto, somos favoráveis ao Free Flow. Já existe a iniciativa piloto em tramitação na Antt, no âmbito da Rio-Santos. A partir desse exemplar, acredito que, não apenas no âmbito federal, mas também no subnacional, essa pauta vingará e virá com muita força. Também estamos nos preparando para auxiliar no que for preciso.

Divulgação

Marco Aurélio Barcelos está à frente da ABCR desde janeiro de 2021. Já foi secretário de articulação para investimentos e parcerias do PPI e comandou a Secretaria de Infraestrutura e Mobilidade de MG

Mas como é inovador ainda é cercado de incertezas. Nesse sentido, a aprovação do Sandbox regulatório é um ganho importante, correto?
Sem dúvida. Ele permitirá que possamos fazer as testagens e descobrir os desafios, acertos e o que precisa ser melhorado. De fato, o Free Flow traz muitas expectativas de benefícios, mas ele não deve ser uma política executada do dia para noite. É preciso ter uma curva de aprendizado para que essa ferramenta se torne uma realidade.

TEMOS UM HORIZONTE PROMISSOR QUANTO AO PROSSEGUIMENTO DA POLÍTICA DE CONCESSÕES, PASSIVOS DA COVID E DAS RELICITAÇÕES DO SETOR"

Sobre a aprovação do Projeto de Lei (PL) 2.896/2022, que altera a Lei das Estatais e a das agências reguladoras, qual o posicionamento da associação sobre o assunto?
Esse PL é uma involução. Consolidamos boas práticas regulatórias. Trouxemos transparência, requisitos técnicos para termos diligências qualificadas para estatais e agências reguladoras. Essa flexibilização é um retrocesso e nos manifestamos contrários a essa proposta. Mas percebemos que essa matéria deve ter uma reflexão mais apurada no Senado e ouvirá todos os atores da sociedade. Acredito que os senadores chegarão a uma conclusão distinta e não seguirão com a proposta.

NACIONAL

Agronegócio registra recorde de exportações em novembro

Volume exportado aumentou 29,3% em comparação ao mesmo mês do ano anterior e somou US$ 12,65 bilhões

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Claudio Neves/Portos do Paraná

O aumento no volume embarcado de milho (+3,7 milhões de toneladas) e de açúcar (+1,3 milhão de t) contribuíram para os resultados de novembro

As exportações do agronegócio somaram US$ 12,65 bilhões em novembro, 51,2% superior às divisas do mesmo mês no ano passado (US$ 8,36 bilhões). O recorde observado reflete o aumento de 29,3% no volume embarcado de grãos e a alta de 16,9% nos preços médios. As informações são do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.

Segundo a pasta, o aumento no volume exportado de milho (+3,7 milhões de toneladas) e de açúcar (+1,3 milhão de t) explicam, em grande parte, o desempenho favorável no volume das vendas do setor ao exterior em novembro. A participação do agronegócio nas exportações totais ficou em 44,9%.

O Brasil também pagou mais pelos produtos agropecuários importados em novembro em relação ao mesmo mês em 2021: US$ 1,48 bilhão (+2,2%). Desta forma, o saldo da balança registrou US$ 11,6 bilhões. Este saldo do agronegócio não considera os insumos utilizados na produção agropecuária, como fertilizantes, defensivos, peças e equipamentos.

Acumulado do ano

De acordo com o Ministério, as exportações de milho e soja já ultrapassaram 114 milhões de toneladas neste ano, com 77 milhões de toneladas de soja e 37,2 milhões de toneladas de milho embarcadas ao exterior. Ademais, foram esmagadas cerca de 25 milhões de toneladas de soja para a exportação de 19,3 milhões de toneladas de farelo de soja. Além desses produtos, foram exportados: trigo (2,5 milhões de toneladas) e algodão (1,6 milhão de tonelada).

Ao todo, o Brasil já vendeu, de janeiro a novembro, 145,3 milhões de toneladas de grãos ao exterior, ou o equivalente a 53,6% da safra, que foi estimada pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em 271 milhões de toneladas (safra 2021/2022).

Em divisas, nos 11 meses do ano, as exportações brasileiras do agronegócio somaram US$ 148,26 bilhões, valor recorde para o período na série histórica desde 1997.

Setores em novembro

O complexo soja exportou US$2,74 bilhões, o que significou um crescimento de 31,9% na comparação com novembro de 2021. As vendas externas de soja chegaram a US$ 1,62 bilhão. O valor exportado de farelo de soja foi US$ 817,44 milhões (+56,9%) e o óleo de soja atingiu US$ 310 milhões (+30,7%).

As exportações de carnes foram recordes para os meses de novembro, chegando a US$ 1,92 bilhão (+47,2%). A carne bovina foi a carne com maior valor exportado, US$ 870 milhões (+76%). As vendas externas de carne de frango atingiram US$762,13 milhões (+29%). Houve exportações recordes, também, de carne suína, com US$ 228,12 milhões.

Os cereais, farinhas e preparações registraram vendas externas de US$ 1,86 bilhão (+243,8%). As exportações de milho responderam por quase todo o valor exportado pelo setor, superando, pela primeira vez, a cifra de US$ 1 bilhão para os meses de novembro, com registros de US$ 1,73 bilhão em novembro deste ano (+255,8%). O volume exportado também foi recorde para os meses de novembro, atingindo 6,06 milhões de toneladas (+154%).

O complexo sucroalcooleiro exportou US$ 1,83 bilhão, com crescimento de 83,5% na comparação com os US$999,29 milhões exportados em novembro/2021. O açúcar foi o principal produto exportado pelo setor, com US$ 1,66 bilhão (+78,7%), com expansão do volume em 53,1% e de 16,8% no preço médio de exportação. Ou seja, o incremento das exportações de açúcar é explicado, em sua maior parte, pelo incremento do volume exportado.

REGIÃO SUDESTE

Confraria Marítima presta homenagem ao CEO do Brasil Export

A Confraria Marítima do Rio de Janeiro homenageou o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, em reunião na última quinta-feira, no Rio. Membros da entidade, que reúne empresários dos segmentos portuário, de navegação, logística e construção naval, destacaram o papel do executivo no fomento ao setor de infraestrutura, principalmente a partir dos fóruns realizados pelo Brasil Export. Julião ainda foi convidado a ingressar no colegiado, tornando-se o primeiro integrante vindo "de fora" do estado. A homenagem foi capitaneada pelos coordenadores da confraria, o diretor-presidente da OSX, Thiago Lemgruber Porto, e o diretor-presidente do Grupo Reicon, Jose Rebelo III (na foto, ao lado de Julião). A entidade ainda tem, entre seus participantes, o presidente do conselho do Nordeste Export (um dos fóruns regionais do Brasil Export), Aluísio Sobreira, presente na homenagem.

REGIÃO SUDESTE

Contrato de concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos é assinado

Concessionárias FCA, MRS e Rumo assinaram o acordo para gestão, operação, manutenção e expansão da via

Reprodução/Minfra

A assinatura do contrato da Fips foi a última cerimônia com a participação de Marcelo Sampaio à frente do Ministério da Infraestrutura

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A FCA (Ferrovia Centro-Atlântica S.A., operada pela VLI), MRS Logística S.A. e Rumo S.A. assinaram o contrato para gestão, operação, manutenção e expansão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips). O ato aconteceu em cerimônia realizada no Ministério da Infraestrutura, nesta sexta-feira (16).

O evento, que contou com a presença de representantes das três ferrovias, da Santos Port Authority (SPA) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou também a última cerimônia do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, à frente da pasta. Em seu discurso, Marcelo Sampaio, ressaltou a importância da assinatura inédita no país. Também enalteceu todo o trabalho feito para que a concessão que contou com a ajuda de todo o setor, além da Antaq, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e do Tribunal de Contas da União (TCU).

"Herdamos alguns desafios na infraestrutura brasileira e o setor portuário integrado ao setor ferroviário, sem dúvida, era um deles. Não seria possível apenas com o serviço público, mas sim com a ajuda do setor privado. É um trabalho conjunto acompanhado de perto pela Antaq e pela ANTT para podermos construir uma solução disruptiva, inovadora e que fosse aprovada pelo TCU", disse.

Momento histórico

Durante a cerimônia, todos os representantes da SPA e das três ferrovias ressaltaram que a assinatura da Fips marca um momento histórico para o cais santista. De acordo com o diretor-presidente da SPA, Fernando Biral, o contrato possibilitará que o Porto de Santos possa dobrar a sua capacidade de escoamento.

"É um contrato absolutamente transparente que permite a colaboração dos vários entes que se associarem, propiciando a realização de investimentos superiores a R$ 900 milhões que são essenciais para aumentar a capacidade de escoamento dentro do Porto. Sairemos de uma movimentação de 50 milhões de toneladas, podendo chegar a uma capacidade de 115 milhões de toneladas", falou.

Quem também ressaltou o momento histórico da assinatura do contrato de concessão da FIPS foi o gerente de Relacionamento com Outras Ferrovias e Interfaces Externas da MRS, Claudenildo Chaves. O executivo comentou que a concessionária viveu dois momentos importantes nestes últimos anos. O primeiro foi a renovação da concessão da MRS e, agora, o contrato de assinatura da Fips.

> "HERDAMOS ALGUNS DESAFIOS NA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA E O SETOR PORTUÁRIO INTEGRADO AO SETOR FERROVIÁRIO, SEM DÚVIDA, ERA UM DELES. NÃO SERIA POSSÍVEL APENAS COM O SERVIÇO PÚBLICO, MAS SIM COM A AJUDA DO SETOR PRIVADO"
>
> **MARCELO SAMPAIO**
> ministro da Infraestrutura

"É um momento muito importante para o sistema ferroviário da Baixada Santista. Nós tivemos dois momentos muito importantes. O primeiro foi a prorrogação antecipada do contrato da MRS, com um portfólio de mais de R$ 1 bilhão de obras em infraestrutura. Agora, estamos com mais de R$ 900 milhões previstos na Fips", afirmou.

Outro que também reforçou o momento singular da assinatura do contrato foi o coordenador de Relações Institucionais da VLI, José Osvaldo Cruz. Também afirmou que a nova ferrovia interna será importante para a ampliação da cabotagem dentro do Porto de Santos.

"É um momento histórico que traz para o país uma disrupção na questão logística que vivemos. Quando pensamos na BR do Mar, essa nova operação seguramente contribuirá para a intensificação da cabotagem de Santos, já que temos uma ferrovia que abraça as duas margens e dará margem a esse crescimento", comentou.

Já o vice-presidente de Regulatório, Institucional, Projetos e Expansão da Rumo, Guilherme Penin, salientou que a assinatura é um reflexo das constantes discussões entre todos os entes públicos e privados para solucionar a questão.

"No setor de infraestrutura o mais importante é desvendar os caminhos e processos mais complexos. Acreditar que o processo da Fips seria essencial para que investimentos para que o atendimento da ponta da praia acontecesse. Esse processo mostrou que quem faz a infraestrutura acontecer no Brasil são as pessoas. Mantermos um ambiente saudável de discussão, boas ideias vivas e trabalhar nelas incessantemente é que fará o país avançar", disse.

Sobre a concessão

Aprovado pelo TCU em junho deste ano, o contrato da Fips é o primeiro de concessão ferroviária associativa do país. O projeto estabelece uma gestão associada entre VLI, MRS e Rumo para administração da ferrovia.

A Fips demandará investimentos estimados em R$ 891 milhões a serem feitos nos primeiros cinco anos. Atualmente, a capacidade ferroviária anual no complexo portuário está limitada a 50 milhões de toneladas. A previsão é que o volume passe a ser de 115 milhões de toneladas num prazo de cinco a 10 anos.

O principal investimento previsto na Fips é a construção da "pera" ferroviária na região de Outeirinhos. Será o primeiro conglomerado de trilhos da margem direita do Porto, permitindo que os trens que transportam os grãos para os terminais de exportação retornem para capturar granéis sólidos de descarga no cluster de fertilizantes. Atualmente, os trens têm de fazer manobras que drenam eficiência e competitividade do sistema.

REGIÃO NORDESTE

Empresa produz primeira molécula de Hidrogênio Verde no Ceará

Feito é a primeira etapa do desenvolvimento do Projeto Piloto de H2V no Complexo Termelétrico do Pecém

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação/Complexo do Pecém

A molécula de hidrogênio verde foi produzida na nova unidade de geração da EDP Brasil, localizada em São Gonçalo do Amarante

A EDP Brasil, uma das empresas instaladas na área industrial do Complexo do Pecém, produziu na última quinta-feira (15) a primeira molécula de hidrogênio verde (H2V) em sua nova unidade de geração, localizada em São Gonçalo do Amarante, no Ceará. O desenvolvimento da planta é considerado um marco para a geração de energia limpa no País.

A produção da molécula é a primeira etapa estratégica do desenvolvimento do Projeto Piloto de H2V no Complexo Termelétrico do Pecém (UTE Pecém), cujo lançamento oficial ocorrerá em janeiro de 2023. Com investimento de R$ 42 milhões, a unidade é a primeira do Estado e a primeira do Grupo EDP.

A planta de hidrogênio verde (Pecém H2V) da EDP é um projeto de Pesquisa & Desenvolvimento da UTE Pecém, que deve gerar o combustível limpo com garantia de origem renovável, além de desenvolver análises de cenários de escalabilidade, considerando todos os elos da cadeia de produção do hidrogênio.

O projeto contempla também uma usina solar com capacidade de 3 MW e um módulo eletrolisador de última geração para produção do combustível com garantia de origem renovável, com capacidade de produzir 250 Nm3/h do gás.

A iniciativa bem-sucedida contou com parcerias como a da Hytron, fornecedora da eletrólise; o grupo Gesel, que avaliou cenários da escalabilidade da produção de H2V, identificando a viabilidade econômica, setorial e mercadológica do projeto; a IATI, com o estudo de viabilidade técnica, e a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

"Elegemos o complexo de Pecém para abrigar nossa primeira planta de hidrogênio verde no Brasil porque reconhecemos que o Ceará reúne características estratégicas para protagonizar o processo de introdução do hidrogênio verde no País, seja por seu excepcional potencial solar e eólico – fundamental para a produção do gás –, seja por sua localização e excelente oferta de infraestrutura para o escoamento desse produto ao mercado internacional", explicou João Marques da Cruz, CEO da EDP Brasil.

Com o projeto, a EDP Brasil busca se inserir na geração de conhecimento sobre o tema, no centro de uma vasta cadeia produtiva e de aplicação desse combustível. Existe também o objetivo de analisar a cadeia produtiva do gás, modelos de negócios, parcerias estratégicas com indústrias e adaptações em mobilidade utilizando o gás hidrogênio.

> O PROJETO CONTEMPLA UMA USINA SOLAR COM CAPACIDADE DE 3 MW E UM MÓDULO ELETROLISADOR DE ÚLTIMA GERAÇÃO PARA PRODUÇÃO DO COMBUSTÍVEL COM GARANTIA DE ORIGEM RENOVÁVEL, COM CAPACIDADE DE PRODUZIR 250 NM3/H DO GÁS

"Ainda mais importante do que a produção da primeira molécula é a experiência que essa iniciativa trará para a EDP. Com o conhecimento adquirido, poderemos contribuir de maneira mais assertiva para expandir a produção de hidrogênio verde no país e também para regulamentação do segmento", destacou o CEO da EDP Brasil.

INTERNACIONAL

CMA CGM adquire terminais no porto de Nova York e em Nova Jersey

São dois ativos com capacidade combinada de 2 milhões de TEU por ano

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

A adição dos dois terminais aumenta o portfólio da CMA CGM para sete terminais nos Estados Unidos

A empresa de transporte marítimo CMA CGM adquiriu dois terminais portuários de contêineres nos Estados Unidos. Um é o GCT Bayonne, em New Jersey, e o outro é o GCT New York, em Staten Island, ativos que até então eram de propriedade da Global Container Terminals Inc (GCT) e têm uma capacidade combinada de 2 milhões de TEU por ano, com espaço para expansão. O fechamento da negociação ainda está sujeito à aprovação dos órgãos reguladores.

A CMA CGM informou que vai operar as duas instalações como terminais multiuso, sob a liderança da atual equipe de gerenciamento, e continuará focando na melhoria da qualidade de seu serviço para satisfazer as expectativas dos clientes dos EUA.

Afirmou ainda que fará investimentos em infraestrutura para atender às metas de proteção ambiental da companhia e das comunidades locais. Existe também a intenção de desenvolver mais escalas de linhas de navegação na área de Nova York, para as quais os terminais fornecerão capacidade futura.

"O Grupo acelerará significativamente os investimentos no desenvolvimento dos terminais de Bayonne e Nova York, com o objetivo de aumentar a capacidade combinada em até 80% nos próximos anos. Esta grande aquisição permitirá que o CMA CGM Group apoie o crescimento da cadeia de suprimentos da Costa Leste dos EUA e melhore a eficiência para o mundo", detalhou a nota da empresa.

A adição dos dois terminais aumenta o portfólio da CMA CGM para sete terminais nos Estados Unidos. Também fortalece a posição da companhia como operadora global, com investimentos em 52 terminais portuários em 28 países por meio da CMA Terminals e sua joint venture Terminal Link.

"Enquanto o terminal de Bayonne tem o mais alto nível de automação, o tempo de retorno de caminhão mais rápido no porto, o acesso mais próximo ao oceano e uma capacidade de atender navios de até 18.000 TEU, o Terminal de Nova York se beneficia de uma força de trabalho altamente produtiva no porto", afirma um trecho do comunicado.

Rodolphe Saadé, presidente e CEO do CMA CGM Group, ressaltou que a aquisição dos terminais GCT Bayonne e GCT New York é um investimento estratégico para a empresa. "Ele consolida ainda mais nossas posições nos Estados Unidos, um mercado importante entre os que mais crescem no mundo, e nos ajudará a continuar nosso desenvolvimento".

O porto de Nova York e Nova Jersey emergiu nos últimos meses como o principal porto de contêineres dos Estados Unidos.

A CMA CGM iniciou suas operações no país no final dos anos 80 e tem sua sede nos Estados Unidos, em Norfolk, desde 2005. O grupo emprega atualmente mais de 15.000 pessoas nos Estados Unidos.

OPINIÃO

LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opiniao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Os discípulos de Mauá

O poeta encanta a vida. E o empreendedor a torna real. Ambos visionários, um fazendo a música, outro construindo o palco do nosso sucesso. Quando penso no Visconde de Mauá, penso na importância dessa gente na história da humanidade. Por isso é tão importante a condecoração que o Ministério da Infraestrutura concede anualmente. Por isso foi tão importante 12 membros do movimento Brasil Export tê-la recebido.

Irineu Evangelista de Souza, o Mauá, foi um gaúcho desafiado pela vida próximo à fronteira com o Uruguai, país onde também recebe glórias póstumas. Penso o que seria do progresso não fossem pessoas como ele. Vislumbrou as chances que a primeira Revolução Industrial na Europa oferecia ao Brasil.

Foi à Inglaterra e, de lá, importou a semente de tudo que realizou depois com tantas empresas aqui. Sua biografia, que li há tanto tempo, conta que Mauá encomendou em Londres uma fábrica, chegada em vapor dois anos depois. Daí se tornou o precursor da indústria brasileira, forjando tubos e navios. Surgia o primeiro estaleiro neste país continental de tantos mares e rios.

Mauá implantou a primeira ferrovia no País, também a primeira rodovia. E para cada feito, era condecorado com um título de nobreza. Primeiro barão, depois visconde. O que se destaca é perceber que ele estava sempre à frente do governo imperial. Trazia novidades que geravam progresso e, em troca, conquistava o benefício de explorar essas iniciativas. E depois o Império lhe retirava essas benesses. Não importava a Mauá, ele sempre seguia adiante.

Criou o Banco Mauá, destaque inicial no mercado financeiro brasileiro e foi além, estendendo seus tentáculos a Montevidéu, Nova Iorque, Paris e Londres. Sua fortuna ficou incomensurável, dando inveja a muita gente, especialmente os ingleses, até que começou a derrocada. Mauá morreu com mais de 70 anos, vivendo como corretor de café, mas deixando um legado e uma lição que se repete hoje.

Interessante que esse tipo de gente não tem limite em seu ímpeto visionário. Já vi muita gente ascender e derrocar. Como um artilheiro em jogo de futebol no campo da vida. Nem sempre se acerta o gol, mas sempre se deixa um legado. Suas ações são sempre ousadas e inovadoras, gerando muitos desafios que fazem brotar invejosos e inimigos aos borbulhões. Assim foi com Mauá, assim é com muita gente. Elon Musk é hoje um exemplo. Rothschild foi severamente criticado em Londres por seu oportunismo na emergente bolsa de valores. Rockefeller, nos Estados Unidos, foi alvo de condenação popular e admitiu: “Nunca agredi as leis, mas admito que muitas delas foram criadas por minha causa”. A capacidade de enxergar oportunidades é o traço comum nesses seres.

Por isso tudo, Mauá segue como exemplo e inspira a condecoração que os principais gestores públicos da infraestrutura, do transporte e da logística concedem anualmente. Mauá é inspirador, sim.

Hoje, vejo em homens e mulheres deste grupo de amigos chamado Brasil Export o que há de mais próximo dessa capacidade empreendedora que faz com que, mesmo a trancos e barrancos, o Brasil siga se estruturando. Admiro essa gente notável. Doze receberam esta semana a condecoração. Outros mais deste grupo poderiam e mereciam tê-la recebido. Pois são pessoas assim que captam o futuro e constroem o presente.

Quando penso nessa espécie de gente, lembro de meu avô materno, português semi-analfabeto que terminou sua vida com fortuna gerada em sua mineradora de areia branca, em que produzia vidros para a incipiente indústria automotiva nacional. Ele era genial, desenhava o maquinário e ensinava aos engenheiros. Fui testemunha disso quando pequeno. Lembro de, sentado em seu colo, ele me mostrar uns papéis amarelecidos com detalhados desenhos técnicos de um helicóptero, quando a aviação ainda vivia os louros do 14 Bis.

Era um homem como os integrantes deste grupo de ousados visionários. Alguns empresários, outros líderes, consultores e executivos a comandar tantas iniciativas país adentro e afora, com terminais, embarcações, rodovias e ferrovias, ligando nossos mares, ares e rios na construção de um país que um dia, tal qual Mauá sonhou, dará orgulho a todos nós - como temos hoje de nossos, desculpem a modéstia, nobres laureados comendadores.

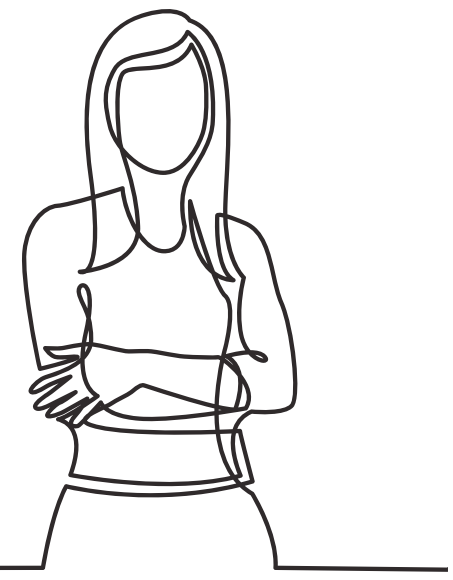
IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA, O MAUÁ, FOI UM GAÚCHO DESAFIADO PELA VIDA PRÓXIMO À FRONTEIRA COM O URUGUAI, PAÍS ONDE TAMBÉM RECEBE GLÓRIAS PÓSTUMAS. PENSO O QUE SERIA DO PROGRESSO NÃO FOSSEM PESSOAS COMO ELE. VISLUMBROU AS CHANCES QUE A PRIMEIRA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL NA EUROPA OFERECIA AO BRASIL.

OPINIÃO

NÁJIA FURLAN
jornalista e coordenadora de Programas Institucionais da Portos do Paraná
opiniao@portalbenews.com.br

▶ COMUNICAÇÃO

Ana Carolina Sikaffy Canahuati, Tegucigalpa, Honduras



Não vou negar que quando conheci a Ana Carolina, fiquei "me achando". Não sou, não fui, nem nunca serei "capitã de portos". Mas ela chegou lá, para o orgulho de todas nós, mulheres de portos no mundo!

Então, é com muito prazer que hoje eu apresento Ana Carolina Sikaffy Canahuati, chefe da Indústria Marítima Auxiliar (DGMM) de Honduras. Ana é uma amiga que o universo portuário e o curso em Le Havre me deram. Uma mulher super antenada, que sabe muito de porto e navegação.

Nascida e criada em Honduras, a escola ela concluiu no país da América Central. Porém, a formação completou no exterior. Na Suíça, estudou dois anos na Chateau Mont Choici. Em seguida, foi para Cambridge, na Inglaterra, onde estudou Língua Inglesa; e, finalmente, na Universidade de Michigan, em Ann Arbor, concluiu o MBA em Ciências Políticas.

"Comecei a trabalhar nos portos de Honduras, onde cheguei a capitão dos Portos do Pacífico: Porto de Henecan, San Lorenzo. Transferida, então, para o principal porto do país, Puerto Cortes, lá fui capitã dos portos residente", me contou.

"Nossa!!!", pensei assim que a escutei contar. "Eu nunca havia conhecido uma mulher 'habourmaster' antes". Intrigada, fui pesquisar e encontrei uma notícia recente e, melhor ainda, aqui do Brasil. Vou fazer "parênteses" porque essa também vale compartilhar.

Em junho deste ano, Tatiana Teixeira de Melo Oliveira, capitã de corveta, assumiu a Delegacia da Capitania dos Portos em Porto Seguro, na Bahia. Foi a primeira mulher a assumir o posto. Também agora em 2022, a Capitania dos Portos do Paraná promoveu a primeira capitã-tenente, aqui em Paranaguá. É a capitã-tenente Adriana Rodrigues da Matta.

De volta a Honduras...

O país da América Central tem, ao Norte, o Mar do Caribe e, ao sul, o Oceano Pacífico. A capital é Tegucigalpa, mas San Pedro Sula também é um centro comercial forte do país. Quando o assunto é atividade portuária, em Honduras quatro portos são destaques: Puerto Cortés, San Lorenzo, La Ceiba e Tela.

Nos dois principais, Ana trabalhou, mas a atividade não ficou restrita somente aos portos de Honduras. Em 2006, recrutada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (IDB), passou a trabalhar como especialista da área marítima e supervisionar cinco portos do Golfo de Honduras: Puerto Cortés (Honduras); Puerto Santo Tomas de Castilla e Puerto Barrios (Guatemala) e outros dois portos de Belize.

Fez mestrado na Universidad Pontificia Comillas, de Madrid, e pela Fundacion Valenciaport, em Valência, fez o máster em Administração Portuária e Transporte Intermodal, sendo a única participante, entre outros 120 da América Latina, a ganhar bolsa pela Organização dos Estados Americanos (OEA).

Cinco anos depois de atuar pelo IDB, Ana Carolina até tentou deixar a área por motivos pessoais, quando decidiu retornar à Tegucigalpa para ficar com a família. Porém, logo foi chamada pelo diretor-geral da Marinha Mercante de Honduras. A missão: criar um novo departamento chamado Indústria Marítima Auxiliar, em 2019, no país.

"Hoje, registro e regulo toda a indústria marítima que trabalha para os portos e para as embarcações que chegam aos nossos portos, aqui no país", explica a chefe do departamento.

Orgulhosa, Ana ainda conta que, em meio a toda essa dedicação à Marinha daquela país, ajudou a fundar a primeira Câmara Comercial Marítima de Honduras. "Desde janeiro deste ano tem autonomia jurídica própria e é composta por toda a comunidade marítima e portuária", revela.

Se, aos 58 anos, ela deseja desacelerar? Não. De jeito nenhum. Ana diz que gostaria de ficar ainda mais alguns anos na área e, depois disso, tem o objetivo de se tornar consultora para portos.

Como esse texto faz parte de uma série sobre mulheres do mundo portuário que conheci durante o 19º curso "Mulheres na Gestão Portuária", promovido pela Organização Marítima Internacional (IMO), pelo Instituto Portuário de Ensino e Pesquisa (Iper) EM Normandie e pela Haropa Port, em Le Havre, não posso deixar de contar o porquê de uma mulher com toda essa bagagem fazer questão de participar de um curso, digamos, "tão básico". Foi para ter a chance de conhecer mulheres marítimas de tantas partes do mundo. Assim, ela explicou. Ana destaca o conhecimento adquirido sobre o modo como a França administra as atividades portuárias. Qualquer conhecimento vale ouro para quem ainda quer ir mais longe.

"Nós, mulheres, somos mais orientadas aos detalhes. E isso é um grande 'trunfo' para os portos. Temos valores sólidos e mentes lógicas. Também temos mais sensibilidade para lidar com os trabalhadores. E, claro, podemos trabalhar tanto quanto os homens. Isso está comprovado!", garante.

Às mulheres que, na área, desejam crescer, Ana Carolina recomenda: "se você estudar, trabalhar e fizer tudo com paixão, o sucesso é garantido".

P.S.: Até a próxima semana, com o artigo sobre a Ajan, a primeira mulher portuária da Somália a participar desse curso, que é oferecido há mais de 18 anos pela IMO, em parceria com o Iper Normandie e o Haropa Port.

"COMECEI A TRABALHAR NOS PORTOS DE HONDURAS, ONDE CHEGUEI A CAPITÃO DOS PORTOS DO PACÍFICO: PORTO DE HENECAN, SAN LORENZO. TRANSFERIDA, ENTÃO, PARA O PRINCIPAL PORTO DO PAÍS, PUERTO CORTES, LÁ FUI CAPITÃ DOS PORTOS RESIDENTE", ME CONTOU. "NOSSA!!!", PENSEI ASSIM QUE A ESCUTEI CONTAR. "EU NUNCA HAVIA CONHECIDO UMA MULHER 'HABOURMASTER' ANTES".

ESTILO BE

IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

Pesos e medidas

UMA DAS LIÇÕES DOS CURSOS DE ESCRITA CRIATIVA É EVITAR O USO DE ADJETIVOS NO TEXTO. MELHOR SUGERIR, DIZEM OS ESPECIALISTAS. E SE VOCÊ REPARAR BEM, ESSE MESMO CONSELHO SERVE PARA A VIDA. NO LIVRO "AS PAIXÕES DO EGO", O PSICOTERAPEUTA HUMBERTO MARIOTTI ALERTA PARA A TIRANIA DOS ADJETIVOS. SEGUNDO ELE, O EXCESSO DE ADJETIVOS EM NOSSO DIA A DIA ROTULA PESSOAS E SITUAÇÕES, LEVANDO A JULGAMENTOS NEM SEMPRE PRÓXIMOS DA REALIDADE, QUE PODEM SE TRANSFORMAR EM VERDADES ABSOLUTAS. SEM TANTOS ADJETIVOS A VIDA FICA MAIS SIMPLES, COM A POSSIBILIDADE DE ACEITARMOS A POLARIDADE SEM EXCLUSÃO. CONTRADIÇÕES EXISTEM PARA LEMBRAR QUE NEM TUDO PRECISA SER RESOLVIDO PELO RACIOCÍNIO LÓGICO. A CONDIÇÃO HUMANA POR SI SÓ É SUBSTANTIVA. VIVER É APRENDER A LIDAR COM AS DIFERENÇAS.

EXPOSIÇÃO

Para quem curte presépios

Divulgação

Em Ouro Preto

A Fundação de Arte de Ouro Preto inaugurou a exposição do **50º Concurso Nacional de Presépios** na Galeria de Arte Nello Nuno, no bairro do Rosário em Ouro Preto, com entrada gratuita. Um dos mais tradicionais do país, o concurso traz esse ano 20 presépios e o interessante é que os visitantes podem entrar no site da fundação e votar. É apenas a segunda vez que a votação ocorre de forma híbrida, e a ideia surgiu devido ao alcance que as votações atingiram durante a pandemia, em 2020.

Serviço

Exposição: até 06/01/2022
Endereço: Rua Getúlio Vargas, 18, Rosário, Ouro Preto (MG)
Horário: de terça a sexta-feira, das 9h às 17h; e aos sábados e domingos, das 14h às 18h
Site: http://www.faop.mg.gov.br/concurso-presepios.php

Francisco Arrais

Em Santos

"**Os excluídos da sociedade são acolhidos no coração de Deus**" é o tema desse ano da tradicional Exposição de Presépios do Santuário do Valongo, na cidade de Santos, São Paulo, que acontece desde 1993. Neste ano, cada artista utilizou sua obra para passar a mensagem relacionada ao tema. Os 50 presépios são de tamanhos variados e feitos com diversos materiais, como pano, ovo, vidro, lã, madeira, papelão e porcelana. A grande maioria dos artistas são da Baixada Santista, mas há presépios originários de outros países como da Colômbia.

Serviço

Exposição: até 25 de janeiro
Endereço: Largo Marquês de Monte Alegre, número 13, Valongo, Santos (SP)
Horário: de terça-feira a domingo, das 9 às 18h (Fecha de 25/12/2022 a 01/01/2023)

TEATRO

Uma relação tão delicada

Jacson Vogel

Sucesso de crítica no Rio, a premiada peça "**Uma Relação Tão Delicada**", da francesa Loleh Bellon, estreia dia 6 de janeiro no Teatro Uol, em São Paulo, estrelado pelas atrizes Amanda Acosta e Rita Guedes. A primeira montagem com Irene Ravache e Regina Braga foi um grande sucesso em 1989, vencedora dos prêmios Molière e Shell. A trama mergulha na relação de duas mulheres unidas pelo amor, terno e profundo: Jeanne é uma mulher já adulta e emancipada que tem a própria família, e Charlotte, a mãe que envelheceu e perdeu a autonomia. Nesse encontro, as épocas se confundem e se sucedem em desordem.

Serviço

Temporada: 6 de janeiro a 26 de fevereiro, às sextas, às 21h; e aos sábados e domingos, às 20h
Teatro Uol – Shopping Pátio Higienópolis – Avenida Higienópolis, 618, Higienópolis, São Paulo (SP)

DICA

Todo o brilho da Broadway

O convite para uma viagem interativa à magia e glamour de bastidores, figurinos originais e até o making of de um musical estão no recém-inaugurado **Museu da Broadway**, em Nova Iorque. A mostra dedicada ao distrito dos teatros de Manhattan em Nova York tem mais de 500 produções do século XVIII até os anos atuais. Os visitantes vão encontrar figurinos e adereços dos grandes espetáculos como "Hair", O Fantasma da Ópera", a que ficou mais tempo em cartaz na história da cidade, "O Rei Leão", "The Wiz", "Rent", "Show Boat" e "Ziegfeld Follies", entre outros. E o visitante ainda conhece como um grande musical é produzido na Broadway.
Endereço: 145 West 45th Street, New York

Maria Celia de Abreu

Maria Celia de Abreu

ESTILO BE

MERGULHO

O lado bom do poder

Leo Martins

Você já se sentiu incomodado por ser ambicioso? Fique tranquilo, nem sempre a ambição é negativa. No livro "Cabala e a arte de investimento do poder", o escritor **Nilton Bonder**, Rabino da Congregação Judaica do Brasil, analisa as várias faces do poder e revela: ele é uma das disposições importantes da vida. Esse é o sexto livro da série Reflexos e Refrações, publicada pela Editora Rocco. Bonder tem livros no Brasil e no Exterior, entre eles "A alma imoral", que deu origem a filme e peça homônimos de grande sucesso. Confira a entrevista exclusiva:

Como surgiu a ideia da série?
Surgiu a partir de um trabalho que fui fazer para uma organização alemã sobre sistemas, a partir dos recursos usados nos meus livros. Quando voltei da Alemanha, às vésperas da pandemia, propus à Editora Rocco criar um sistema de sete livros com sete temas diferentes que conversavam entre si: afeto, alegria, a cura, o ritmo, o sexo, o poder e o risco.

Por que uma série?
Os temas são interligados. Cada livro é uma unidade, mas elas se complementam. Lidos em conjunto, tornam-se um sistema e ganham mais nitidez. A ideia era produzir o efeito da cabala, que é basicamente um processo de aprofundamento. Eu já usava esse sistema lá atrás, quando comecei a escrever sobre cabala e o assunto não estava na moda.

Quais são os agentes do poder?
São representados pela competição e pela cooperação e suas diversas formas de aplicação: a força, a honra, o saber e a riqueza. Forte é quem domina os próprios impulsos. Honrado é quem honra os outros. Sábio é quem aprende com todas as pessoas. Rico é quem se contenta com a própria porção.

Qual é o lado bom do poder?
O poder está ligado a outros elementos como alegria, sexualidade e ambição. Se você coibir esses elementos, diminui a potência da vida. Perder a alegria e a motivação, é um desastre; a sexualidade está ligada à função existencial de criar uma nova geração, é uma vitalidade própria da vida; a ambição ajuda você a ter autonomia. O poder é a raiz da árvore, sem ela não há frutos, nem folhas.

Onde entra a ambição?
O que o ser humano precisa fazer com a ambição? Reconhecer que ela é uma disposição natural. A ganância é a sombra, é o outro lado do poder. Normalmente temos um olhar negativo para o poder, mas não é bem assim. O poder sozinho, sem nenhum tipo de limitação, é perigoso. Um câncer, por exemplo, é um poder que não quer saber do sistema, é uma célula que só quer crescer.

Para que serve o poder?
Falar mal do poder é um equívoco. Ai de você se não se empoderar da sua vida, do seu corpo, das suas potências. O poder é uma leitura de como é a vida. Uma das coisas fundamentais do poder é que ele tem, como arma, o recurso maior: a objetividade. Quem perde a objetividade se enfraquece.

Pode dar exemplo?
Basta pesquisar a história. Toda guerra é perdida pelo primeiro que perde a objetividade. Os tiranos começam com muita inteligência e estratégia num primeiro momento, mas acabam fazendo estragos gravíssimos, são depostos e eliminados da história.

E como ser objetivo?
A objetividade é uma das tarefas mais árduas do ser humano. Nós somos por natureza subjetivos. Temos uma personalidade, tudo o que falamos antes passa por uma censura, é um processo de identificação. Todo ser humano ou empresa, precisa de auditoria sobre si mesmo para não deixar de ser objetivo.

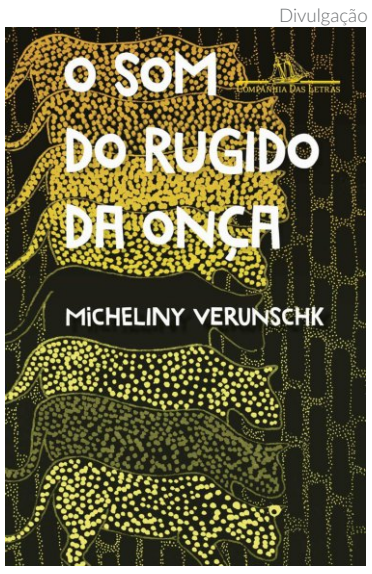
Isso vale para todas as áreas?
Sim, em todas as situações. Num empreendimento você exerce o poder de usar todos os recursos que tem para criar o projeto. A ambição move o poder, mas não significa só dinheiro. O problema é quando o poder vira ganância. Se a pessoa não está mais centrada, nem sabe para que quer o poder. Isso é perder a objetividade. No processo de ganância você pode até ganhar momentaneamente, mas a longo prazo está se desconstruindo.

O que é investimento no poder?
É investir e não reprimir seu poder. O criativo na construção humana é isso. Estamos num percurso autodestrutivo do Planeta, vamos conseguir dar a volta e usar o poder que temos para evitar? Precisamos voltar a nos empoderar nessa questão, caso contrário grupos trarão dinheiro e tecnologia, mas podem nos levar à extinção. Todo bom empresário cria o investimento no seu poder para gerar coisas boas na área social e ambiental. Esse aprendeu a usar sua potência investida e não simplesmente alimentando só a própria ganância.

E onde entra a prosperidade?
Prosperidade é uma condição de poder. A prosperidade se aplica a qualquer coisa. Você pode ser próspero academicamente; ser próspero na excelência de manter relações humanas fortes. O verdadeiro poder está na dimensão humana. Quando faço amigos, crio uma prosperidade que traz honra e respeito. Quando a pessoa fica ligada só no dinheiro, não prospera.

No envelhecer a pessoa perde o poder?
No envelhecer a vida faz mais sentido, mas as necessidades de várias etapas da vida vão se modificando. Se você ficar gastando muito seu tempo só para fazer dinheiro e trazer segurança que nem precisa mais, não está sendo objetivo. Por outro lado, um empresário pode estar numa fase em que já se consolidou como pessoa física, mas tem alegria, tem energia, tem erotismo para continuar e ser um agente de poder objetivo; então deve continuar trabalhando.

Divulgação



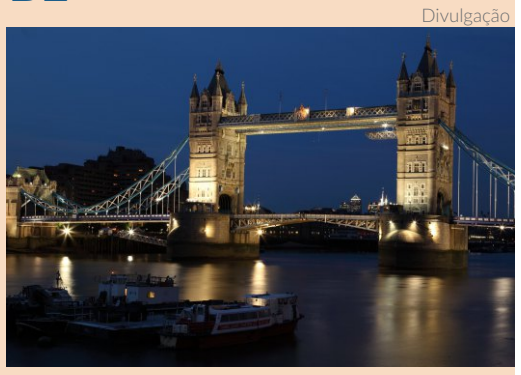
LEITURA

Livro premiado

"O som do rugido da onça" (Companhia das Letras), romance histórico e contemporâneo da escritora pernambucana Micheliny Verunschk, ficou na terceira posição do Prêmio Oceanos 2022. A obra venceu também o Prêmio Jabuti na categoria Romance Literário. É a história de duas crianças indígenas raptadas no Brasil do século XIX, contada com lirismo e originalidade, destacando temas como memória, colonialismo e pertencimento. A autora é historiadora, mestre em Literatura e Crítica Literária e doutora em Comunicação e Semiótica pela Pontifícia Universidade Católica – PUC São Paulo. Publicou 10 livros, entre poesia e prosa, como "Geografia íntima do deserto" (Landy), "Nossa Teresa – Vida e morte de uma santa suicida" (Patuá), que venceu o Prêmio São Paulo de Literatura, e "O movimento dos pássaros" (Martelo).

BE+

Divulgação



- **O Globo divulgou que a capital do Reino Unido aparece no topo do ranking das cidades mais buscadas em 2022, segundo relatório anual 'Google Year in Search'. A morte da Rainha Elizabeth em março contribuiu para o interesse. Outra pesquisa do Visit Britain aponta que Londres deve terminar 2023 com mais de 29 milhões de visitantes.**

- Três brasileiras estão na lista das 100 mulheres mais inspiradoras e influentes do mundo em 2022, divulgada pela BBC: a ativista e jornalista indígena Alice Pataxó, a senadora Simone Tebet e Erika Hilton, a primeira mulher trans negra eleita para o Congresso nacional. Outras indicadas são Olena Zelenska, primeira-dama da Ucrânia, as atrizes Priyanka Chopra Jonas (India) e Selma Blair (EUA).

- **Muito bom saber que o IADE – Instituto de Arte e Decoração, escola referência para diferentes gerações de artistas visuais e arquitetos brasileiros, vai reabrir suas portas em fevereiro. Fundado em 1959 pelo italiano Ítalo Bianchi, será tocado agora por sua neta, Adriana Bianchi, formada em Belas Artes. Sede na Haddock Lobo, pertinho da Paulista.**

- "Apaixone-se pelo Rio" é a nova campanha do Governo do Estado para promover o turismo interno e o internacional, destacando 12 regiões turísticas. No segmento externo, a meta é elevar o número de turistas estrangeiros de 1,2 milhão por ano para 6,3 milhões.

- **A preocupação com a sustentabilidade é um fator importante para os consumidores. Estudo global da Foundational Kantar Sustentabilidade 2021 divulgado recentemente pelo Meio & Mensagem destaca que 76% concordam que empresas devem se esforçar para acabar com o racismo, xenofobia, entre outros.**

BE-

- **A empresa global Transunion revelou para o jornal Valor que as tentativas de fraude digital no país cresceram 20% no segundo trimestre de 2022 em comparação ao mesmo período de 2021. Estudo da Kaspersky, em associação com a Corpa, mostra que os brasileiros confiam de maneira excessiva no uso de suas senhas. Dica: atualizar as senhas pelo menos a cada três meses e não repetir a mesma senha em todas as redes sociais.**

- A baixa cobertura vacinal aponta mais um alerta: o número de casos de catapora, nome popular da varicela, aumentou em 65% na cidade de São Paulo em 2022, comparado com dados de 2021. A vacina tetraviral, que protege contra a doença, tem cobertura inferior a 50% da população-alvo nacional, de acordo com análise do Observa Infância (Fiocruz/ Unifase), divulgada pela revista Exame.