



portalbenews.com.br

PARANÁ Fabrizio Pierdomenico assume presidência do Consad dos portos de Paranaguá e Antonina ▶ **p4**



OPINIÃO “Enquanto todos só olharem para si, não haverá saída ‘certa’ para a Amazônia”, diz Augusto Cesar Barreto Rocha ▶ **p6**



Reprodução

Trecho da Fiol na Bahia é a primeira obra do PAC 3

Presidente Lula esteve presente na cerimônia de início das obras da estrada de ferro ligando Caetité a Ilhéus ▶ **p3**

Divulgação/Complexo de Suape

Suape recebe um dos maiores navios de GLP em operação no mundo ▶ p5



RIO DE JANEIRO Josier Vilar toma posse como presidente da Associação Comercial da cidade ▶ **HUB**

EXPECTATIVA Paranaguá espera aumento da importação de fertilizantes nos próximos três meses ▶ **p4**

AEROPORTOS Prefeitura recebe propostas para ligação aquaviária entre Santos Dumont e Galeão ▶ **p5**

EDITORIAL

Reduzindo a exposição do agronegócio

Os recentes dados sobre a importação de fertilizantes no Porto de Paranaguá (PR) trazem à tona a necessidade de o Governo Federal e o setor privado buscarem ampliar a produção nacional desses insumos essenciais para o agronegócio. Com um aumento na descarga de fertilizantes nos últimos meses e a expectativa de um terceiro trimestre com volume ainda maior de importação, fica evidente a importância estratégica de fortalecer a capacidade de produção interna de fertilizantes no Brasil.

De acordo com o Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos), os portos paranaenses respondem por 27% de todo adubo importado pelo País. No entanto, as incertezas globais têm impactado a disponibilidade desses insumos no mercado internacional. Restrições comerciais à Bielorrússia e as incertezas em relação à produção de países como Rússia, Bielorrússia, Ucrânia, Índia e China têm gerado oscilações e insegurança no fornecimento global de fertilizantes.

Diante desse cenário, torna-se fundamental que o Brasil busque reduzir sua dependência das importações de fertilizantes e aumente sua capacidade de produção doméstica. Investir na ampliação da produção nacional de fertilizantes é uma estratégia que traz benefícios significativos para o agronegócio brasileiro, mitigando os impactos das oscilações do mercado internacional e garantindo a disponibilidade desse insumo essencial para a agricultura.

Além de reduzir a exposição do agronegócio brasileiro a riscos externos, o aumento da produção de fertilizantes no País traz consigo uma série de vantagens econômicas e sociais. O setor de fertilizantes tem potencial para gerar empregos, impulsionar a indústria nacional e contribuir para o desenvolvimento regional. Além disso, a produção interna de fertilizantes possibilita maior controle sobre a qualidade dos insumos, adequando-os às necessidades específicas das culturas agrícolas brasileiras.

Para que a ampliação da produção de fertilizantes seja efetiva, é necessário um esforço conjunto entre o Governo Federal e o setor privado. O Governo deve adotar políticas públicas que estimulem o investimento em pesquisa e desenvolvimento, incentivos fiscais e facilitação de licenciamentos ambientais, proporcionando um ambiente propício para a instalação de novas plantas produtoras de fertilizantes no país. Além disso, é essencial fomentar parcerias público-privadas e atrair investimentos para o setor, visando a construção de novas unidades de produção de fertilizantes.

O setor privado, por sua vez, deve estar engajado em buscar soluções inovadoras e tecnológicas para a produção de fertilizantes, investindo em pesquisas, desenvolvimento de novas fórmulas e processos produtivos mais eficientes. A colaboração entre empresas, universidades e institutos de pesquisa pode impulsionar a criação de novas tecnologias e conhecimentos que fortaleçam a indústria de fertilizantes no Brasil.

A ampliação da produção de fertilizantes no Brasil é uma estratégia que não só fortalece a segurança alimentar do País, mas também impulsiona o agronegócio e contribui para o desenvolvimento sustentável. É hora de o Governo Federal e o setor privado unirem esforços para criar um ambiente favorável e incentivar investimentos nesse setor estratégico, garantindo a autonomia e a competitividade do agronegócio brasileiro diante das oscilações internacionais do mercado de fertilizantes.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 3 Lula anuncia trecho da Fiol como primeira obra do PAC 3

HUB

- 3 Josier Vilar assume a presidência da Associação Comercial do Rio de Janeiro

REGIÃO SUL

- 4 Paranaguá espera aumento da importação de fertilizantes nos próximos três meses

Pierdomenico assume presidência do Consad dos portos de Paranaguá e Antonina

REGIÃO NORDESTE

- 5 Suape recebe um dos maiores navios de GLP em operação no mundo

Prefeitura do Rio recebe propostas para implantar ligação aquaviária entre aeroportos

OPINIÃO

- 6 "A Amazônia e a busca pelo certo", por Augusto Cesar Barreto Rocha

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
Jacyara 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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

atendimento@portalbenews.com.br

 (11) 91615.1200



Rio de Janeiro 1

O médico e empresário Josier Vilar tomou posse como presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) nessa segunda-feira, dia 3, em uma solenidade bem concorrida, com a presença do governador do Rio, Cláudio Castro, e do prefeito da capital, Eduardo Paes, e de mais de 500 pessoas. Eleito em maio, prometendo resgatar a importância política da entidade, Vilar assumiu o compromisso de apoiar o poder público na recuperação da cidade e do Estado.

Rio de Janeiro 2

Em seu discurso, Vilar destacou a alegria de estar ao lado de “riomaníacos” que desejam o melhor ao município e ao Estado. E enfatizou a importância do espírito transformador do Barão de Mauá, um dos grandes empreendedores da época do Império, quando o Rio era a capital do País. “Queremos transformar o Rio num lugar atrativo para viver, trabalhar, empreender, investir e visitar. O Rio merece e precisa de todos nós”, disse.

Rio de Janeiro 3

O novo presidente da ACRJ ainda destacou o papel do empresário. “Quem muda de verdade uma sociedade não é a política, mas sim quem gera emprego e renda, que é o empresário, o empreendedor. A nova sociedade em que vivemos espera governos servidores, que trabalhem pelas pessoas”, declarou.

Aeroportos

A Infraero projeta um aumento de 28% na movimentação de passageiros em seus terminais aeroportuários neste mês, quando muitos tiram suas férias. Estão previstos 36 mil voos desde ontem até o próximo dia 3 de agosto, que devem transportar 4,5 milhões de pessoas.

Eficiência 1

O presidente do Tribunal de Contas da União (TCU), ministro Bruno Dantas, afirmou ontem que o grande objetivo do Governo, nos próximos anos, deve ser melhorar a eficiência de seus atos. “Fazer mais com menos”, destacou. Segundo Dantas, nessa linha, o Estado deve ser mais presente, com maiores interferências na economia. Ao mesmo tempo, a estrutura tarifária não deve ser ampliada, o que leva a um aumento da preocupação com a qualidade dos gastos.

Eficiência 2

“Não é simplesmente cortar programas sociais ou reduzir despesas sem critério. Precisamos ter instrumentos e instituições para que o gasto público seja examinado e reexaminado periodicamente, como fazem os países desenvolvidos”, afirmou Bruno Dantas.

Lula anuncia trecho da Fiol como primeira obra do PAC 3

Presidente esteve na Bahia com o ministro dos Transportes, Renan Filho, para a cerimônia de início dos trabalhos

Ricardo Stuckert/PR



LANÇAMENTO DAS OBRAS DO LOTE 1F DO TRECHO 1 DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE - FIOI

Lula e os ministros Renan Filho (Transportes) e Rui Costa (Casa Civil) estiveram em Ilhéus para a cerimônia de início das obras do lote 1F do trecho 1 da Fiol

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciaram ontem, dia 3, a primeira obra do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A obra será na Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), na Bahia. O ministro da Casa Civil, Rui Costa, e o go-

vernador da Bahia, Jerônimo Rodrigues (PT), também estiveram presentes na cerimônia de início das obras do lote 1F do trecho 1 da ferrovia, em Ilhéus.

Esse primeiro trecho tem 537 quilômetros de extensão e liga as cidades de Caetité e Ilhéus. A construção ficará a cargo da empresa Bamin (Bahia Mineração) que arrematou a concessão da obra em leilão. A estrutura também terá 127 quilômetros de trilhos entre os municípios de Ilhéus e Aiquara. O investimento será de R\$ 1,1 bilhão.

“É uma vergonha um país do tamanho do Brasil, que quer ter uma malha ferroviária para

facilitar o transporte da riqueza desse país, ter que importar trilho de outro país, com a quantidade de minério de ferro e siderúrgicas que temos”, disse Lula.

O presidente também defendeu que o investimento é de interesse da soberania nacional. “É interesse da soberania nacional a gente fazer essa ferrovia e outras ferrovias no país para que a gente possa ter esse país competitivo com qualquer outro país do mundo”, completou.

A Fiol é composta por três trechos. A previsão de conclusão dos serviços é para o início de 2027. Lula pediu aos empre-

sários que a obra seja entregue no final do seu terceiro mandato.

“Tem que entregar antes do dia 31 de dezembro de 2026. Façam um pouco de hora extra, trabalhem no final de semana se for necessário, para que a gente possa inaugurar logo”, afirmou.

O gerente-geral de implantação de ferrovias do Governo, Marcelo Augusto, disse que a conexão do projeto integrado — mina, ferrovia e porto — vai levar “uma nova realidade para a Bahia, com desenvolvimento, geração de empregos, com uma nova dimensão para o Estado”.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou que “a Fiol significa mais competitividade e mais empregos para o país”.

“Com a instalação dos 127 km de novos trilhos, são 1,2 mil pessoas trabalhando. Somando isso a Transnordestina e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste, teremos 20 mil operários construindo estradas de ferro pelo país”, completou Renan.

A expectativa é que as próximas obras do PAC 3 sejam anunciadas no próximo dia 6 no Palácio do Planalto.

Rafael Martins/GOVBA



Caminhões a postos no município baiano de Ilhéus, onde serão iniciadas as obras do lote 1F do trecho 1 da Fiol: serão 537 quilômetros de ferrovia ligando a cidade a Caetité

REGIÃO SUL

Paranaguá espera aumento da importação de fertilizantes nos próximos três meses

Segundo previsão do Sindiadubos, volume desembarcado até final do ano deve ultrapassar 9 milhões de toneladas

Claudio Neves/Portos do Paraná

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Porto de Paranaguá vive expectativas de ter um aumento na importação de fertilizantes nos próximos três meses. A previsão do Sindicato da Indústria de Adubos e Corretivos Agrícolas no Estado do Paraná (Sindiadubos) é que o volume desembarcado até o final do ano ultrapasse 9 milhões de toneladas no complexo portuário.

A descarga de fertilizantes nos portos paranaenses aumentou nos últimos dois meses. De março a abril subiu 10,32% (de 755.763 toneladas a 833.795 toneladas) e de abril a maio, 4,36%, alcançando 870.186 toneladas. Nos primeiros cinco meses do ano o volume chegou a 3.924.395 toneladas, oriundas, principalmente, de Rússia (20,4%), China (19,7%), Canadá (18,6%) e Estados Unidos (8,8%).

“Os portos do Paraná seguem sendo a principal porta de entrada de fertilizantes no Brasil. Respondemos por 27% de todo adubo que chega no País. Estamos prontos para atender toda demanda do mercado deste produto. Atualmente o



A descarga de fertilizantes nos portos paranaenses aumentou nos últimos dois meses, subindo 10,32% de março a abril e 4,36% de abril a maio

porto trabalha para otimizar a programação dos navios, o fluxo de balanças e o sistema que atende o segmento”, afirmou Gabriel Vieira, diretor de Operações da Portos do Paraná.

De acordo com Décio Gomes, gerente executivo do Sindiadubos, os próximos meses são os mais quentes no que se refere à importação de fertilizantes. De julho a setembro do ano passado, foram importadas cerca de 2,3 milhões de toneladas de fertilizantes pelo Porto de Paranaguá, mas com as quase 4 milhões de toneladas já movimentadas, o setor espera

ter um terceiro trimestre com volume ainda maior de importação.

“Nos primeiros cinco meses deste ano o volume de importações brasileiras de fertilizantes foi 17% menor que no mesmo período do ano passado. Ou seja, ainda há uma margem grande. Isso indica tendência de alta nos próximos meses para atender a demanda dos produtores. A relação de troca ainda está boa para os produtores, embora já se observe uma tendência de alta nos preços do adubo, em nível mundial, nos mercados tradicionais dos pro-

dutores”, explicou.

A redução ocorreu devido às incertezas globais. Depois da pandemia da Covid-19, houve restrições comerciais à Bielorrússia, em 2022, um dos grandes produtores mundiais de fertilizantes, em razão da invasão do exército russo no território da Ucrânia. “Há uma insegurança em relação à produção da Rússia, da Bielorrússia e até da Ucrânia, que também produz. Também não há certeza sobre as compras que a Índia e a China vão fazer neste ano para as safras de 2024, ou seja, ainda há um cenário aberto”, completa.

No Porto de Paranaguá, os fertilizantes podem ser descarregados em três berços que são preferenciais no cais público ou em qualquer outro berço que esteja livre. Além disso, há dois berços que atendem o setor no píer privado (Fospar) e outros dois berços no Porto de Antonina.

Movimentação geral

A movimentação nos portos do Paraná está acima da média em 2023. Maio foi o melhor mês da história na movimentação portuária paranaense. Com 6.125.887 toneladas de cargas, os operadores dos portos de Paranaguá e Antonina alcançaram volume recorde somando produtos de importação e, principalmente, exportação. A melhor marca mensal anterior era de 6.081.354 toneladas, registrada em maio de 2021.

Nos cinco meses do ano, os portos paranaenses já somam 25.220.449 toneladas movimentadas, volume 5% maior que as 23.961.677 toneladas registradas de janeiro a maio do ano passado. As exportações se destacam também no recorte ampliado: 16.146.244 toneladas em 2023, 14% maior que as 14.215.619 toneladas acumuladas no mesmo período em 2022.

Pierdomenico assume presidência do Consad dos portos de Paranaguá e Antonina

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários vai ocupar a vaga de representante da União

Claudio Neves/Portos do Paraná

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, assumiu a presidência do Conselho de Administração (Consad) dos Portos de Paranaguá e Antonina, no litoral do Paraná, na última sexta-feira (30). Pierdomenico vai ocupar a vaga de representante do Governo Federal, que foi ocupada anteriormente por Mário Povia e Diogo Piloni.

“O porto de Paranaguá é um dos mais importantes portos do País, com um papel fundamental na economia brasileira. A gestão será focada na me-



Segundo Pierdomenico, a gestão do Conselho de Administração será focada na melhoria, na qualidade e no crescimento dos portos públicos paranaenses

“A experiência e a visão da secretária são importantes para as decisões e debates que acontecem no Conselho. Afinal, este é um órgão de deliberação colegiada, responsável pela orientação geral dos negócios da empresa pública”, disse Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná.

Além de Pierdomenico, também passa a integrar o Consad o advogado Adão da Silva Junior, que possui experiência na área civil e já atuou em conselhos de outras entidades. O mandato é de dois anos.

lhoria, na qualidade e no crescimento dos portos públicos paranaenses”, afirmou o secretário.

Indicado pelo ministro de Portos e Aeroportos Márcio França, Pierdomenico foi nome-

ado secretário de Portos e Transportes Aquaviários em março deste ano.

REGIÃO NORDESTE

Suape recebe um dos maiores navios de GLP em operação no mundo

Embarcação vai descarregar 52.200 toneladas de gás liquefeito de petróleo

Reprodução/Complexo Portuário de Suape

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

Atracou no Complexo Portuário de Suape, em Pernambuco, o navio Harzand, embarcação da maior classe de navios gaseiros em operação no mundo. O Harzand se encontra no Píer de Granéis Líquidos 3B para descarregar 52.200 toneladas de gás liquefeito de petróleo (GLP), a fim de abastecer o mercado regional. De acordo com a Autoridade Portuária, a previsão para desatracação do navio é até hoje (4) à noite, seguindo viagem com destino à cidade de Houston, nos Estados Unidos.

O navio, de bandeira da Singapura, tem capacidade de carga de 93 mil metros cúbicos. O Harzand fez sua viagem inaugural em abril deste ano e foi construído pelo maior estaleiro na-



O navio Harzand tem capacidade de carga de 93 mil metros cúbicos, foi construído pelo maior estaleiro naval do mundo e fez sua viagem inaugural em abril deste ano

val do mundo, o China State Shipbuilding Corporation (CSSC), sob encomenda da Petredec Global, com sede em Singapura. A embarcação faz parte do projeto de quarta geração naval da empresa chinesa, para melhoria da eficiência de combustível

com maior capacidade de cargas. É movido a gás e a bicom-bustível.

“Receber navios desse tipo faz com que Suape se destaque, cada vez mais, no mercado internacional. A movimentação do GLP, o gás de cozinha, tam-

bém é responsável pelo crescimento do volume de cargas transportadas pelo atracadouro pernambucano, que cresce exponencialmente. Esperamos receber embarcações desse porte mais vezes”, afirmou Márcio Guiot, diretor-presidente do

Complexo Portuário de Suape.

O GLP é um granel líquido, tipo de carga do qual o Porto de Suape é líder nacional de movimentação. Em 2022, o setor movimentou 17,8 milhões de toneladas, o que correspondeu a 72,1% dos 24,7 milhões de toneladas de carga registradas em Suape.

“A estatal é responsável pelo abastecimento de gás de cozinha para a região Nordeste. Nos destacamos pela segurança das operações portuárias, por oferecer profissionais qualificados e pela capacidade de armazenamento”, explicou o diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Nilson Monteiro.

A transferência de cargas de um navio para outro chama-se ship-to-ship e acontece por meio de uma embarcação estacionária no atracadouro pernambucano chamado cisterna, de nome Sinndar. A operação ainda está sob responsabilidade da Transpetro, subsidiária da Petrobras.

REGIÃO SUDESTE

Prefeitura do Rio recebe propostas para implantar ligação aquaviária entre aeroportos

Ideia é ter um transporte de barcas conectando o Santos Dumont ao Galeão

Divulgação



A expectativa do município do Rio é que uma conexão aquaviária para o Aeroporto do Galeão faça parte de medidas para se criar novos meios de chegada e saída do terminal

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Prefeitura do Rio de Janeiro publicou no Diário Oficial, na semana passada, o aviso público de manifestação de interesse privado para a operação de uma linha de barcas entre os aeroportos Santos Dumont e Internacional Tom Jobim (Galeão). O Município recebeu uma proposta conjunta, de três empresas, para a concessão desse serviço de transporte aquaviário.

De acordo com o texto do

D.O., a Secretaria Municipal de Coordenação Governamental informou que recebeu a proposta de interesse para “desenvolver estudos técnicos, econômico-financeiros e jurídicos para modelagem e estruturação de

projeto de concessão para ligação aquaviária entre a Marina da Glória e o Aeroporto Internacional Tom Jobim”.

A manifestação de interesse tem como principal finalidade de receber estudos técnicos,

econômico-financeiros e jurídicos para a modelagem do serviço. De acordo com a Prefeitura, o prazo para receber propostas de empresas é de 20 dias corridos. O projeto escolhido e contratado terá um ressarcimento de despesas de no máximo R\$250 mil.

A expectativa do município é que uma conexão aquaviária para o Aeroporto Tom Jobim faça parte de medidas para se criar novos meios de chegada e

saída do terminal. Segundo a Prefeitura, as empresas que manifestaram interesse e apresentaram requerimento são: Technion Engenharia de Tecnologia, Ilha Open Mall Ltda. e Netuno Transportes Marítimos Ltda.

Santos Dumont

Em razão da alta demanda de usuários que passam pelo Santos Dumont e do objetivo de conter o esvaziamento no Galeão, o ministro de Aeroportos, Márcio França, anunciou no mês passado que o Santos Dumont terá restrições de voos a partir de outubro.

PF apreende cocaína na região portuária de Santos

Divulgação/Polícia Federal



A Polícia Federal de Santos realizou na última sexta-feira (30) uma apreensão de cocaína na região portuária de Santos. Após recebimento de uma denúncia anônima, os policiais federais encontraram tabletes da droga que estavam escondidos dentro de um pneu traseiro de um trator que estava localizado em um dos terminais do porto. Ao todo, foram apreendidos 40 quilos de cocaína, que foram levados para a delegacia da PF.

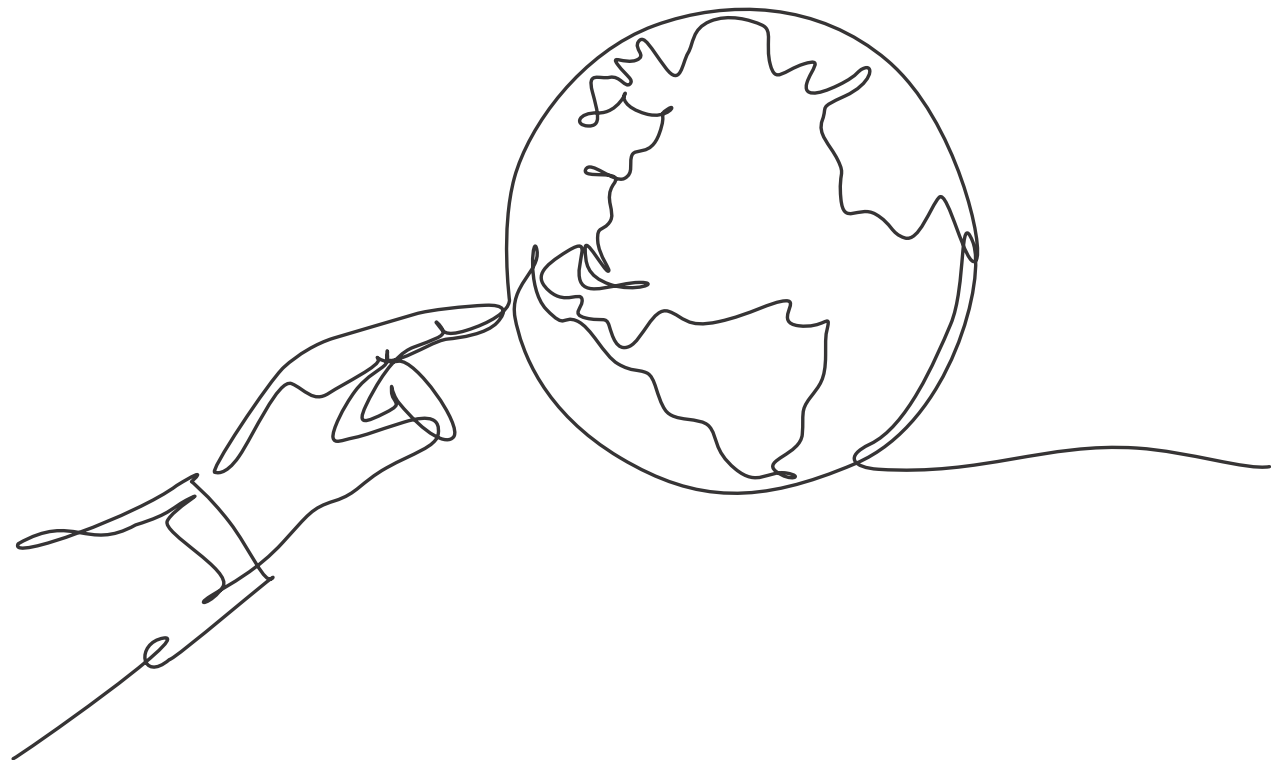
OPINIÃO

**AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA**

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br

► INFRAESTRUTURA

A Amazônia e a busca pelo certo



Todos que, ao menos, ouviram falar na Amazônia querem o certo e o melhor para ela. O mesmo desejo poderia ser um mantra para qualquer outro local na Terra. O problema começa ao tentar compreender o que está ruim e deveria ser transformado e o que está bom e deveria ser mantido, ou o que é o “certo” e o “errado”. Até que ponto queremos que os “outros” façam? Até que ponto aspiramos que nós façamos algo? De quem é o papel e com o que quero contribuir?

A maior parte – ou um número muito próximo da totalidade – dos que deliberam sobre a Amazônia quer tirar proveito dela, seja pelo não aquecimento global, seja pelo mineral de seu subsolo. Com mais ou com menos democracia, pobreza, avaréza, a qualquer custo, o alvo é sugar da Amazônia. Inclusive nós que aqui vivemos. O que será o certo para um, não será o certo para o outro, porque, como afirmou Descartes, não é o bom-senso que resolverá as questões, pois todos pensamos ter bom-senso em abundância. Precisamos encontrar uma construção harmônica e coletiva para o melhor de todos os povos do planeta, mas que seja aceita pelos moradores da região.

A The Economist divulgou, em 21/06/2023, o ranking das cidades mais habitáveis do planeta, com três brasileiras: Manaus, Rio de Janeiro e São Paulo, em uma mesma faixa do índice, entre 60 e 80. Como o Amazonas é pouco desmatado, então é possível coexistir na região uma cidade com mais de 2 milhões de habitantes em meio a uma floresta preservada, com convívio pacífico e por métricas internacionais. Mas o que queremos no Amazonas (1.571.000 km²) ou na Amazônia (5.082.539 km²) ou mesmo na PanAmazônia (7.702.264 km²) no longo prazo? Devastação da floresta? Pouquíssima ou nenhuma presença predatória, mas com um enorme desperdício de potências da natureza? O Amazonas possui parte importante da resposta.

A reflexão do equilíbrio entre o uso dos recursos com destruição mínima ou o uso econômico desenfreado é a questão que fica disfarçada nos debates liderados tipicamente por europeus. Precisamos retomar esta liderança, como o Brasil começou a fazer em 22/06 nos debates de Paris.

A agregação de uma vida equilibrada e realmente sustentável na Amazônia passará por uma compreensão e respeito a quem

nela vive, com escolhas muito experimentadas antes de implementar. Para chegar nisto, precisaremos admitir que não conhecemos a Amazônia e que muito existe de histórias de sucesso e fracasso na região. Quem não conhece só tem um caminho: estudar, pesquisar, entender. Apenas com a ciência é que poderemos começar a arranhar seus mistérios e encontrar as oportunidades não destrutivas, mas só existe recurso público para este tipo de empreitada, segundo se observa na história. No Brasil do presente, este recurso desapareceu, mas precisa reaparecer.

Mariana Mazzucato e outros autores, ao longo dos últimos anos, têm discutido esta questão. Em seu último livro, com Rosie Collington, “The Big Con: How the Consulting Industry Weakens Our Businesses, Infantilizes Our Governments, and Warps Our Economies” (“O grande contra: como a indústria de consultoria enfraquece nossos negócios, infantiliza nossos governos e distorce nossas economias”), lançado em março, pela Penguin e ainda sem tradução para o português, é feito um contundente alerta sobre a infantilização das discussões sobre desenvolvimento, na esteira de seus outros livros. Precisamos partir disto para definir nossos próximos passos de real governança e não de submissão ou de destruição.

A conclusão que deixo é que precisaremos aceitar o desconhecimento sobre a Amazônia, respeitar os povos locais, quer das grandes cidades, como Manaus ou Belém, ou de seu interior profundo, como Autazes ou Marabá, destruindo menos, mas ao mesmo tempo atraindo o mundo da ciência para compreender como potencializar as possibilidades biotecnológicas da região. Fora disto, iremos para um “greenwashing” (termo frequentemente usado para caracterizar ações que se dizem responsáveis ambientalmente, mas que de fato não são), uma destruição lenta e continuada, um isolamento com mortes erráticas ou uma guerra pela água, caso seja o último dos ecossistemas.

Fora de um meio termo que seja mais voltado para a floresta e a sua proteção, não haverá salvação para a Amazônia. Enquanto todos só olharem para si, não haverá saída “certa”, mas apenas uma repetição da história, seja a do pau-brasil na Mata Atlântica, seja a da cadeia do alumínio, conforme relatado para o passado recente e extrapolado para o futuro próximo.

A MAIOR PARTE – OU UM NÚMERO MUITO PRÓXIMO DA TOTALIDADE – DOS QUE DELIBERAM SOBRE A AMAZÔNIA QUER TIRAR PROVEITO DELA, SEJA PELO NÃO AQUECIMENTO GLOBAL, SEJA PELO MINERAL DE SEU SUBSOLO. COM MAIS OU COM MENOS DEMOCRACIA, POBREZA, AVAREZA, A QUALQUER CUSTO, O ALVO É SUGAR DA AMAZÔNIA. INCLUSIVE NÓS QUE AQUI VIVEMOS.