BE NEWS

SÁBADO E DOMINGO, 07 E 08 DE JANEIRO DE 2023 | ANO 1 | Nº 279 | **TUDO O QUE MOVE O MERCADO** | DIRETOR-PRESIDENTE FABRÍCIO JULIÃO

OPINIÃO "As lições do siri e o caranguejo", por Luiz Dias Guimarães ▸**p7**

OPINIÃO "Emaculate Nenchang Asafor, Kribi, Camarões", por Nájia Furlan ▸**p8**

ESTILO BE Médico fala sobre serviço de atendimento a tripulantes de navios no Porto de Santos ▸**p9**

Infraestrutura de portos e descarbonização são desafios para armadores

Nos 116 anos da Centronave, diretor-executivo da entidade aponta esses dois desafios a serem encarados pelas empresas de navegação de longo curso ▸ **p3**

EDITORIAL

Uma questão urgente

A necessidade de ampliação dos portos brasileiros, para a recepção de navios com maior capacidade, e descarbonização das embarcações, seguindo as diretrizes da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) são, hoje, os principais desafios dos armadores estrangeiros que atuam na costa do País. A avaliação é da própria entidade que reúne essas empresas, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que comemora hoje 116 anos. Em entrevista publicada nesta edição do **BE News**, o diretor-executivo do órgão, Claudio Loureiro, comentou essas duas questões, prioritárias neste ano.

O dirigente da Centronave foi claro em suas preocupações. Os portos brasileiros devem se preparar para receber porta-contêineres capazes de transportar 12 mil TEU. Para isso, são necessários berços de atracação de maiores dimensões e o aprofundamento dos canais de acesso aquaviário. A demanda é mais urgente no Porto de Santos, o principal do País, principalmente para a operação de contêineres. Ele explicou que neste e no próximo ano, "receberemos 5 milhões de TEU em novos navios, se somadas as escalas e as capacidades dessas modernas embarcações. O menor desses navios transporta 12 mil TEU e hoje o máximo que podemos operar com segurança em Santos é 10 mil TEU".

Sem a infraestrutura necessária, os navios serão obrigados a reduzir sua capacidade de transporte, o que acaba por encarecer o frete para Santos - uma vez que os custos da viagem acabam sendo repartidos por um menor volume de mercadorias.

Loureiro chegou a considerar a "situação do canal de acesso ao Porto de Santos" como "dramática". "Precisamos de uma dragagem de manutenção eficiente, pois o canal registra pelo menos um metro de assoreamento por ano. E precisamos ainda alcançar maiores profundidades".

Sobre a necessidade de descarbonização, essa segue as diretrizes do Anexo VI da Marpol, convenção internacional voltada para a prevenção da poluição causada por navios, regras essas consideradas "muito rígidas" pelos armadores.

Em relação ao setor portuário brasileiro, a demanda do Centronave está clara: é necessário adequar a infraestrutura portuária às demandas do mercado atual. No caso de Santos, as obras de aprofundamento do canal estavam entre as previstas para serem realizadas com o processo de desestatização, cancelado pelo atual governo. Agora, cabe ao novo Ministério dos Portos e Aeroportos e a seu ministro, Márcio França, priorizar essas intervenções. E não se trata mais de preparar os portos para necessidades futuras, mas para questões presentes e que, se não atendidas, podem levar o principal complexo marítimo do País a perder sua competitividade. A questão é urgente.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Pixabay

CAPA
3 Infraestrutura portuária e descarbonização na pauta dos amadores para 2023

HUB
3 Márcio França escolhe seu secretário de Portos

NACIONAL
3 ANTT adquire 36 novos veículos para fiscalização

4 CNI apresenta a Alckmin plano de ações para os 100 primeiros dias de governo

REGIÃO SUDESTE
5 Praticagem de São Paulo anuncia novo presidente

Movimentação do Porto do Rio de Janeiro fecha novembro com alta de 8,3%

PORTUGAL
6 Greve pode causar bloqueio das operações em portos portugueses

OPINIÃO
7 "As lições do siri e o caranguejo", por Luiz Dias Guimarães

8 "Emaculate Nenchang Asafor, Kribi, Camarões", por Nájia Furlan

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

BE NEWS

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
Christiano Reis França e
Vanessa Pimentel

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

O secretário 1
O novo ministro dos Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), começa a formar sua equipe. Para a Secretaria Nacional de Portos, convidou o engenheiro civil Fábio Lavor Teixeira, funcionário público de carreira e o número 2 da secretaria na gestão do presidente Jair Bolsonaro (PL). Servidor do Governo Federal desde 2004 (segundo ano do primeiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva), ele já atuou na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), no Ministério do Meio Ambiente e no Ministério da Integração Nacional. E desde 2010, vem ocupando cargos na área portuária, passando pela então Secretaria Especial de Portos, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pelos ministérios dos Transportes e da Infraestrutura.

O secretário 2
Nos quatro anos do Governo Bolsonaro, Lavor foi diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, no Ministério da Infraestrutura. Na prática, era o vice-secretário, substituindo o então secretário Diogo Piloni em suas férias. Bem-conceituado no mercado, com boa circulação no Governo Federal e amplo conhecimento do setor, é considerado um nome técnico para o cargo - e um indicativo positivo do que será a gestão do segmento pela pasta. A indicação já está em análise pelos técnicos da Casa Civil.

A visita 1
Em sua primeira viagem com uma pauta portuária desde a posse, no último dia 2, o ministro Márcio França estará em Santos na próxima segunda-feira, dia 9, no início da manhã, para a inauguração da nova passarela sobre a linha ferroviária da Margem Direita do Porto, nas proximidades do prédio da Alfândega. O projeto foi realizado pela concessionária Rumo (Grupo Cosan), que, até o final do ano passado, administrava sozinha o transporte ferroviário na região portuária. Hoje, o serviço foi repassado a um grupo formado pelas concessionárias que atendem o Porto, entre elas a Rumo.

A visita 2
Segundo a agenda do ministro, após a inauguração, ele irá se reunir com lideranças sindicais do Porto de Santos, que vão apresentar suas demandas para o complexo marítimo. Logo depois, retornará para Brasília.

Infraestrutura portuária e descarbonização na pauta dos armadores para 2023

Nos 116 anos da Centronave, diretor-executivo da entidade aponta esses dois desafios a serem encarados pelas empresas de navegação de longo curso

BRUNO MERLIN
redacao@portalbenews.com.br

Divulgação

O Centronave reúne 19 associados, empresas de grande porte que atuam na navegação de longo curso

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) completa 116 anos neste dia 7 de janeiro com uma pauta clara para 2023. São dois grandes desafios encarados pelos armadores, explicou o diretor-executivo da entidade, Claudio Loureiro: melhoria das infraestruturas portuárias para recepção de navios com capacidade acima de 12 mil TEU e cumprimento das metas estabelecidas pela IMO 2023 para redução da pegada de carbono no transporte marítimo. O Centronave reúne 19 associados, empresas de grande porte que atuam na navegação de longo curso, e projeta um ano de muitos debates junto às entidades reguladoras para evitar retenção de capacidade operacional e consequente aumento dos fretes marítimos.

Em relação à infraestrutura portuária, os pontos nevrálgicos destacados por Loureiro são a instalação de berços maiores e as profundidades dos canais de acessos, "notadamente do Porto de Santos", no litoral paulista. "Esse ano e no próximo receberemos 5 milhões de TEU em novos navios, se somadas as escalas e as capacidades dessas modernas embarcações. O menor desses navios transporta 12 mil TEU e hoje o máximo que podemos operar com segurança em Santos é 10 mil TEU", avaliou.

Caso esses navios modernos de maior porte escalem os portos brasileiros sem a infraestrutura adequada, precisarão ser operados em capacidade menor do que oferecem, afetando a produtividade e a economia de escala de modo geral. "A situação do canal de acesso ao Porto de Santos é dramática. Precisamos de uma dragagem de manutenção eficiente, pois o canal registra pelo menos 1 metro de assoreamento por ano. E precisamos ainda alcançar maiores profundidades". O diretor-executivo do Centronave também citou a licitação de novos terminais portuários e a agilidade de expansão nas instalações existentes como medidas necessárias para manter a competitividade das operações no Brasil.

Já as emendas ao Anexo VI da Marpol, convenção internacional voltada para a prevenção da poluição causada por navios, são consideradas "muito rígidas" pelos armadores. As metas adotadas pela IMO 2023 buscam encorajar a melhoria da eficiência das embarcações e a adoção de combustíveis com baixa emissão de carbono para reduzir as emissões poluentes pelo universo do transporte marítimo mundial. "Reanalisar os prazos é fundamental", observou Loureiro.

Desde 1° de janeiro deste ano é obrigatório aos armadores calcular o Índice de Eficiência Energética Existente de seus navios e realizar a coleta de dados para produção de relatório relativo à intensidade de carbono emitido. "Os armadores já têm metas de descarbonização muito audaciosas. Caso os prazos não sejam revistos, podemos cair em problemas semelhantes aos que vivemos durante a pandemia de Covid-19, com retenção de capacidade na movimentação de cargas".

ANTT adquire 36 novos veículos para fiscalização

Agência passará a contar com um total de 208 viaturas, que trarão maior alcance para as operações

CHRISTIANO REIS FRANÇA
christiano@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) passará a contar neste ano com 36 novas caminhonetes para ampliar as fiscalizações em todo o Brasil. A cerimônia de entrega das viaturas será realizada nesta segunda-feira (9), na sede da autarquia, em Brasília (DF).

Com a aquisição, a frota da agência totalizará 208 veículos. As caminhonetes deverão ser distribuídas aos escritórios espalhados pelo país no decorrer dos dias, ficando disponíveis para as equipes de fiscalização já na segunda metade de janeiro.

Segundo a ANTT, as picapes adquiridas apresentam duas novidades. Uma delas é o rádio comunicador, que permite o envio de mensagens entre as equipes mesmo em regiões onde não há sinal de internet nem de celular.

Além disso, os veículos têm maior autonomia, já que, sendo a diesel, conseguem percorrer mais quilômetros. Consequentemente, exigindo menos paradas para abastecimento e otimizando os percursos durante as operações de fiscalização.

A ANTT garante que os veículos vão permitir um maior alcance aos passageiros, os transportes de cargas e de produtos perigosos e qualquer serviço de transporte terrestre que seja de competência de fiscalização da agência.

Divulgação/DNIT

As novas picapes dispõem de rádio comunicador e têm maior autonomia, já que, sendo a diesel, conseguem percorrer mais quilômetros

NACIONAL

CNI apresenta a Alckmin plano de ações para os 100 primeiros dias de governo

Documento entregue ao ministro traz 14 propostas para impulsionar o setor industrial e lista projetos considerados prioritários que tramitam no Congresso

Divulgação/CNI

O ministro Geraldo Alckmin recebeu o documento das mãos do presidente da CNI, Robson Braga de Andrade, durante reunião na última terça-feira

CHRISTIANO REIS FRANÇA
christiano@portalbenews.com.br

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresentou para o ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, um conjunto de propostas para subsidiar ações voltadas para a reindustrialização nos 100 primeiros dias do novo governo.

Alckmin recebeu o plano de retomada da indústria na última terça-feira (3), durante uma reunião com o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade.

"O cenário internacional e o contexto econômico interno recomendam que a indústria brasileira ofereça caminhos ao presidente e vice-presidente para que o novo governo possa adotar, o mais rapidamente possível, as medidas necessárias para reindustrializar o Brasil", disse Andrade.

A CNI também listou projetos em tramitação no Congresso Nacional considerados prioritários. O documento na íntegra está disponível no site da entidade (www.portaldaindustria.com.br/cni).

As 14 propostas são as seguintes:

1. Implementar uma política industrial
Construir e implementar uma política industrial moderna e aderente com o cenário atual e com as melhores práticas internacionais, que formule missões para acelerar a solução de problemas coletivos, tendo como base o Plano de Retomada da Indústria a ser apresentado pela CNI.

2. Aprovar a reforma tributária
Priorizar a aprovação da reforma da tributação sobre o consumo, em tramitação no Congresso Nacional (PEC 110).

3. Estimular o investimento por meio da depreciação acelerada
Editar norma para autorizar a depreciação acelerada de bens de capital na apuração do IRPJ e da CSLL para estimular o investimento.

4. Estimular a inovação
Aperfeiçoar os atuais mecanismos de incentivo à pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I) e prover o financiamento necessário.

5. Recriar o Sistema de Financiamento e Garantia às Exportações
Recriar, em novas bases, o Sistema de Financiamento e Garantia Oficial às Exportações, aproximando-o das regras e padrões internacionais, com forte suporte e lastro no BNDES e assegurando os recursos orçamentários necessários.

6. Elaborar a NDC e criar o mercado de carbono
Elaborar e comunicar claramente as medidas específicas a serem tomadas para implementação da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC) brasileira e aprovar a lei de base para regulamentar o mercado de carbono no Brasil.

7. Autorizar a compensação automática de créditos tributários e revitalizar o Reintegra
Editar norma que autorize a compensação, de forma automática e em bases correntes, de créditos tributários decorrentes de exportação e, enquanto não for implementada essa norma, elevar a alíquota do Reintegra para 3% em 2023 e 7,4% em 2024.

8. Estabelecer o BNDES como promotor da reindustrialização e do aumento da produtividade
Priorizar a atuação do BNDES no papel de agente promotor da modernização industrial e do aumento da produtividade do País, por meio da inovação, do comércio exterior e da economia de baixo carbono.

9. Dar continuidade ao processo de adesão do Brasil à OCDE
Seguir com os esforços para a acessão do Brasil à OCDE e criar uma estrutura governamental para apoiar o processo, que conte com a colaboração e participação ativa da sociedade e do setor privado.

10. Promover a desconcentração e a competição no mercado de gás natural
Promover a desconcentração e a competição no mercado de gás natural por meio da regulação para o acesso negociado e não discriminatório à infraestrutura essencial de gás natural, do programa Gas Release e harmonização das regulações estaduais.

11. Acelerar a integração internacional do Brasil
Acelerar a integração internacional do Brasil com base em uma agenda negociadora abrangente e tendo como prioridade a conclusão e internalização do acordo Mercosul-União Europeia, sem reabertura de negociações.

12. Ampliar o prazo de pagamento de tributos federais
Editar e aprovar projeto de lei ou medida provisória para ampliar o prazo de pagamento de tributos federais (PIS/Cofins, IPI, FGTS, INSS e IRPJ/CSLL).

13. Modernizar o licenciamento ambiental
Modernizar o licenciamento ambiental para garantir que esse instrumento não apenas promova a conservação do meio ambiente, mas também assegure as condições ao desenvolvimento socioeconômico.

14. Garantir a autonomia financeira do INPI
Editar norma para transformar o INPI em uma agência, de modo a garantir sua autonomia financeira e assegurar a modernização de seus procedimentos, com base em padrões e boas práticas internacionais.

REGIÃO SUDESTE

Praticagem de São Paulo anuncia novo presidente

Fábio Mello Fontes substitui o prático Bruno Roquete Tavares

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação/Praticagem de São Paulo

Fábio Mello Fontes tem 83 anos e é conhecido, principalmente, no Porto de Santos, onde trabalha há mais de cinco décadas

"QUANDO EU CHEGUEI, A MÉDIA ERAM NAVIOS DE 120, 140 METROS; OS REBOCADORES ERAM ANTIGOS PARA AS NECESSIDADES DO MOMENTO, NÃO HAVIA DEFENSA NO CAIS, O PRÁTICO NÃO TINHA RÁDIO PARA MANOBRAR, USAVA APITO DE JUIZ DE FUTEBOL COM CÓDIGO SONORO. HOJE ESPERAMOS A CHEGADA DOS NAVIOS DE 366 METROS"

FÁBIO MELLO FONTES
novo presidente da Praticagem de São Paulo

A Praticagem de São Paulo anunciou Fábio Mello Fontes como presidente da entidade, função que já ocupou seis vezes. Ele substitui o prático Bruno Roquete Tavares, que exerceu o cargo nos últimos dois anos.

Fábio tem 83 anos de idade e é conhecido, principalmente, no Porto de Santos (SP), onde trabalha há 53 anos. Mello iniciou sua carreira na primeira turma da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro (EMMRJ) no ano de 1959. Passou em primeiro lugar no concurso para prático de Santos e lembra que foi recebido pelo Capitão dos Portos da época, Comandante Henrique de Mendonça Kusel.

"Quando eu cheguei, a média eram navios de 120, 140 metros; os rebocadores eram antigos para as necessidades do momento, não havia defensa no cais, o prático não tinha rádio para manobrar, usava apito de juiz de futebol com código sonoro. Hoje esperamos a chegada dos navios de 366 metros", diz.

Para Fontes, a maior dificuldade será substituir Bruno Tavares. "Meu colega teve um desempenho tão grande e com tantos resultados excelentes, que se eu chegar perto vou me dar por muito feliz", declarou.

Nos dois anos em que esteve à frente da Praticagem de SP, Bruno foi reconhecido pela marca da inovação tecnológica e implantação do programa de sustentabilidade, além de outros projetos.

No fim de sua gestão, Tavares participou da simulação de uma manobra de um navio de 366 m de comprimento e 14,5m de calado, realizada no Tanque de Provas Numérico (TPN), da Escola Politécnica da USP, em São Paulo. O sucesso da operação abriu espaço para os meganavios atracarem com segurança no complexo portuário santista.

NOS DOIS ANOS EM QUE ESTEVE À FRENTE DA PRATICAGEM DE SÃO PAULO, BRUNO FOI RECONHECIDO PELA MARCA DA INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Bruno também foi o responsável pela parceria fechada em 2022 entre a Agência Espacial Brasileira e o Porto de Santos, que visa à troca de conhecimento e o desenvolvimento de estudos usando tecnologia espacial em prol da atividade de praticagem.

Em relação à sustentabilidade, foi durante a sua gestão que houve a adoção do Programa de Gestão de Emissão de Poluentes Atmosféricos (VGP) do Instituto Via Green – uma organização de pesquisa e desenvolvimento de projetos sustentáveis. Desde então, a Praticagem de São Paulo vem reduzindo os impactos ambientais negativos no setor de logística e transporte, por meio do monitoramento do consumo de água e energia, da geração de efluentes líquidos e resíduos sólidos e das emissões de poluentes atmosféricos.

Movimentação do Porto do Rio de Janeiro fecha novembro com alta de 8,3%

Foram operadas 9,3 milhões de toneladas, com destaque para carga conteinerizada

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Divulgação

O crescimento foi influenciado pela movimentação de carga conteinerizada

O RESULTADO TAMBÉM REFLETIU NO FATURAMENTO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO, QUE ATINGIU NO PERÍODO A MARCA DE R$ 259,1 MILHÕES

O Porto do Rio de Janeiro (RJ) movimentou 9,3 milhões de toneladas de cargas entre janeiro e novembro do ano passado, volume que representa uma alta de 8,3% em relação ao mesmo período de 2021, de acordo com as estatísticas da PortosRio Autoridade Portuária, que administra o complexo.

O resultado, segundo o órgão, foi influenciado pelo crescimento na movimentação de carga conteinerizada, que ao longo dos 11 meses de 2022 contabilizou um total de 502.900 TEU (sigla de twenty-foot equivalent unit, termo em inglês usado para se referir a um contêiner de 20 pés). Isso corresponde a um acréscimo de 16% ante o registrado nos mesmos meses de 2021.

Os números apresentados também refletiram no faturamento do Porto do Rio de Janeiro, que atingiu no período a marca de R$ 259,1 milhões, o que, em termos nominais, significa um aumento de 8,6%.

PORTUGAL

Greve pode causar bloqueio das operações em portos de Portugal

Alerta foi dado por entidades empresariais ao governo do país lusitano

Divulgação

A situação é vista com mais gravidade no Porto de Leixões, devido às suas características físicas

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Associação Empresarial de Portugal (AEP), em conjunto com outras seis entidades, alertou o governo do país lusitano sobre possíveis bloqueios às importações e exportações realizadas via portos portugueses, devido à greve convocada pelo Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias, iniciada em 22 de dezembro. A carta aberta pede o fim da paralisação e da sangria econômica.

O documento foi enviado para o primeiro-ministro, António Costa; ao ministro das Finanças, Fernando Medina, e para o então ministro das Infraestruturas, Pedro Nuno Santos, substituído no início desta semana por João Galamba.

"Escrevemos na qualidade de trabalhadores, operadores e clientes do Porto de Leixões, alertados e profundamente preocupados com a greve nacional dos funcionários das administrações portuárias que, neste momento, está a bloquear e paralisar a importação e exportação de mercadorias", diz um trecho do documento.

Segundo as associações, as companhias que movimentam volumes maiores já estão transferindo suas operações para a Espanha e outros portos. Porém, a maioria dos operadores "não têm essa possibilidade", correndo o risco de paralisarem suas atividades.

"A situação é particularmente grave no Porto de Leixões, uma vez que as suas características físicas ditam o seu encerramento total, sem que seja possível a entrada ou saída de navios", apontaram as entidades.

O texto diz ainda que as administrações portuárias "não têm autonomia" para resolver as reivindicações apresentadas pelos funcionários em greve, principalmente àquelas relacionadas às questões remuneratórias.

> SEGUNDO AS ASSOCIAÇÕES, AS COMPANHIAS QUE MOVIMENTAM VOLUMES MAIORES JÁ ESTÃO TRANSFERINDO SUAS OPERAÇÕES PARA A ESPANHA E OUTROS PORTOS

A carta destaca também que, anualmente, as administrações portuárias distribuem dividendos ao Estado e que, de acordo com a lei, as taxas servem para melhorar o serviço portuário. Por isso, consideraram ser "dever, obrigação e responsabilidade do Governo a correta aplicação destas taxas e o bom funcionamento dos portos".

Para as entidades, é "urgente garantir a suspensão" da greve e travar a "sangria económica" que ocorre em todos os portos nacionais. "Apelamos ao sentido de responsabilidade e dever das partes para que seja imediatamente retomado o diálogo e encontradas soluções", concluíram.

Além da AEP, assinaram a carta a Comunidade Portuária de Leixões, Associação Comercial do Porto, Associação de Agentes de Navegação de Portugal, Associação Nacional de Empresas Concessionárias de Terminais Portuários, Associação dos Transitários de Portugal e Associação de Operadores Portuários de Leixões.

> "SITUAÇÃO É PARTICULARMENTE GRAVE NO PORTO DE LEIXÕES, UMA VEZ QUE AS SUAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DITAM O SEU ENCERRAMENTO TOTAL, SEM QUE SEJA POSSÍVEL A ENTRADA OU SAÍDA DE NAVIOS"
>
> Trecho da carta aberta publicada pela Associação Empresarial de Portugal

GREVE

O Sindicato Nacional dos Trabalhadores das Administrações Portuárias (SNTAP) convocou uma greve de vários dias alternados, que começou em 22 de dezembro e se prolonga até 30 de janeiro, abrangendo os portos do continente, Madeira e Açores.

O órgão sindical acusa as administrações portuárias de "ausência total de disponibilidade" para dialogar sobre a proposta de revisão salarial para 2023. Alega também que já foram feitos "vários pedidos de reunião", mas todos sem resposta "por parte das administrações de Sines e de Lisboa".

Greve nos portos custa mais de 100 milhões de euros por dia, segundo APAT

A Associação dos Transitários de Portugal (APAT) publicou na sexta-feira (6) um comunicado informando que as paralisações nos portos portugueses podem ter um impacto no comércio internacional de 100 a 150 milhões de euros (algo entre R$ 557 milhões e R$ 835 milhões) por dia para o país.

A APAT apelou a um "entendimento o mais rapidamente possível", pois "além dos prejuízos causados diretamente às empresas e às pessoas, causa igualmente prejuízos à imagem de Portugal e dos portos portugueses".

A Associação dos Agentes de Navegação de Portugal (Agepor) também se manifestou dizendo que o retorno das greves aos portos portugueses é um "péssimo sinal" para o setor, que pode vir a enxergar as atividades portuárias do país como "locais de frequente conflitualidade laboral".

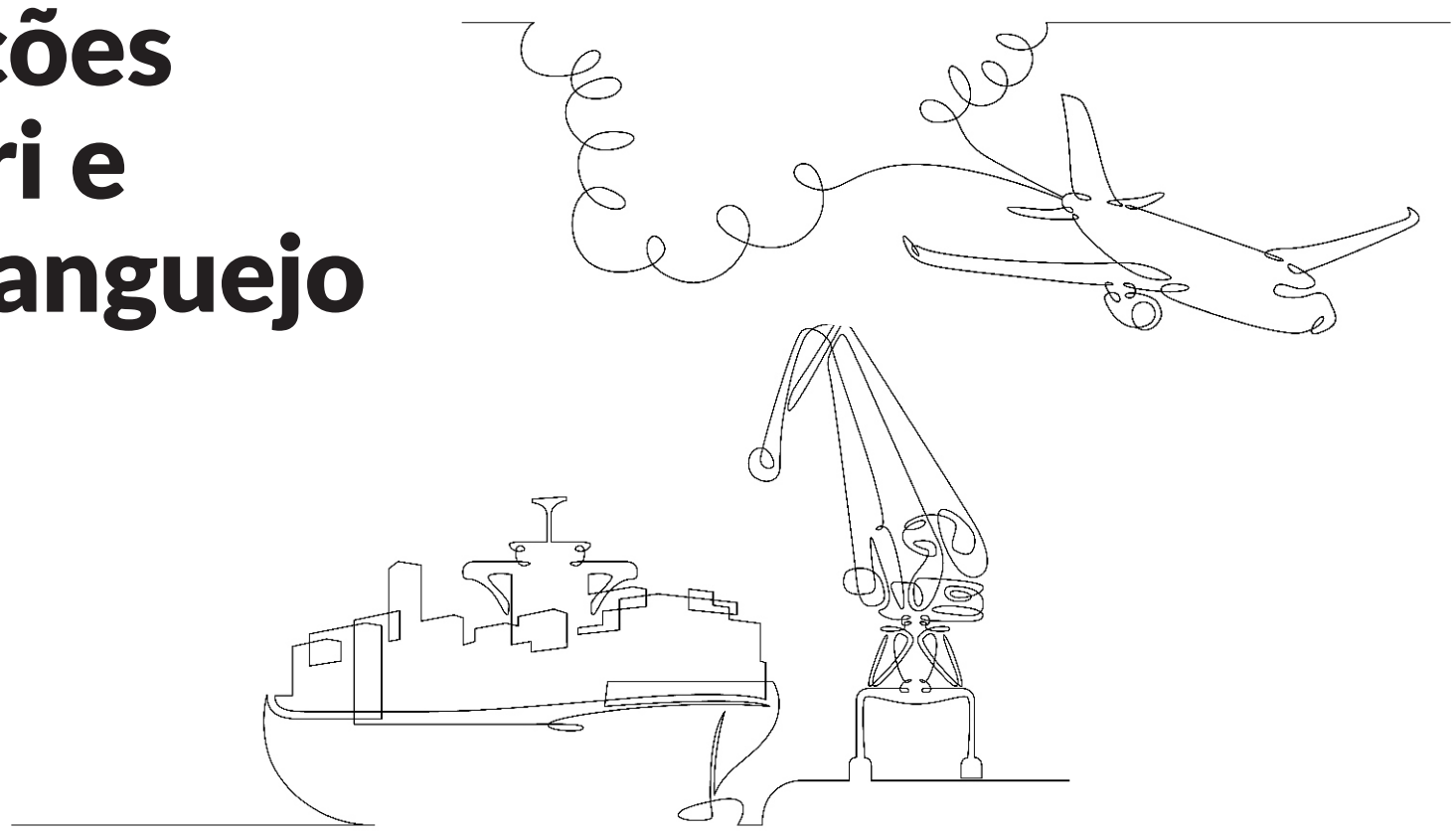
OPINIÃO

LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opiniao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

As lições do siri e o caranguejo



Ao assumir o Ministério de Portos e Aeroportos, Márcio França lembrou a todos que é do litoral e sabe a diferença entre o siri e o caranguejo. Márcio sabe muito mais.

Sua fala me trouxe lembranças. Há 40 anos, vivi uma madrugada como repórter adentrando o mangue no estuário de Santos (SP). Acompanhei por horas um velho catador que saía às 3 horas de sua casa tosca, de barco, para colher caranguejos. Era dezembro, mês da 'andada', quando o crustáceo sai da toca para reproduzir. Leve e solto, fazendo tipo para as fêmeas, é fácil de ser capturado.

A fala de Márcio lembrou-me também a primeira vez em que vi pessoalmente aquele jovem advogado, noviço como vereador em São Vicente, mas já exercendo seu carisma e capacidade política numa mesa cheia no Heinz, choperia tradicional de Santos.

A citação de Márcio me fez recordar as vezes em que, à noite, ainda menino, pescava siri com puçá na praia. Muito mais pelo esporte do que por interesse gastronômico. O siri não é tão saboroso quanto o primo caranguejo.

Sim, há muitas diferenças nessa família. Quem é do litoral sabe que o siri possui 10 patas, sendo as duas traseiras verdadeiras nadadeiras que lhe permitem movimentar-se no fundo do mar com relativa rapidez. Quando pequeno, algumas mulheres só entravam no mar calçando galochas.

O corpo do siri é achatado longitudinalmente e vive em ambiente salgado. O caranguejo, de corpo arredondado, habita o mangue. Ele fica em toca e cumpre importante papel no ecossistema. Também possui 10 patas, mas sem nadadeiras e, em compensação, as frontais, ao longo da evolução natural, se transformaram em garras poderosas e perigosas. São, sem dúvida, a parte mais carnuda e gostosa, especialmente quando o crustáceo é fervido vivo na cerveja. Sim, para comer um caranguejo, tem-se que fervê-lo vivo.

Márcio sabe disso tudo e muito mais. Certamente o siri e o caranguejo lhe deram ensinamentos. Do que fazer e como fazer no bioma da política brasileira. Por isso, tal qual os crustáceos, frequentemente se movimenta de lado e, quando preciso, caminha para trás ou para a frente.

Na sua fala, em auditório lotado, confessou que esperava ocupar o Ministério das Cidades, o que certamente lhe cairia bem. Sua experiência bem-sucedida como prefeito e, depois, como governador lhe deu credenciais para tanto, dada a empatia com o universo municipalista.

Mas, nos portos e aeroportos, rapidamente se situará. Com certeza já estuda de cabeça o mundo portuário e aeroviário. Nisso, é mais hábil que o siri e mais rápido que o caranguejo na 'andada'. Quando foi nomeado Secretário de Turismo do Estado de São Paulo, prontamente convidou a mim, ex-secretário municipal de Turismo e presidindo uma entidade regional do setor, para uma boa conversa.

Márcio tem a sensibilidade para enxergar o cenário e dialogar com lideranças reunidas em ambientes como o Brasil Export, que congrega as entidades setoriais e onde estão mais de 300 empresários e executivos, as melhores cabeças, que movimentam os portos, a logística e o transporte intermodal do Brasil.

Logo nosso novo ministro terá pleno domínio, afora tudo que já viveu no ambiente do maior porto do hemisfério sul. Saberá dar sequência a inúmeros projetos já existentes e adicionará outros mais, tão logo das conversas que se espera, faça o diagnóstico e crie suas próprias marcas.

O novo ministro é político hábil. Como Renan Filho, seu colega dos Transportes, que já de cara defendeu expandir as linhas de trem, aliviando nossas rodovias.

Márcio, esse ser político, tem as nadadeiras do siri, as garras do caranguejo e a capacidade de caminhar no mangue, neste período de 'andada', com a inteligência que falta a esses animais.

MÁRCIO SABE DISSO TUDO E MUITO MAIS. CERTAMENTE O SIRI E O CARANGUEJO LHE DERAM ENSINAMENTOS. DO QUE FAZER E COMO FAZER NO BIOMA DA POLÍTICA BRASILEIRA. POR ISSO, TAL QUAL OS CRUSTÁCEOS, FREQUENTEMENTE SE MOVIMENTA DE LADO E, QUANDO PRECISO, CAMINHA PARA TRÁS OU PARA A FRENTE.

OPINIÃO

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

▶ COMUNICAÇÃO

Emaculate Nenchang Asafor, Kribi, Camarões

Quem aqui nunca torceu por Camarões em Copa do Mundo? Conhecida como "Os Leões Indomáveis", essa é daquelas equipes que nos encantam pela humildade, pela alegria, simpatia, mas também pela força e determinação.

Pois são exatamente essas as características que chamaram a minha atenção à colega portuária africana Emaculate, de 48 anos. Formada em Gestão de Portos e Navegação na Universidade Marítima Regional de Accra, Gana, ela trabalha na Autoridade Portuária de Kribi.

Emaculate atua no "Harbourmaster´s Office" daquele porto. Sua função é a de "beachmaster". Única mulher na atividade, ela atua na coordenação da atracação e da desatracação das embarcações, no controle do tráfego marítimo e terrestre dentro da zona portuária. "É muito desafiador. Muitos pensam que esse é um trabalho operacional só para homens. No meu departamento, por exemplo, somos apenas 3 mulheres. Os outros 40 funcionários são todos homens", conta.

Antes de seguir contando mais sobre esta leoa do Porto de Kribi, quero localizar um pouco mais este no contexto mundial. Kribi fica na Divisão Oceânica, na região sul de Camarões, no Golfo da Guiné. Conhecida pelas atrações turísticas, principalmente pelas belas praias, a cidade tem 40 mil habitantes. Além da pesca e da cultura do cacau, também tem a portuária como principal atividade econômica. O projeto da zona industrial e portuária local está em pleno desenvolvimento.

Entre os portos africanos, o de Kribi não é dos maiores. A propósito, do país, Douala está entre os dez principais portos do continente. No total, são seis os portos camaroneses: Douala (o mais movimentado), Kribi, Kribi Sul (que movimenta minério de ferro), Limbé, Garoua e Tiko.

Localizado a 35 quilômetros do centro da cidade, o Porto de Kribi tem como principal segmento o dos contêineres. Mas também exporta bastante madeira e importa cevada nos dois berços que tem. Emaculate ainda me contou que – diferente dos portos aqui do Paraná, no Brasil – nos de Camarões, o que eles chamam de "Harbourmaster´s Office" (HMO) é um órgão interno, como uma diretoria, na administração portuária.

O "Harbourmaster" é o capitão dos portos. Em Camarões, é o responsável pelo porto. É a autoridade marítima e portuária. Por isso, em relação a algumas funções, atua como a nossa Diretoria Operacional, adequada às proporções e realidades do porto local.

O HMO, assim como as demais diretorias de caráter mais operacional, fica em áreas mais próximas à zona portuária. Os demais escritórios, administrativos, estão na área central de Kribi. Em seu departamento, ela é a agente que representa diretamente o "cabeça", o capitão do Porto de Kribi, nas inspeções. "Inclusive, sou responsável pelo Departamento de Controle de Qualidade e Estatísticas do porto, para manter os indicadores de performance, KPI´s", afirma.

Emaculate vivia e trabalhava na cidade camaronesa de Bamenda, onde nasceu. Graduou-se em Medicina Veterinária, mas não chegou a atuar. Não era sua vocação. Foi então que resolveu mudar-se e buscar outro segmento. Foi para Douala, onde estudou Negócios. "Na cidade, meu irmão mais velho atuava na atividade marítima e portuária. E eu costumava acompanhá-lo no trabalho e logo me apaixonei pela profissão. Nessa época eu já me via trabalhando em portos", lembra.

Em 2011, minha colega decidiu voltar às salas de aula. Foi estudar em Gana, com bolsa de estudos (uma das três que já conquistou na área). "Desde o primeiro dia de aula, eu me esforçava para ser a melhor. Isso aumentaria as minhas chances de ser contratada após a conclusão", conta.

De retorno a Camarões, em 2018, Emaculate entrou para os portos. "Hoje, sonho em ir ainda mais longe, alcançar posições cada vez mais altas. Chefe de departamento. Por que não capitão dos portos ou até GM (General Manager)?", diz. Para isso, está fazendo cursos e dando continuidade na sua formação na área marítima e portuária para isso. O curso de Gestão Portuária para mulheres em Le Havre (França) fez parte desse caminho para o futuro. Ainda bem que eu tive a chance de compartilhar esse momento.

"Eu me tomo como exemplo para encorajar as mulheres a se juntarem a mim nesta profissão", conta. Para isso, Emaculate integra organizações como a Women's International Shipping & Trading Association (Wista) e Women in Maritime Association (Wima), associações internacionais de mulheres que atuam nas áreas marítima, portuária e de comércio exterior.

"Meu principal objetivo, ao integrar essas entidades, é sensibilizar as mulheres que atuam no Porto de Kribi a fazerem cursos na área e se desenvolverem na profissão. Fazemos isso promovendo mulheres internamente, organizando seminários, benchmarkings, conferências e treinamentos", completa.

P.S.: Eu realmente fico fascinada por histórias como as da Emaculate! Espero que você também esteja curtindo essa série sobre mulheres que atuam em diferentes portos do mundo e que compartilham a missão de fazer aumentar a presença feminina no ambiente marítimo e portuário. Este foi o sexto artigo e outros quatro estão por vir. Na próxima semana, contarei sobre a advogada Bhavna, das Ilhas Maurício.

EMACULATE ATUA NO "HARBOURMASTER´S OFFICE" DAQUELE PORTO. SUA FUNÇÃO É A DE "BEACHMASTER". ÚNICA MULHER NA ATIVIDADE, ELA ATUA NA COORDENAÇÃO DA ATRACAÇÃO E DA DESATRACAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES, NO CONTROLE DO TRÁFEGO MARÍTIMO E TERRESTRE DENTRO DA ZONA PORTUÁRIA. "É MUITO DESAFIADOR. MUITOS PENSAM QUE ESSE É UM TRABALHO OPERACIONAL SÓ PARA HOMENS. NO MEU DEPARTAMENTO, POR EXEMPLO, SOMOS APENAS 3 MULHERES. OS OUTROS 40 FUNCIONÁRIOS SÃO TODOS HOMENS", CONTA.

ESTILO BE

IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

O gosto da alegria

“O ato de saborear pode ser aplicado a todas as experiências agradáveis”

(Do livro “Autocompaixão: Pare de se torturar e deixe a insegurança para trás”, de Kristin Neff)

A SABEDORIA DA SIMPLICIDADE, DA ACEITAÇÃO E DA GENTILEZA É UMA BOA RECEITA PARA ESSE INÍCIO DE 2023. NÃO É PRECISO FICAR À ESPERA DE GRANDES ACONTECIMENTOS PARA SENTIR FELICIDADE. A PALAVRA SABOREAR TEM UM SENTIDO MÁGICO, QUE MUITAS VEZES NÃO CONSEGUIMOS ALCANÇAR. O CONVITE É PARA SE PRESTAR ATENÇÃO, ESTAR PRESENTE E SABOREAR OS PEQUENOS PRAZERES QUE A VIDA TRAZ. PENSE NAS COISAS QUE GOSTA E QUE TE FAZEM BEM. UM BOM LIVRO OU FILME, UM PASSEIO, UM CHOPE GELADINHO, UM ENCONTRO OU ATÉ MESMO UM TELEFONEMA PARA GARANTIR UM NOVO ANO COM GOSTO DE ALEGRIA.

GASTRONOMIA

Omelete dos deuses

Divulgação

Se você acha que sabe preparar omelete, não viu nada. A receita abaixo é muito especial e faz parte do livro “**Cozinha Lacônica**”, que o professor e cientista social Gera Di Giovanni lançou apenas para os amigos. Então, segue com exclusividade para a coluna:
“Bato 2 ovos com ½ copo de leite e, ao final, misturo salsinha bem picada e 2 pitadas de sal. No mesmo azeite em que refogo algumas rodelas de cebola, despejo a mistura e deixo ir fritando bem devagar, em fogo baixo. Quando ganhar consistência, despejo o queijo parmesão ralado grosseiramente sobre metade do disco. Com muito cuidado, fecho a outra parte sobre aquele em que depositei o queijo. Deixo dourar dos dois lados, virando a *mezza luna* com muito cuidado. Despejo um cálice de conhaque e flambo. Quando o cheiro da bebida desaparecer, está pronta. Sirvo com 2 fatias finíssimas de presunto cru e 2 rodelas de pão italiano levemente torradas, sobre as quais esfreguei alho e reguei com um bom azeite extravirgem. Há quem prefira acompanhar com vinho branco. Eu prefiro o tinto. Não precisa ser caro e nem conspícuo; basta ser chianti”.

FOCO

Atender a tripulantes é o trabalho desse médico

Divulgação

Vocês já tiveram curiosidade em saber como funciona o atendimento de tripulantes estrangeiros no Porto de Santos? Eu já e fui atrás. **Heraldo de Carvalho**, neurocirurgião e médico do trabalho, coordenador do Centro Médico Internacional – CEMIN, em Santos, desde 1980 cuida desse serviço e revela a novidade: o serviço realizado diretamente com armadores e agências marítimas, tem uma base na Beneficência Portuguesa, mas estão ampliando a parceria para criar o Departamento de Atendimento Internacional visando maior agilidade e conforto a esses pacientes tripulantes, com a infraestrutura completa de um hospital

Formado em Medicina pela USP/Ribeirão Preto, Heraldo voltou para Santos depois de formado, em 1978. Na época estava na cirurgia, e como o pai atuava na Hamburg Süd, sugeriu que ele trabalhasse no atendimento a tripulantes. Na época, dois médicos faziam esse serviço, o dr. Agostinho Ferramenta e o dr. Luiz de Souza Dantas Forbes, ligado a uma agência de navegação alemã. “Comecei a substituí-lo nos finais de semana e acabei me especializando nessa área. Navegação não tem hora, nem Natal, nem Ano Novo, foi incompatível continuar na neurocirurgia”.

Heraldo comenta que todos os portos têm esse tipo de trabalho, mas em nenhum é tão completo quanto o realizado em Santos. “Aos poucos fui desenvolvendo o conhecimento na área e agregando ações para facilitar o trabalho do armador. Todo navio de fora é obrigado a ter uma agência que o represente no Brasil. Antigamente os navios ficavam 10, 12 dias atracados no porto, hoje alguns navios como os petroleiros, por exemplo, saem em poucas horas. Por isso é necessário rapidez no atendimento. Um paciente que está num estado grave pode prender o navio e isso representa um alto custo em dólares”, diz.

Quando há um problema, a agência liga e solicita o atendimento. O CEMIN tem, além da equipe de médicos, dois carros credenciados para entrar no porto. “Somos credenciados pelo Governo Brasileiro para prestar serviços em portos e aeroportos nas fronteiras, com um controle muito rígido de segurança. Na época da Covid, os tripulantes só podiam descer do navio depois de fazer o teste”, conta.

Quando define o trabalho, explica: “Somos exportadores de saúde, sempre defendi essa tese. Nós atendemos a um paciente que não está no Brasil, está no navio, e precisa cumprir as determinações da Polícia Federal, da Saúde dos Portos e da Alfândega para sair da embarcação e chegar até à nossa sede e ser atendido”.

Principalmente na época da Covid, foi um movimento intenso, noite e dia, com exigência de testes, mas há vários outros casos de tripulantes que vêm de países como a África, por exemplo, que podem trazer doenças como a malária ou doenças causadas por mosquitos, no caso de procedentes de alguns países da América do Sul.

“Aqui no centro temos experiência e uma série de conhecimentos para diagnosticar doenças e evitar a transmissão. Trabalhamos em conjunto com a Anvisa seguindo os parâmetros da Anvisa e da Organização Mundial da Saúde. A Anvisa não faz, mas regula o serviço do atendimento e deve ser notificada dos problemas. O atendimento geralmente é rápido, mas a burocracia é grande”, ele fala.

O comandante do navio costuma avisar antes de chegar ao Porto que tem um tripulante com problemas de saúde. Se for preciso o médico deve ir a bordo, em casos mais urgentes como acidentes. “Tivemos recente um paciente que caiu de um tanque com 12 metros de altura em um navio que estava vindo de São Sebastião. Falei com a Marinha e foi preciso usar um helicóptero da Polícia Militar para trazer o paciente para Santos”, relembra.

Para ele, o importante é focar um olhar especial e mais amplo para esses pacientes: “Há problemas até na questão da alimentação como nos casos dos indianos, que não comem carne. Já precisei contratar um intérprete para atender um chinês internado e que não falava Inglês. Se um paciente percebe que não está sendo atendido pode desenvolver um estresse que aumenta a pressão arterial, tudo tem que ser previsto, são muitos detalhes”.

A equipe é pequena, mas treinada para os desafios: “Um navio vai sair daqui para a China e fica 20 dias sem médico a bordo, se acontecer algo com um paciente que não foi bem avaliado e atendido pode provocar um risco. Se o navio está para sair, se veio com uma dor abdominal que pode ser uma apendicite eu determino que ele não pode embarcar e ele depois segue de avião, o que é muito menos risco e custo”.

A desvantagem é a dedicação integral. É necessário ficar 24 horas por dia de plantão para o que precisar, inclusive para relatórios urgentes das agências para países de fusos horários diversos. “Às vezes fico um dia com o paciente para avaliar a melhor decisão. É um paciente especial, porque eles vêm de lugares com hábitos e costumes muito diferentes dos nossos. Nossa ideia é ampliar inclusive com o teleatendimento para o primeiro socorro em casos mais urgentes”.

Heraldo viajou por países como a Rússia, Alemanha, Estados Unidos e outros, muitas vezes para fazer o acompanhamento médico de tripulantes que tiveram que ficar em terra. Entre as curiosidades, recorda um paciente indiano com dor lombar, que exigiu medicamento homeopático: “Num domingo, imagina a dificuldade. Dei sorte quando liguei para um homeopata, que por acaso estava no consultório e atendeu”.

ESTILO BE

LEITURA

Quadrinhos sobre educação climática

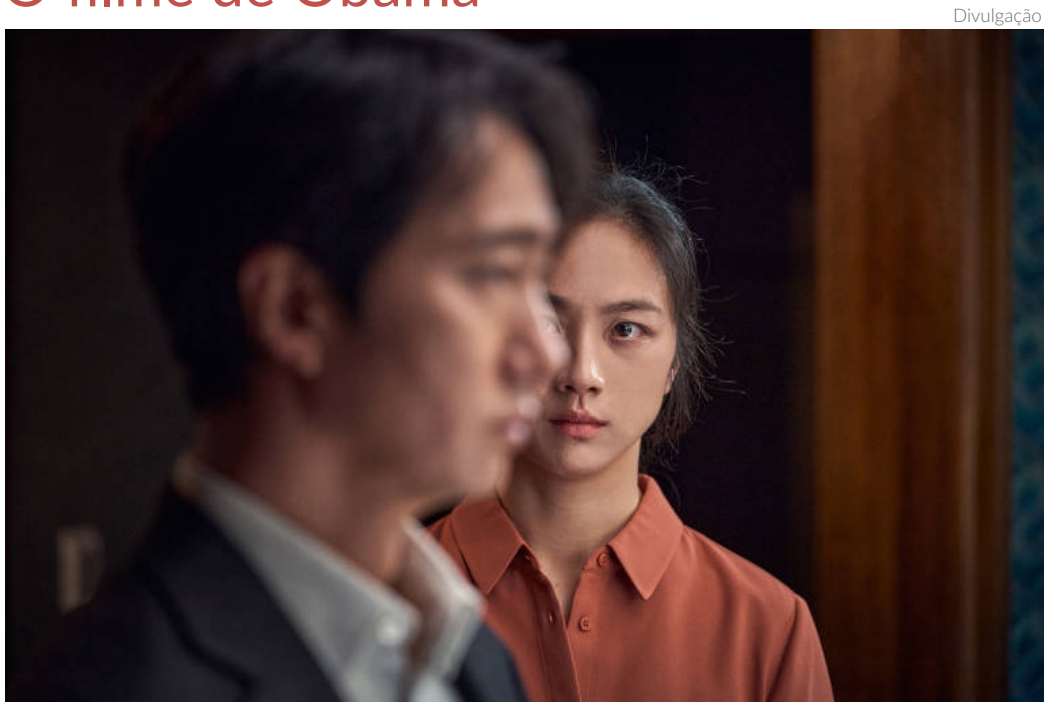
Divulgação

Produzida pelo Lunetas com arte e roteiro de Bennê Oliveira, está disponível a **Série de HQs** que ensina educação climática aos pequenos e auxilia pais, cuidadores e educadores a conversar sobre o tema. É uma forma simples, divertida e lúdica de mostrar as consequências da emergência climática e os caminhos para combatê-la. Na história, Tuane, Hugo e Luana, são crianças muito preocupadas com a saúde do planeta em que vivemos e discutem soluções para lutar contra essa crise, desde atitudes possíveis de aplicar no dia a dia até ações que dependem de todos para acontecer. Baixe o pdf completo com todas as histórias: https://lunetas.com.br

CINEMA

O filme de Obama

Divulgação



Selecionado na lista feita pelo ex-presidente americano Barack Obama dos filmes favoritos do ano, "**Decisão de Partir**" entrou em cartaz esta semana nos cinemas. É um thriller romântico sul-coreano, sobre um detetive investigando a morte de um homem, enquanto luta contra fortes sentimentos e a paixão pela viúva envolvida no caso. O diretor Park Chan-wook faz um divertido e trágico filme de amor com histórias surreais e muitos personagens.

TEATRO

Para quem curte musicais

Inspirado no musical da Broadway de 1971, transformado no icônico filme de 1978, estrelado por John Travolta e Olívia Newton-John, "**Grease, o Musical**" faz nova temporada no Teatro Claro SP em janeiro de 2023. A adaptação brasileira é dirigida e produzida por Ricardo Marques, vencedor em 2022 do conceituado prêmio inglês Olivier Awards. Nessa versão, todas as músicas são cantadas em português, mas, no final, o elenco volta ao palco para um mix com as canções originais em inglês. A história mostra um romance improvável entre a popular Sandy e o metido Danny. les se apaixonaram durante um verão nas praias da Califórnia. Mas, quando retornam às aulas, descobrem que frequentam a mesma escola.

Caio Galluti

Serviço
Temporada: Até 5 de março de 2023, de quinta a sábado, às 21h; e aos domingos, às 19h. Sessões extras às quintas, 17h e sábados às 17h30.
Teatro Claro SP – Shopping Vila Olímpia
R. Olimpíadas, 360 - Vila Olímpia,
São Paulo (SP)
Ingressos: R$80,00 a R$ 200,00

VISUAIS

Programe-se!

Divulgação

Se você ficou com inveja da Bahia, pode ficar tranquilo. A exposição imersiva "**Frida Kahlo – A vida de um ícone**", está chegando a São Paulo no dia 1º de fevereiro, no Shopping Eldorado, na zona leste. Em dez ambientes com filmes originais, ambientes digitais, instalações artísticas, itens de colecionador e música levarão os visitantes a um mergulho profundo na obra e fatos mais relevantes da vida da artista mexicana. O momento especial é a viagem sensorial em 1000 m² de projeções do "Universo de Frida", onde o espectador se mistura às obras cheias de cores e movimento. Os ingressos estão à venda no site http://fridakahlosaopaulo.com.br

BE+

Divulgação

- **Fiquei orgulhosa nesse final de ano com a lista dos 100 melhores filmes de todos os tempos divulgada pela revista Variety, Entre grandes obras como "Psicose" (no topo da lista), "O Poderoso Chefão", "Cidadão Kane" e "O Império Contra Ataca" está "Pixote - A Lei do Mais Fraco", de Hector Babenco, que tem no elenco meu irmão, o ator e diretor Jorge Julião (no meio da foto).**

- Estudo realizado por pesquisadores da Universidade de Exeter, após analisar dados de 18 países, incluindo Europa, Estados Unidos e Canadá, revela que brincar no mar na infância melhora bem-estar e saúde mental na idade adulta. Ambientes naturais auxiliam na regulação das emoções e no gerenciamento dos processos de estresse, além de favorecer o desenvolvimento cognitivo infantil. Matéria está na revista Galileu.

- **Outra boa nova: O Brasil tem agora um instituto nacional voltado à pesquisa sobre oceanos, informou a Folha de S.Paulo. Ficará no Parque Tecnológico da UFRJ (Universidade Federal do Rio de Janeiro), como um instituto privado, mas sem fins lucrativos.**

BE-

- Do Valor leio resultado do estudo coordenado pela Reconnect Happiness at Work, empresa especializada em felicidade corporativa e a sturtup Feedz, que divulga que a maioria dos pedidos de demissão acontece por conta de uma proposta salarial melhor (41%), falta de reconhecimento da empresa (22%) e problemas com a chefia (22%).

- **Triste acompanhar a realidade de mulheres em vários países. No Afeganistão, o Taleban proibiu mulheres trabalhar em ONGs, além de não poderem frequentar as universidades do país. A liberdade passa longe, como aiu no texto do jornal Valor Econômico.**

- Revista britânica The Lancet anunciou que o Brasil já tem mais de 282 mil menores de idade órfãos devido à Covid. O estudo foi baseado em modelo de estatísticas que analisou a orfandade em 21 países, incluindo o Brasil.