



portalbenews.com.br

**PARANAGUÁ** Leilão de terminal de granéis sólidos próxima ao complexo paranaense é marcado para agosto ► **p6**

**ESTILO BE** Mestre em urbanismo Mauro Calliari fala sobre a experiência de se caminhar por espaços urbanos ► **p10**



Divulgação

Divulgação/EDP



## HIDROGÊNIO VERDE

### Regulamentação sai até 2024, diz presidente de comissão do Congresso

Segundo senador Cid Gomes, até julho do próximo ano o Brasil terá as diretrizes necessárias para oferecer segurança jurídica aos investidores do novo combustível ► **p5**

Cássio Lyra/BE News

**Aeroporto de Guarujá espera ter voos para Rio, BH e Curitiba a partir do ano que vem ► p3**



**ITAJAÍ** Antaq dá aval para porto catarinense arrendar áreas operacionais por até 24 meses ► **HUB**

**OPINIÃO** Luiz Dias Guimarães faz uma reflexão sobre o sentido do trabalho na vida das pessoas ► **p7**



**OPINIÃO** “No Brasil, o ‘não fazer’ virou regra, deixando de gerar empregos e recursos”, diz Adilson Luiz Gonçalves ► **p8**





## EDITORIAL

# Hidrogênio verde: a hora de agir é agora

A regulamentação do mercado de hidrogênio verde no Brasil está se tornando uma necessidade premente, dada a crescente relevância desse setor para a economia nacional e para a transição energética global. O compromisso do senador Cid Gomes, presidente da Comissão Mista sobre o Hidrogênio Verde do Congresso Nacional, em estabelecer as diretrizes necessárias até o primeiro semestre do próximo ano, é um passo crucial para oferecer segurança jurídica aos investidores e impulsionar o desenvolvimento dessa promissora indústria.

A recente audiência pública realizada no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará, deixou claro o potencial do hidrogênio verde para se tornar uma importante fonte de energia renovável no País. Ao utilizar energia limpa em sua produção, o hidrogênio verde apresenta um enorme apelo ambiental, contribuindo para a redução das emissões de gases de efeito estufa e a mitigação das mudanças climáticas.

Além disso, a regulamentação do mercado de hidrogênio verde é fundamental para impulsionar outros setores estratégicos da economia, como as usinas eólicas offshore. Embora essas empresas aguardem seu regramento há cerca de três anos, é compreensível que o foco atual seja estabelecer um marco regulatório específico para o hidrogênio verde. Afinal, é necessário priorizar as medidas que irão alavancar o desenvolvimento desse setor emergente, que promete gerar empregos, atrair investimentos e impulsionar a inovação tecnológica.

A equipe do Ministério de Minas e Energia tem demonstrado comprometimento ao dedicar esforços para apresentar o Plano Nacional de Hidrogênio Verde ainda neste mês. Essa iniciativa é louvável, pois demonstra a compreensão do potencial transformador que o hidrogênio verde pode trazer para a matriz energética brasileira. Com uma regulamentação clara e eficiente, será possível criar um ambiente favorável aos negócios, incentivando a pesquisa, o desenvolvimento e a implementação de projetos relacionados ao hidrogênio verde.

O Brasil possui condições ideais para se tornar uma potência na produção e na exportação de hidrogênio verde. Com sua vasta matriz energética renovável o País tem a oportunidade de liderar a transição energética e se posicionar como um importante ator global nesse novo mercado.

Portanto, é crucial que o Governo cumpra sua promessa de regulamentar o mercado de hidrogênio verde e, assim, proporcionar um ambiente seguro e propício para a atuação de investidores e empreendedores. Essa medida não só impulsionará a economia nacional, mas também contribuirá para a preservação do meio ambiente e para a construção de um futuro mais sustentável. O hidrogênio verde é uma realidade que não pode ser negligenciada, e o Brasil tem todas as condições para se tornar uma referência nesse setor promissor. A hora de agir é agora.

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ MANCHETE

- Regulamentação para hidrogênio verde no Brasil sai no ano que vem, diz Cid Gomes

## HUB

- Antaq dá aval para Porto de Itajaí arrendar áreas operacionais por até 24 meses

## REGIÃO SUDESTE

- Aeroporto de Guarujá espera ter voos para Rio, BH e Curitiba a partir do ano que vem
- Autoridade Portuária propõe inclusão de obra do túnel Santos-Guarujá no PAC

APS amplia horário para agendamento de caminhões no Porto de Santos

## REGIÃO NORDESTE

- Triplicação da BR-230 em Cabedelo deve ser retomada em agosto, diz Dnit

## REGIÃO SUL

- Leilão de terminal de granéis sólidos em Paranaguá é marcado para agosto

## PORTUGAL

- Câmara e Porto de Lisboa assinam contrato para hub de Economia Azul

## OPINIÃO

- "O sentido do trabalho", por Luiz Dias Guimarães
- "O bem fazer", por Adilson Luiz Gonçalves

## ESTILO BE

- Comportamento, arte e tendências com a jornalista Ivani Cardoso

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 Delfm

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jaclyra Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Editor**  
Alexandre Fernandes

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Marília Sena,  
Vanessa Pimentel e Vitória Malafati

**Diretora de Arte**  
Mônica Petroni Mathias

**Assistente de Arte**  
Paulo José Ribeiro

## FALE COM A GENTE

## ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para [atendimento@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

## INSCREVA-SE

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

## PUBLICIDADE

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

 (11) 91615.1200



**Itajaí 1**

O Porto de Itajaí (SC) já prepara uma nova licitação para o arrendamento transitório de suas áreas operacionais, podendo oferecer agora um prazo de concessão maior, de até 24 meses. Esse aumento no período de exploração era um pedido da Prefeitura de Itajaí, que administra o complexo marítimo, e foi autorizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O aval foi publicado na edição da última quinta-feira do Diário Oficial da União (DOU).

**Itajaí 2**

A Antaq ampliou o período de arrendamento - que era de seis meses - após a primeira tentativa de concessão dessas áreas de Itajaí, ocorrida no início do mês, não ter atraído interessados.

**Itajaí 3**

O contrato para a exploração transitória dos terrenos prevê ainda que ele pode ser encerrado antes dos dois anos, caso o processo de arrendamento definitivo do porto, por 35 anos, ocorra primeiro.

**Anchieta-Imigrantes 1**

As tarifas do pedágio do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) - o principal acesso rodoviário ao Porto de Santos (SP), que o liga a Grande São Paulo - serão reajustadas hoje, dia 1º. Os novos valores foram determinados pela Agência Reguladora de Transportes de São Paulo (Artesp) e publicados nesta semana no Diário Oficial do Estado. A tarifa principal, cobrada dos motoristas que percorrem todo o SAI, passará de R\$ 33,80 para R\$ 35,30 por veículo de passeio ou, no caso dos caminhões, por eixo.

**Anchieta-Imigrantes 2**

Segundo a Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, o percentual de aumento foi calculado tendo como base, entre outros fatores, o índice de reajuste anual do IPCA.

**China**

A movimentação de contêineres nos portos da China aumentou 4,8% nos primeiros cinco meses do ano, em relação ao mesmo período do ano passado, segundo dados do governo do país asiático divulgados ontem. No total, 122,07 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) passaram pelos complexos marítimos de janeiro a maio. Em relação ao peso das cargas, foram 6,75 bilhões de toneladas, uma alta de 7,9%.

# Aeroporto de Guarujá espera ter voos para Rio, BH e Curitiba a partir do ano que vem

Prefeitura assinou contrato para edital das obras de infraestrutura que compreendem a 1ª fase do projeto

Cássio Lyra/BE News



O prefeito de Guarujá, Válder Suman, crê que o aeroporto vai desafogar um pouco do volume do fluxo de pousos e decolagens que existem em Congonhas, na capital paulista

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

Em cerimônia alusiva aos 89 anos de emancipação político-administrativa, a Prefeitura de Guarujá, no litoral de São Paulo, lançou na sexta-feira (30) o edital para as obras de infraestrutura do Aeroporto Civil Metropolitano, localizado na Base Aérea de Santos. A expectativa é que o terminal passe a receber voos no primeiro trimestre de 2024, com a confirmação de destinos para locais como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Curitiba.

O prefeito Válder Suman (PSDB) fez a assinatura do aviso de edital durante solenidade que ocorreu nas dependências da Base Militar. A primeira fase consiste em obras de infraestrutura, reforço estrutural dos pavimentos da pista de pouso e decolagem e pista de taxiamento, além de regularização das faixas de pista e áreas de segurança, drenagem, cerca operacional, barreiras de pro-

teção de fauna, via de serviço e sinalização horizontal, entre outras.

Depois disso, baseado no projeto, haverá a construção de um terminal provisório de passageiros. Inicialmente, o início das operações é para aeronaves com até 70 usuários.

“O Governo Federal tem nos incentivado muito. É uma tendência natural do incentivo à aviação regional e Guarujá de certo modo. Quero crer nisso, que vai desafogar um pouco do volume do fluxo de pousos e decolagens que existem em Congonhas, por exemplo”, afirmou Suman referindo-se ao aeroporto na capital paulista.

Desde o início do projeto de adequação da base militar para um aeroporto civil, a empresa Azul Linhas Aéreas havia demonstrado interesse em criar linhas com a região do litoral de São Paulo. “Os destinos são conhecidos, Curitiba, Belo Horizonte e Rio de Janeiro, e se Deus quiser, outras linhas vão surgir, até porque teremos um aeroporto que vai estar pulando no número de decolagens”, declarou o prefeito.

Para Adriana Lopes Ramos, superintendente da Infraero, o Aeroporto de Guarujá tem referências semelhantes ao do

Aeroporto de Santos Dumont, no Rio. Segundo ela, a empresa tem investido de interligação com o interior do país.

“É muito importante fomentar a aviação regional, que é nossa grande missão. É um empreendimento que vai facilitar muito a vida das pessoas, não só na questão da locomoção. A extensão da pista é parecida (com a do Santos Dumont). As características de relevo e de restrições operacionais são bem semelhantes”, comentou.

**Demanda e atividade portuária**

De acordo com Adalberto Ferreira da Silva, secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, a presença do aeroporto terá impactos diretos no Porto de Santos. Ele revelou que uma área do aeroporto será destinada para atividades retroportuárias.

“Uma parte da área que vai ficar em definitivo com a Aeronáutica. Está em estudos no BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) para implementação de atividades retroportuárias, em que vai haver uma concessão”,

afirmou.

“Nós temos certeza de que há uma demanda a ser atendida e isso vai se refletir na administração do porto. Tenha certeza de que muitos executivos que vêm ao Porto de Santos vão se utilizar desse equipamento para acessar a área portuária”, finalizou o secretário.

**Terminal de passageiros**

Para abrigar os futuros passageiros, o projeto engloba, inicialmente, um terminal provisório para ter acesso à pista de pouso e decolagem. Segundo o prefeito, o espaço terá uma montagem provisória, simples, porém funcional e que permitirá a operação do aeroporto. Segundo a apresentação da Prefeitura durante a solenidade, está prevista a construção de um moderno terminal de passageiros em uma área paralela à pista.

A Prefeitura lançará um edital separado para as obras do terminal de passageiros, cujo processo encontra-se em revisão de planilha orçamentária pela Infraero. Após isso, ele será submetido à análise da Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC).



## REGIÃO SUDESTE

# Autoridade Portuária propõe inclusão de obra do túnel Santos-Guarujá no PAC

Presidente da Autoridade Portuária de Santos esteve em Brasília para apresentar o projeto na Casa Civil

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, esteve na sexta-feira (30) em Brasília para participar de uma reunião na Casa Civil. Ele apresentou propostas da empresa pública para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que será lançado pelo Governo Federal na primeira semana de julho.

Uma dessas propostas de inclusão no PAC foi referente à obra do túnel imerso ligando as duas margens do Porto de Santos (SP), entre as cidades de Santos e Guarujá. O próprio Pomini já havia confirmado na quinta-feira (29), durante o programa ZR News, da rádio Santa Cecília FM, que faria uma apresentação do projeto na Casa Civil. Na sexta-feira, ele foi procurado pela reportagem do BE News, mas não quis dar



Divulgação/APS

Segundo Anderson Pomini, a execução da obra do túnel Santos-Guarujá está orçada em R\$ 5,8 bilhões, e desse total, a APS possui metade desse valor em caixa

detalhes da reunião.

Estiveram presentes no encontro em Brasília a equipe técnica do Ministério de Portos e Aeroportos, a secretária-executiva da Casa Civil, Miriam Belchior, e o subchefe da secretaria especial de articulação e monitoramento, Maurício Muniz.

Segundo o cronograma da Autoridade Portuária, o edital para as obras será lançado ainda neste ano. A expectativa é que a construção do túnel Santos-Guarujá comece no início de 2024 e seja concluída no máximo até o início de 2029.

A execução está orçada em R\$ 5,8 bilhões, segundo o próprio Pomini comentou no programa de quinta-feira. E desse total, a APS possui metade desse valor em caixa, ou seja, cerca de R\$ 2,9 bilhões para dar início às obras.

# APS amplia horário para agendamento de caminhões no Porto de Santos

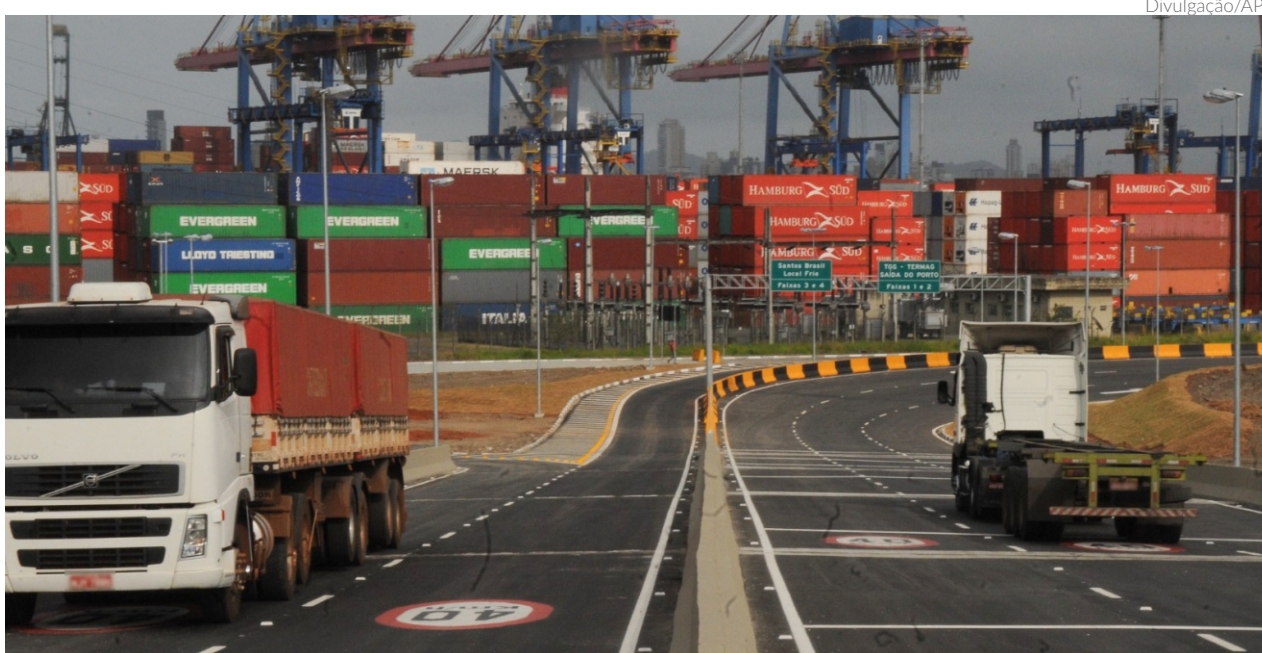
Medida provisória visa minimizar impactos por obras no acesso ao cais e seguirá até agosto

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que a partir deste sábado (1º de julho) haverá mudança no período de chegada ao Porto de Santos (SP) de caminhões que transportam contêineres e carga solta. De forma provisória, a companhia vai ampliar de duas para três horas a tolerância para a recepção dos veículos após a janela de agendamento.

Segundo comunicado da APS, divulgado na noite de quinta-feira (29), as medidas provisórias para agendamento de caminhões vão ocorrer para minimizar eventuais impactos das obras que estão sendo feitas nos trechos compreendidos entre o Jardim Casqueiro, em Cubatão, e o acesso à margem direita pelo Porto de Santos, pela Avenida Engenheiro Augusto Barata.

Segundo a APS, outra medida anunciada é a alteração da tolerância para cancelamento



Divulgação/APS

Segundo a APS, a partir de agora o cancelamento do agendamento dos caminhões deverá ser realizado até, no mínimo, uma hora antes do início da janela

gargalos criados no acesso ao porto, haveria essa ampliação", analisou.

Entretanto, a solicitação que o sindicato fez junto às autoridades competentes é que se antecipe o horário da janela de agendamento prévio.

"Esperamos que tenha pelo menos uma hora de antecedência. O que acontece muitas vezes é que o caminhão acaba chegando em determinado terminal no horário antes do agendamento. E não tem onde esse caminhoneiro ficar. Estamos fazendo essa reivindicação. Para nós é mais interessante que se antecipe uma hora da janela do que propriamente ampliar para uma hora depois do agendamento. Isso otimiza o tempo do caminhoneiro", disse. Segundo o presidente do Sindicato, a pauta foi levada para a APS, que afirmou estudar essa viabilidade e uma possível resposta poderá ser dada após o final da medida provisória.

do agendamento dos caminhões, que deverá ser realizado até, no mínimo, uma hora antes do início da janela.

No mês de maio, a APS havia anunciado que a tolerância para recepção de caminhões passou a ser de duas horas posteriores à janela de agendamento. Esta foi a terceira fase do cronograma dos períodos de adaptação para as tolerâncias de recepção de caminhões no Porto de Santos.

A APS afirmou à época que desde o ano passado reduziu gradativamente o período de chegada de carga solta e contei-

nerizada. De 1º de outubro a 31 de dezembro a tolerância caiu de cinco para quatro horas. De 1º de janeiro a 30 de abril, para três horas. E em maio, duas horas. E agora, dois meses depois, o aumento provisório de duas para três horas.

De acordo com a Autoridade Portuária, as novas medidas ficarão vigentes por 60 dias corridos, até 29 de agosto.

#### Sindicato comenta

Em entrevista ao BE News, Luciano Santos, presidente do Sindicato dos Transportadores

Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), revelou que houve reuniões com a diretoria da APS e também com o ministro de Portos e Aeroportos Márcio França, em que foi reivindicado um tempo maior de tolerância aos caminhoneiros.

"Conversamos e discutimos locais para poder receber os caminhoneiros, e a gente sabe que é muito difícil seguir os horários pelos motivos de sempre: trânsito, acidentes, enfim... Levamos essa questão para a APS, que nos disse que, também por causa das obras, os



## REGIÃO NORDESTE

# Regulamentação para hidrogênio verde no Brasil sai no ano que vem, diz Cid Gomes

O Presidente da Comissão Especial do H2V participou de audiência pública sobre o novo combustível, realizada no Porto do Pecém

Divulgação/Governo do Ceará

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

A regulamentação para reger o mercado do hidrogênio verde (H2V) no Brasil sai no primeiro semestre do ano que vem, segundo o senador Cid Gomes, que é também presidente da Comissão Mista sobre o Hidrogênio Verde (H2V) do Congresso Nacional.

A estimativa foi dada durante audiência pública sobre o tema, realizada na última segunda-feira (26), no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Cipp), no Ceará.

De acordo com o senador, “no máximo” até junho de 2024, o Brasil terá as diretrizes necessárias para oferecer segurança jurídica aos investidores do novo combustível.

Cid Gomes também foi questionado sobre a previsão da regulamentação para as usinas eólicas offshore (produção de energia dentro do mar), já que as empresas que atuam no segmento (eólico e solar) aguardam o regimento há cerca de três anos. Além disso, para que o hidrogênio seja “verde”, ele pre-



Os membros da Comissão Mista do Congresso realizaram visitas técnicas à planta de produção de H2V da empresa portuguesa EDP e ao Porto do Pecém

cisa utilizar energia renovável em sua produção, ou seja, são regimentos complementares.

Mas o senador respondeu que a prioridade é estabelecer as regras para o desenvolvimento do H2V. “O que é mais urgente e a gente tem que priorizar é um marco regulatório do hidrogênio verde”, declarou.

Ainda de acordo com Gomes, a equipe do Ministério de Minas e Energia está debruçada no tema e “comprometida em apresentar o Plano Nacional de Hidrogênio Verde ainda

neste mês”.

Já o governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), defendeu durante a audiência um tratamento tributário diferenciado para o mercado de energias renováveis.

“O que nós temos que fazer é garantir uma regulamentação adequada do hidrogênio verde no País e garantir um tratamento tributário diferenciado e regras jurídicas claras e consistentes para investimentos que nós sabemos que são de longo prazo”, declarou Freitas.

Ele ressaltou a importância dos 30 memorandos de entendimento assinados entre o Estado e empresas privadas nacionais e internacionais que pretendem investir na exploração do combustível no Hub de Hidrogênio Verde em Pecém. Juntos, os protocolos de intenção somam mais de U\$ 8 bilhões de investimento.

## H2V mais barato do mundo

Durante o encontro, o presidente do Complexo do Pecém,

Hugo Figueirêdo, apresentou dados sobre o mercado do hidrogênio verde no Ceará e estimativas até 2050.

Segundo os estudos, devido à localização geográfica e disponibilidade abundante de fatores que geram energia renovável, como sol e vento, o custo de produção de H2V no Estado deve ser o menor do mundo.

“Além da infraestrutura e da disponibilidade de recursos naturais, o Ceará, o Nordeste como um todo, tem condições de ter o hidrogênio verde mais barato do mundo, abaixo de 1 dólar por quilo no futuro”, explicou Hugo.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, Ricardo Cavalcante, também participou da audiência pública e afirmou que cerca de 10 mil pessoas da região serão capacitadas para trabalhar no segmento.

Os membros da Comissão realizaram ainda visitas técnicas à planta de produção de H2V da empresa portuguesa EDP e ao Porto do Pecém.

# Triplificação da BR-230 em Cabedelo deve ser retomada em agosto, diz Dnit

Obra viabiliza maior escoamento de cargas por ser rota portuária que conecta ao Porto de Cabedelo

Reprodução

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

As obras de triplificação da BR-230 em Cabedelo, na Paraíba, devem ser retomadas em agosto, segundo o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes da Paraíba (Dnit) no Estado, Arnaldo Monteiro. Ele falou sobre o assunto durante entrevista a um programa regional.

Segundo ele, o órgão aguarda o resultado do processo de licitação, que deve ser assinado no segundo semestre deste ano. O investimento é de R\$ 70 milhões.

A pista triplicada irá viabilizar maior escoamento de cargas e proporcionar mais mobili-



dade tanto para veículos de pequeno porte quanto para os caminhões que utilizam a via – que é rota portuária e faz conexão com o Porto de Cabedelo.

As obras da triplificação da BR-230 foram iniciadas em 2017 e tiveram diversas paralisações após supostas irregularidades apontadas no ano se-

guinte, que seguem em investigação pelo Ministério Público Federal na Paraíba (MPF).

O orçamento inicial era de R\$ 255 milhões e o projeto ori-

As obras da triplificação da BR-230 foram iniciadas em 2017 e tiveram diversas paralisações após supostas irregularidades apontadas no ano seguinte

ginal prevê a triplificação dos dois sentidos da rodovia por cerca de 28 quilômetros, além da construção de 13 viadutos e reforma de outros três.

A empresa inicialmente contratada para fazer o serviço abandonou a obra. Em 2020, o governo transferiu a competência para o Exército, mas pouco da obra andou e no fim do mesmo ano, o recurso de R\$ 3 milhões para a realização dos serviços foi suspenso.

Na gestão federal atual, o ministro dos Transportes, Renan Filho, garantiu, em março deste ano, que daria celeridade à conclusão das obras entre Cabedelo e João Pessoa.



## REGIÃO SUL

# Leilão de terminal de granéis sólidos em Paranaguá é marcado para agosto

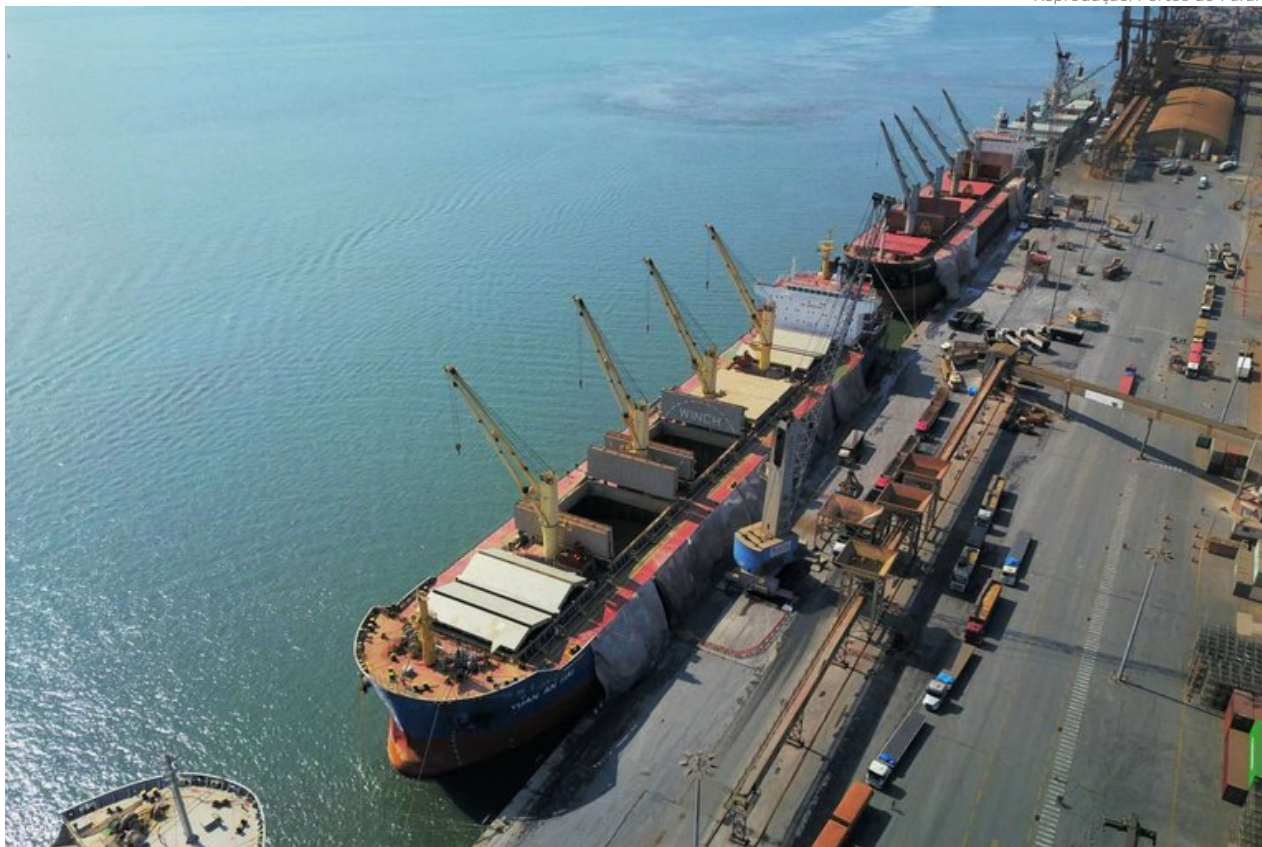
Investimentos na área do PAR09, localizada a Oeste do porto, estão em cerca de R\$ 910 milhões

Reprodução/Portos do Paraná

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

A Portos do Paraná, companhia que administra os portos de Paranaguá e Antonina, publicou o edital do leilão para arrendamento do terminal PAR09, destinado para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais. De acordo com a Autoridade Portuária, o leilão vai acontecer no dia 11 de agosto na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

O aviso do edital, que refere-se à licitação da nova concessão, foi publicado na semana passada no Diário Oficial. Já os documentos técnicos e jurídicos foram atualizados no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários dias depois. Localizada no extremo oeste da área portuária, o PAR09 ocupa



O prazo contratual previsto para o arrendamento do terminal PAR09 é de 35 anos, com início da vigência previsto para o próximo ano e término em 2058

uma área de 26,5 mil metros quadrados.

O prazo contratual previsto

para o arrendamento é de 35 anos, com início da vigência previsto para 2024 e término

em 2058. O critério de licitação será o maior valor de outorga. Segundo a Portos do Paraná, a

O CRITÉRIO DE LICITAÇÃO SERÁ O MAIOR VALOR DE OUTORGA. SEGUNDO A PORTOS DO PARANÁ, A ESTIMATIVA DE INVESTIMENTOS PARA A ÁREA ESTÁ EM CERCA DE R\$ 910 MILHÕES

estimativa de investimentos para a área está em cerca de R\$910 milhões.

Este será o segundo leilão promovido pela Portos do Paraná em 2023. Em fevereiro, a área PAR50, destinada para granéis líquidos, foi arrematada pela empresa FTS Group por R\$ 1 milhão, com investimentos obrigatórios no valor mínimo de R\$338,2 milhões em obras de ampliação da capacidade operacional.

## PORTUGAL

## Câmara e Porto de Lisboa assinam contrato para hub de Economia Azul

Local reunirá empresas voltadas à pesquisa e inovação relacionadas com o mar

Divulgação

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

A Câmara e o Porto de Lisboa, em Portugal, assinaram ontem (30) um contrato de concessão para a instalação, na Doca de Pedrouços, do Shared Ocean Lab, um hub que reunirá startups voltadas à pesquisa e inovação relacionadas ao mar e à Economia Azul, que é o uso sustentável dos recursos proporcionados pelos oceanos.

A ideia é que o espaço promova a colaboração e a interação multidisciplinar entre as atividades empresariais, os empreendedores e o conhecimento científico que podem potencializar o desenvolvimento da economia azul.

A cerimônia protocolar decorreu a bordo da embarcação Seagull e contou com a presença do ministro das Infraestruturas, João Galamba, do presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Carlos Moedas, e do presidente da Administração do Porto de Lisboa, Carlos Correia.



A Doca de Pedrouços receberá o Shared Ocean Lab, um hub que reunirá startups voltadas à pesquisa e inovação relacionadas ao mar e à Economia Azul

“É um dia em que lançamos aquilo que é a visão de Lisboa no concreto, essa cidade da inovação, das empresas, na área do mar, dos oceanos. São 7.500 metros quadrados onde vamos ter cientistas e empresas a criar valor”, afirmou o presidente da Câmara de Lisboa.

Através do Plano de Recuperação e Resiliência, serão investidos 31 milhões de euros na reabilitação do espaço e na instalação do projeto. Estão previstos ainda mais 26 milhões de

euros pelo aluguel da área. Segundo a proposta aprovada pela câmara, o contrato prevê o uso da área por um prazo de 75 anos.

Apelidado por Carlos Moedas como “Hub dos Futuros Unicórnios do Mar”, o projeto pretende ser “uma infraestrutura com capacidade de cimentar e potenciar uma economia azul sustentável e circular, que contribua para robustecer um ecossistema altamente inovador e empreendedor”.

A intenção é promover atividades de investigação, inovação e testagem de novas ideias, pensando na criação de condições ideais para novas soluções e novos negócios.

“É para nós um dia extremamente importante. Agora vamos ter aqui uma ‘fábrica de unicórnios do mar’, onde vamos ter todas estas empresas que se vão desenvolver e Lisboa tornar-se esse centro de inovação”, declarou Carlos Moedas.

Uma das vantagens em ter

o hub instalado na Doca de Pedrouços é que a região é vizinha às fundações Champalimud e Gulbenkian. No fim do ano passado, as duas instituições anunciaram que pretendem montar ali centros de investigação ligados à neurociência, inteligência artificial e aos impactos das alterações climáticas na saúde.

A ideia é aproveitar a investigação e o conhecimento científico que será produzido e transportá-lo para o mundo empresarial. O hub tem ainda como parceiros a Universidade de Lisboa, a DocaPesca, o Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA) e o Fórum Oceano.

Para Moedas, a iniciativa pode corrigir um “problema persistente” em sua visão: a falta de ligação entre quem estuda ciências e investigação às startups e, em seguida, das startups às empresas já estabelecidas.





**LUIZ DIAS GUIMARÃES**

jornalista

[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)

► GESTÃO

## O sentido do trabalho



Poucas espécies vivem para trabalhar. Que me recorde, só os humanos e alguns insetos trabalham tanto. Mas nem sempre fomos assim. Viemos ao mundo para viver. E nos alimentar. Aí os homens saíam à caça. As formigas não, como os cupins e as abelhas, que vivem para trabalhar para a rainha. O trabalho dignifica e enobrece sim, porque consagra o esforço de sustentar a família. E é maior quando se realiza um fazer que dê sentido especial à vida.

Mas não é preciso exagerar. Nem repetir o vaticínio do intrépido piloto Saint-Exupéry que, pouco antes de morrer em acidente aéreo, disse: “Morre-se por aquilo que faz viver”. Sonhar é fundamental sim! Ouvi uma vez um intelectual de esquerda fazer um mea culpa, dizendo que o comunismo errou ao não considerar que somos seres que precisamos sonhar. É verdade, mas será preciso consumir tanto para darmos sentido à vida?

Há, agora, um lampejo de luz. Quem sabe começamos a equilibrar as coisas. Por milênios, trabalhamos muito. Antes pela sobrevivência no campo, depois com a revolução industrial. Mas houve um momento em que deixamos de trabalhar para sobreviver e passamos a trabalhar para pagar as contas dos nossos sonhos. A dita sociedade de consumo é, na verdade, a sociedade do trabalho para consumir o que desejamos sem precisar.

Este século trouxe muitas novidades e, talvez, a maior delas seja de fato a Inteligência Artificial, que poderá em breve nos poupar das tarefas que, pela repetição, podemos chamar de certa forma de ‘escravistas’. Tudo que se faz repetidamente pode ficar a cargo dos algoritmos. Ao menos até o dia em que mesmo as tarefas inovadoras forem dominadas por robôs independentes.

Mas não é só isso. A pandemia nos expôs. As empresas descobriram que muitos preenchiavam as horas no trabalho

sem produzir o equivalente. O home office deu brecha a entendermos que o importante é o que produzimos, não quanto tempo ficamos sentados em uma cadeira, o que acaba sendo um castigo.

Começou a soberania da produtividade sobre a burocracia do tempo e do espaço. Em muitos casos, não é preciso estar presente, desde que façamos aquilo que esperam de nós. E como sempre houve a latência do nomadismo, que alimentava o turismo de lazer, aprendemos também que, em muitos casos, pode-se ser um nômade digital.

Nem tudo, porém, é assim. Há inúmeras situações em que a presença é indispensável, ao menos por enquanto. Então caímos na questão da carga horária. Há cinqüenta anos, o mundo estabeleceu a semana de cinco dias de trabalho, um grande avanço. Agora o bom-senso pede mais.

Alastra-se pelos continentes a proposta da semana de quatro dias. Sim, até existe uma instituição sem fins lucrativos disseminando a ideia, a 4 Days Week. Os países de economia mais avançada já estão pondo os pés nesse novo conceito. Agora, o Brasil também. Em setembro, começará a experiência em empresas brasileiras, que vão testar a prática de se trabalhar só de segunda a quinta. As primeiras tentativas mundo afora demonstraram que a produtividade, se não aumentou, manteve-se com um dia a menos. Com a vantagem de que os funcionários se tornaram mais felizes. E de quebra, as empresas puderam economizar um pouco com transporte, alimentação, energia...

Tudo indica que este século de tantas novidades vai, em breve, fazer uma revolução no sistema de trabalho. Aí poderemos retroagir um pouco. Às vezes, retroceder não é involuir, ao contrário. E então começaremos a trabalhar para viver e não viver para trabalhar, de preferência no que nos dá sentido. O prazer indelével da vida está no sonho de ser feliz. Mas ninguém disse que felicidade é sinônimo de Rolex ou Louis Vuitton.

POR MILÊNIOS, TRABALHAMOS MUITO. ANTES PELA SOBREVIVÊNCIA NO CAMPO, DEPOIS COM A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL. MAS HOUVE UM MOMENTO EM QUE DEIXAMOS DE TRABALHAR PARA SOBREVIVER E PASSAMOS A TRABALHAR PARA PAGAR AS CONTAS DOS NOSSOS SONHOS. A DITA SOCIEDADE DE CONSUMO É, NA VERDADE, A SOCIEDADE DO TRABALHO PARA CONSUMIR O QUE DESEJAMOS SEM PRECISAR.

# OPINIÃO

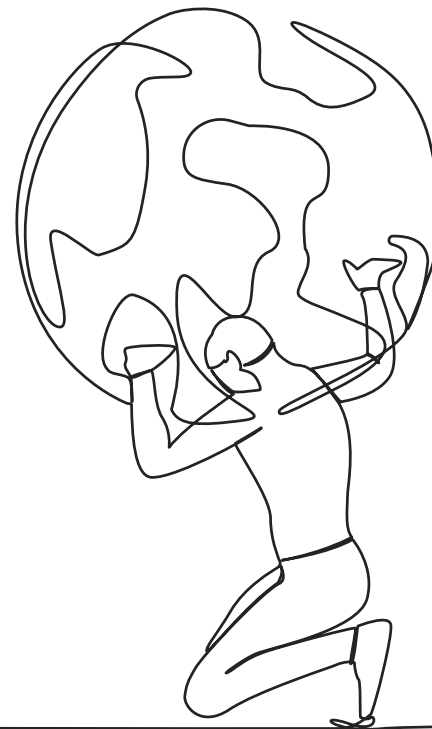


## ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.  
Membro da Academia Santista de Letras  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

► ESTRATÉGIA

# O bem fazer



R

oberto Campos teria proferido algumas – várias – frases de efeito, tão irônicas quanto, infelizmente, realistas. Seguem algumas delas: “Fiquem tranquilos, o Brasil não tem a menor chance de dar certo”, “A burrice no Brasil tem um passado glorioso e um futuro promissor” e

“A diplomacia é como filme pornográfico: é melhor participar do que assistir”.

Amado por uns e odiado por outros, ele viveu cada momento da história recente do País e, tristemente, suas frases permanecem atuais, bem como outra, atribuída a Pedro Malan: “No Brasil, até o passado é incerto”.

Considerando os países com maior extensão territorial e população, o Brasil tem tudo, absolutamente tudo, para dar certo, inclusive a oportunidade de construir sua própria identidade, mesclando todas as culturas e etnias que o compõem.

No entanto, vivemos um infundável processo de submissão a modismos e colonialismos ideológicos importados. Temos sido o “papel carbono do mundo” por décadas, quiçá, séculos!

Paulinho da Viola, em uma de suas canções, afirmou: “As coisas estão no mundo, só que eu preciso aprender”. Acredito, sim, que as coisas estão no ar, disponíveis a qualquer um que tenha a capacidade de observar, pensar e concluir autonomamente, o que não é fácil, tantos são os que buscam sequestrar as mentes de crianças e jovens, impondo-lhes suas crenças e “verdades”. Por isso, sobretudo no campo das ideias, desconfio de teorias que incorporam os nomes dos que pretensamente se arvoram “descobridores da roda ou da pólvora” e de seus discípulos, que vivem desse “culto à personalidade”.

Ideias podem ter consequências concretas, para o bem ou para o mal.

O humanismo é diametralmente oposto à eugenia, mas pode haver quem considere adotar modelos “híbridos”, os tais “fins que justificam os meios”.

Guardadas as devidas proporções, é possível ver capitalistas

selvagens apoiando financeiramente organizações de esquerda, ou corporações que exploram de forma predatória recursos naturais e seres humanos, em alguns países, apoiando movimentos ambientalistas, em outros. Há quem lucre muito quebrando economias de países ou impedindo seu desenvolvimento, de formas nem sempre visíveis, não raro por meio de fundações que alegam os mais nobres motivos - altruísmo de fachada, usando o ativismo local como “braços longos” de seus interesses de poder político ou econômico.

Há exceções, é verdade. Mas no caso dos países pobres ou em desenvolvimento, o que se vê é a constante ação das nações desenvolvidas e corporações multinacionais, algumas apátridas, em nome da manutenção de sua hegemonia ou de mercados fornecedores, a baixo custo, e consumidores, que pagam caro.

Essa ação inclui vários expedientes, que incluem exigências draconianas que não cumprem, protecionismos e um discurso de globalização e ambientalismo ambíguo, pois sua definição muda de acordo com a conveniência do momento ou a quem se aplica.

A preocupação com o meio ambiente é o principal mote, tão necessária quanto apaixonante! No entanto, o que os países desenvolvidos efetivamente estão fazendo para corrigir seus erros do passado? Manter a dependência econômica e tecnológica dos países pobres em troca de recursos para manutenção de suas florestas?

No caso do Brasil, o agronegócio, principal produto de exportação e grande gerador de empregos, é demonizado interna e externamente, mas, não se vê iniciativas na França para reflorestar áreas de vinicultura ou pastos para rebanhos que resultam em seus “mais de 300 queijos”. Pelo contrário, um fazendeiro francês esteve no Brasil onde, com apoio de ativistas brasileiros, participou da depredação de uma fazenda.

O alto padrão de vida e salários dos europeus ainda têm sido suficientes para bancar o protecionismo que seus governos asseguram, evitando reações negativas de seus produtores. Porém, no caso de países em desenvolvimento, sua economia depende das exportações até para garantir um prato de ►



CONSIDERANDO OS PAÍSES COM MAIOR EXTENSÃO TERRITORIAL E POPULAÇÃO, O BRASIL TEM TUDO, ABSOLUTAMENTE TUDO, PARA DAR CERTO, INCLUSIVE A OPORTUNIDADE DE CONSTRUIR SUA PRÓPRIA IDENTIDADE, MESCLANDO TODAS AS CULTURAS E ETNIAS QUE O COMPÕEM. NO ENTANTO, VIVEMOS UM INFINDÁVEL PROCESSO DE SUBMISSÃO A MODISMOS E COLONIALISMOS IDEOLÓGICOS IMPORTADOS. TEMOS SIDO O “PAPEL CARBONO DO MUNDO” POR DÉCADAS, QUIÇÁ, SÉCULOS!

comida para seus menos favorecidos, além de saúde e educação, para buscar dias prósperos.

Nos países ricos, educa-se para predominar. Nos países pobres, onde o populismo grassa, educa-se, consciente ou inconscientemente, para o conformismo e o consumismo ideológico, sob o verniz da igualdade social. E cultura do “não fazer” predomina em várias esferas, por ignorância, oportunismo ou inseqüência.

Lá como cá, as massas são manipuladas segundo os interesses do poder dominante, não necessariamente pelo bem do povo e felicidade geral da nação.

Nos países desenvolvidos, criar solo no mar é uma necessidade estratégica, que licenciamentos ambientais condicionam, mas não impedem. No Brasil, são tantas restrições e reações contrárias, que o “não fazer” virou regra, deixando de gerar empregos e recursos que fazem falta na saúde, na habitação e na educação.

Tão prejudicial quanto a falta de visão estratégica de um governo é o entendimento enviesado, proselitista e inconsequente de quem exerce sua função sustentado por recursos públicos ou por entidades estrangeiras, que hipocritamente financiam fora de seus países o que não fazem localmente.

Sim, há muita hipocrisia e interesses escusos envolvidos nas relações internacionais, o que não é de hoje.

Certa vez, ao participar de uma banca acadêmica, os alunos mostraram gráficos que indicavam a evolução do desmatamento nas décadas mais recentes. A ênfase estava na América do Sul e Ásia. Perguntei se a fonte consultada teria o mesmo gráfico relativo a períodos anteriores, sobretudo dos séculos XVIII e XIX e da primeira metade do século XX. A resposta foi negativa.

Os gráficos apresentados servem, com certeza, para mostrar o quanto isso pode afetar as condições ambientais do mundo! Mas, seu foco é tendencioso, na medida que não imputa a devida responsabilidade aos países desenvolvidos em

recuperar o dano que causaram em seus territórios.

Eles são usados para condenar os países em que isso ocorre atualmente, colocando os países ricos como “paladinos da humanidade”, se propondo a investir o que lhes sobra em troca da restrição ao desenvolvimento econômico dos países “beneficiados”.

Suas atitudes bem caracterizam o ditado: “Por fora, bela viola. Por dentro, pão bolorento” ou, mais diretamente, o fato de que as aparências enganam. Pode ser, mas, só a quem aceita ser enganado ou vive e lucra com isso.

Não à toa, quem defende seus interesses é celebrado internacionalmente! Afinal, esse ativismo tem dupla utilidade: coloca esses países como defensores de nobre ideais, ao mesmo tempo em que asseguram a submissão dos países pobres aos seus propósitos.

A colonização econômica substituiu eficientemente a territorial, e o interesse dos países ricos é de manter esse status quo indefinidamente.

Assim, a falta de equilíbrio entre o idealismo e o pragmatismo, entre o bom senso e a hipocrisia, entre o radicalismo e o racionalismo continua a ser empecilho ao efetivo desenvolvimento sustentável e à autodeterminação de nações, o Brasil incluso nesse contexto.

O custo do não fazer e da submissão a interesses externos é muito superior ao do fazer sustentável.

Infelizmente, a ironia da primeira frase de Roberto Campos permanece atual, considerando todos os múltiplos meios que os adeptos do “não fazer” têm a sua disposição.

O Brasil precisa se desenvolver em todos os âmbitos e sentidos, para ter uma economia consistente e dar condições para que seu povo se livre da escravidão, imposta ou consentida, do populismo e do assistencialismo. Para tanto, é indispensável ter visão estratégica, de Estado, e consciência individual, para que o discurso sedutor do “não fazer” seja substituído pela prática do bem fazer sustentável.





IVANI CARDOSO  
ivani@portalbenews.com.br

MERGULHO

## As muitas faces do caminhar

“ Caminhar transforma os lugares ”

JAMES HILLMAN

Você já pensou que mobilidade é cidadania? É a capacidade de se deslocar, de se relacionar, de preparar o olhar para enxergar coisas escondidas na cidade e uma poderosa experiência de autoconhecimento. Quem fala do caminhar com tanta paixão é **Mauro Calliari**, mestre em urbanismo, doutor em história do urbanismo e colunista da Folha de São Paulo sobre o tema caminhadas urbanas. É autor do livro "Espaços Públicos e Urbanidade em São Paulo" e do livro infantil "São Paulo para crianças". Para ele, andar é um ato natural, mas andar no espaço urbano não é.

Nesta entrevista, tem muito mais:

### Quando começou a se interessar pelo tema?

Eu era um executivo formado em Administração de Empresas que trabalhava muito. Um dia, senti que era preciso fechar um ciclo e imaginei o que eu gostaria de fazer. Pensei que gostaria de trabalhar com o caminhar, sempre tive curiosidade em me aventurar e descobrir a cidade à minha volta. Andar me fazia muito bem. Parecia um hobby, mas não era. Fui estudar e comecei a me interessar pelas cidades como um caminhante que gosta de fazer perguntas.

### Por que caminhar é tão importante?

O pé é o maior meio de locomoção do Brasil (36%), seguido pelos transportes coletivos (29%), automóveis (27%) e motos (4%). Caminhar é um momento de você estar presente no aqui e agora. É transformar o que é banal em uma aventura, como preparar um bom prato, por exemplo. É um jogo de erro e acerto, como a vida. Andar a pé é uma das atividades mais básicas do ser humano.

### O que as caminhadas revelam?

Revelam temas da cidade, instigam a pensar um jeito melhor de viver em conjunto nas cidades. Para isso é preciso nos aproximarmos dos espaços públicos de convivência, nos relacionarmos mais com as pessoas nas ruas, fazer piquenique nos parques, sentar nas praças e explorar toda a diversidade. Caminhar é uma forma de se conhecer e conhecer melhor o outro.

### O que você descobriu sobre o caminhar?

Caminhar é universal, é um dos grandes temas implícitos e não discutidos. Desde que descemos das árvores e começamos a caminhar, tudo é caminhar. É atividade estruturadora de morar em cidades, em aglomerações. Se formos pensar antes dos transportes, a humanidade inteira só andava a pé, talvez até o final do meio do século XIX quando surgiu trem, carro, bicicleta. Tem uma grande história de confronto e de acessibilidade.

### E por que pouco se fala no tema?

É um tema não discutido, talvez porque seja tão natural. Você não pensa para andar, para ir até a sala ou cozinha; você também não discute respirar. Só que essa naturalidade é enganosa. Quando você cria uma cidade, cria barreiras que já não são tão naturais, portanto é preciso reconstruir o trajeto. Na cidade, andar uma necessidade, mas infelizmente ainda temos a invisibilidade cultural do pedestre.

### Que tipo de barreiras?

São barreiras urbanas como uma passarela, por exemplo, que dificulta para o pedestre. Você faz o ser humano que anda e que está mais fragilizado a subir, descer, atravessar. O caminhar do pedestre é prolongado para facilitar o carro que tem motor e anda na via mais natural. Trocamos a ordem das coisas. Foi o andar que me fez pensar a cidade, pensar a história da cidade e entrar na questão do urbanismo e dos espaços públicos.

### Hoje temos muitos condomínios e as crianças quase não andam a pé, não é natural, certo?

Depende de que estrato social estamos falando. No Interior de São Paulo, todo crescimento urbano está baseado em condomínio. Em São Paulo, crianças de classe média baixa vão a pé para a escola, qualquer caminhada até 2 km é bastante possível. Como hábito cultural, temos um risco. Crianças que não andam mais nas ruas, em grupo, perdem a iniciativa e, mais importante, o jogo do aprendizado da cidade. Isso inclui aprender que lugar é perigoso, como se relacionar como estranho.



### E a questão do medo, da violência das ruas?

Temos dois aspectos. Há o medo real em São Paulo e outras cidades com violência, roubo de celular, trânsito. Corremos risco de sair de casa, mas tem também um outro aspecto que é um temor de quem não usa, mas acha que é ruim. Em alguns lugares, próximos de sua casa, pode não ser particularmente perigoso. Existe o risco de ser atropelado assim como existe o risco de ser assaltado, a gente tem que desenvolver estratégias públicas e individuais para lidar com isso.

### E como garantir mais segurança?

É preciso criar estratégias: tomar cuidado e atravessar na faixa, não andar no escuro, não usar celular. É uma forma de evitar o medo do medo. Quando você mora em um lugar bom de andar, você já conhece. Como vivemos em bolsões, quando mudamos de bairro, em algumas regiões é bom evitar se expor. Em lugares cotidianos você consegue andar sem nenhum problema.

### Observar a cidade é um exercício?

O tema da minha tese de doutorado é o duplo andar, o andar de quem precisa chegar em algum lugar e o de quem observa o caminho. Caminhar também pode ser um estado de espírito, tem a ver mais com a sua disposição e o tempo disponível do que com o lugar. Com pressa muitas vezes você não observa, sem pressa começa a ver coisas, um novo bar, pessoas na passagem. É um exercício para se fazer só ou com poucas pessoas.

### O que muda com a observação mais atenta?

Muda a sensibilidade para o olhar. Entrevistei pedestres para minha tese, pessoas que vão trabalhar ou pegar um transporte que têm reações filosóficas diante da vida. Andar pode ser o momento único no dia em que está sozinho, e aquele momento faz você sair da faina diária de fazer, entregar, produzir. O caminhar poder ser como um ritual, se você der o peso que dá às coisas em si.

### E os benefícios físicos?

O andar também estimula a parte física, e olha que nem estou falando em termos de exercício com efeito vascular significativo. Há um estudo norte-americano muito bom que mostra que alunos que andam a pé para ir à escola, e não são levados pelos pais, chegam com um grau de atenção maior, já acordaram, vão pensando, tomando decisões no caminho.

### O que é caminhabilidade?

É uma disciplina que está ligada à melhoria das condições do caminhar, do andar a pé, gente, crianças, gente de cadeira de rodas, qualquer grupo. Como é importante garantir que o acesso para estações de transporte seja melhorado. O andar a pé é o que garante capilaridade para que a rede de transporte de massa consiga desaguar e as pessoas consigam chegar às suas casas. Do metrô, trem, ônibus, aplicativo, tem várias fases.

### E como entra a tecnologia?

O pé é o alimentador da rede de transportes. Não dá para pensar na conexão dos transportes sem o pé. As rodovias cortam cidades, tudo se encaixa. Eu vejo todo mundo ligado na alta tecnologia e novas soluções, mas sem a baixa tecnologia como as calçadas, os sinais ou o meio fio, você não alimenta a alta tecnologia. É importante pensar nessa complementariedade.





## ☞ Não decore passos, aprenda o caminho ☞

KLAUSS VIANNA, BAILARINO E COREÓGRAFO

GOSTO DESSA FRASE. ELA ME FAZ PENSAR EM COMO É IMPORTANTE NÃO ENSAIAR TANTO A VIDA. DOIS PRA LÁ DOIS PRA CÁ DO BOLERO FAZEM SENTIDO QUANDO O COTIDIANO ESTÁ SERENO E VOCÊ ESTÁ FECHADO PARA MUDANÇAS. SE A FASE É DE INSEGURANÇA, DE ABANDONO OU DE TRISTEZA, MELHOR SEGUIR O TANGO, AVANÇAR OU RECUAR, RESPEITANDO O ESTADO DE ESPÍRITO. MAS SE O TEMPO FOR DE ALEGRIA, DEIXE SEUS MOVIMENTOS SEGUIREM AS BATIDAS DE UM BOM SAMBA, QUE EXIGE LEVEZA E AGILIDADE. E SE POR ACASO PERDER O PASSO, NÃO DESANIME. MUITAS VEZES, QUANDO NOS PERDEMOS É QUE ENCONTRAMOS O RITMO PARA NOVOS CAMINHOS E APRENDEMOS AS VOLTAS DE UMA BOA VALSA.

## CINEMA

### Um velho e charmoso herói



Divulgação

Claro que nem Harrison Ford é unanimidade, mas eu pelo menos estou louca para ver “A Relíquia do Destino” que entrou em cartaz nesta semana. Aos 80 anos, Indiana Jones está de volta ao seu maior papel. O arqueólogo está prestes a se aposentar como professor de arqueologia da universidade quando reencontra a afilhada (Phoebe Waller-Bridge, da série “Fleabag”). Ele vai ajudá-la na busca por um antigo artefato construído por Arquimedes (o famoso matemático grego), também cobiçado pelos vilões nazistas. Aposentadoria? Bom, antes tem muito chapéu e chicote nessa aventura.

## LEITURA

### Para quem curte (ou não) cozinhar



Divulgação

“Panelinha receitas que funcionam”, da apresentadora **Rita Lobo**, traz 550 receitas da cozinha brasileira doméstica contemporânea. Há 11 anos ela está à frente do programa “Cozinha prática” e também é criadora do site Panelinha. A nova temporada do programa é #ReceitaDesafio, em que desafia os telespectadores a largarem todas as barreiras que os afastam da cozinha, seja preguiça, falta de tempo ou qualquer outra justificativa. No livro, Rita reuniu sugestões variadas para jantares práticos, saladas elaboradas, massas rápidas, grãos para o dia a dia, comida de criança,

## PASSEIO

### O café é a estrela da festa

Degustação com dezenas de marcas da bebida, oficinas gratuitas, visitas e workshops monitorados, apresentações musicais, exposições de arte, lazer para crianças, adultos e até pets, feira de economia criativa, cerveja artesanal, passeio ciclístico, espaço instagramável e muito mais esperam por você no **Festival Santos Café**, no Centro Histórico de Santos. A oitava edição acontece entre os dias 7 e 9 de julho, com mais de 80 atrações para todos os gostos e idades. A programação se dividirá entre nove pontos espalhados pela região central. O Museu do Café (Rua XV de Novembro, 95) será palco da cerimônia de abertura, no dia 7, a partir das 19h, com homenagens, exposição e visitação noturna. Atividades também vão agitar o Bulevar da Rua XV, Rei do Café, Valongo, Praça Mauá, Frontaria Azulejada, Casa do Artesão e Docas Antiguidades.



Mônica Mathias

## BE+

Divulgação/Marinha do Brasil



- A partir do dia 8 de julho a famosa Ilha Fiscal, localizada na Baía de Guanabara, será reaberta ao público, como informa o Diário do Rio. O local, às vésperas da Proclamação da República, sediou o que ficou conhecido como “O Último Baile do Império”. Quem administra o espaço é a Marinha do Brasil.
- Quando se está diante de uma língua diferente, o nível de monitoramento da memória sobe. Por isso, desenvolver um novo idioma é dar mais atenção ao poder cerebral e utilizar um raciocínio menos automático. É o que mostra estudo do Journal of Experimental Psychology: Generalaponta.
- A Universidade de São Paulo foi considerada a melhor instituição de ensino superior da América Latina e a 85ª melhor do mundo, segundo a 20ª edição do ranking de universidades QS World, um dos três mais respeitados do mundo. A ótima notícia vem do Estádio.

## BE-

- Triste a divulgação do estudo da Universidade Federal de São Paulo revelando que o estuário de Santos, no litoral de São Paulo, é um dos locais mais contaminados por microplásticos do mundo atualmente. Na pesquisa, foram avaliadas três áreas: a região da balsa Santos-Guarujá, a praia do Góes e a ilha das Palmas.
- Matéria do portal Mundo Logística sobre o setor de transporte de cargas traz dados preocupantes: 28% dos acidentes de trânsito acontecem nas BR-116 e BR-101. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, a maioria ocorre com homens (92,2%), enquanto as mulheres representam 6,2% dos casos.
- É incrível como ainda tem tanta gente que não tomou vacina. A chamada Covid longa traz palpitação, fadiga, tontura, fraqueza, dor no peito, edema e cansaço para muitos que tiveram a doença. Os especialistas reforçam que a vacina elimina ou reduz a ocorrência de complicações cardíacas agudas e crônicas.