



portalbenews.com.br

BAHIA EXPORT Brasil Export lança movimento estadual para debater desafios da infraestrutura ► **p7**

ESTILO BE Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan De Nul, fala dos projetos da empresa, líder mundial no ramo de dragagem ► **p11**



Divulgação

BR-381/MG

Governo marca leilão da rodovia para novembro

Projeto de concessão à iniciativa privada do trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares foi aprovado ► **p6**



Divulgação/APS

PORTO DE SANTOS

Navio famoso por viagens à Antártida será desmantelado e removido ► **p5**

SANTA CATARINA Receita autoriza funcionamento de novo acesso de caminhões em S. Francisco do Sul ► **p5**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães fala sobre as apostas que vêm sendo feitas no setor de energia ► **p8**



OPINIÃO Artigo de Adilson Luiz Gonçalves traz reflexão sobre democracia, relatividade e totalitarismo ► **p9**



EDITORIAL

BR-381/MG: concessão e modernização

A aprovação do projeto de concessão da rodovia BR-381, especificamente do trecho entre Belo Horizonte e Governador Valadares, pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, marca um importante passo rumo à modernização das vias de transporte no País. A definição da data de licitação para novembro e a publicação do edital, como mostra reportagem publicada na edição de hoje do BE News, demonstram o compromisso em viabilizar os investimentos necessários para o desenvolvimento e aprimoramento das estradas brasileiras.

Com uma extensão de 304 quilômetros, a BR-381/MG desempenha um papel fundamental no sistema rodoviário, interligando polos de consumo e possibilitando o escoamento de produtos agrícolas, pecuários, de mineração e industriais em Minas Gerais e em todo o País. A concessão dessa rodovia estratégica proporcionará uma série de intervenções essenciais para ampliar a capacidade de tráfego, elevar os níveis de segurança viária e aprimorar os serviços oferecidos aos usuários.

O investimento estimado em R\$ 10 bilhões, que será aplicado em novas obras e despesas de operação, representa um marco significativo para a infraestrutura rodoviária do País. A duplicação de 134 quilômetros de pistas, a implantação de faixas adicionais, vias marginais, travessias de pedestres, paradas de ônibus e passagens de fauna, assim como a construção de dispositivos de retornos e rotatórias e das correções de traçado, são medidas que visam aprimorar a segurança, a fluidez e a qualidade das rodovias brasileiras.

Além disso, a inserção de componentes de segurança e inovações tecnológicas no projeto contribui para a redução dos riscos de acidentes e para o monitoramento eficiente da via, proporcionando assistência adequada aos usuários. Essas medidas refletem um compromisso com a proteção da vida e a melhoria das condições de viagem em nossas estradas.

A concessão de ativos de infraestrutura, como a rodovia BR-381/MG, é uma estratégia fundamental para viabilizar os investimentos necessários à modernização das estradas, das ferrovias, dos aeroportos e dos portos do Brasil. Essa abordagem permite o aproveitamento da expertise e da capacidade de investimento do setor privado, que, por meio de parcerias com o poder público, contribui para o avanço da infraestrutura nacional.

A concessão de rodovias e outros ativos é um caminho promissor para aprimorar a qualidade e a eficiência de nossas vias de transporte. Através dessas parcerias, é possível acelerar o desenvolvimento de projetos, impulsionar a modernização da infraestrutura logística e proporcionar benefícios tangíveis para a população, como o aumento da segurança viária, a redução de congestionamentos e a melhoria na qualidade dos serviços prestados.

Nesse sentido, é fundamental que o Governo Federal continue incentivando e buscando oportunidades de concessão de ativos de infraestrutura em todo o País. Essa abordagem é uma ferramenta poderosa para impulsionar o desenvolvimento econômico, a competitividade e a integração logística do Brasil. É necessário que o poder público e o setor privado atuem em parceria, buscando soluções que atendam aos interesses da sociedade e promovam o avanço sustentável de nossa infraestrutura de transporte.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 6 Governo aprova projeto e marca leilão da BR-381/MG para novembro

HUB

- 3 Movimentação de cargas em portos públicos e terminais privados cresce mais de 10%

NACIONAL

- 3 Alckmin anuncia fim de descontos para veículos leves

REGIÃO SUL

- 4 Sul Export vai debater acessos terrestres e aquaviários da região
- 5 Receita autoriza funcionamento de novo acesso de caminhões em S. Francisco do Sul

REGIÃO SUDESTE

- 5 APS obtém permissão da Justiça para remover o Profº Besnard do Porto de Santos

REGIÃO NORDESTE

- 7 Brasil Export lança Bahia Export

OPINIÃO

- 8 "Façam seus jogos, senhores!", por Luiz Dias Guimarães
- 9 "Democracia, relatividade e totalitarismo", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 11 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 Delfim

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



Portos 1

O sistema portuário brasileiro, formado por seus portos públicos e pelos terminais privados, movimentou mais de 113 milhões de toneladas no último mês de maio. O resultado mostra um aumento de 10,43% em relação ao mesmo mês do ano passado. Os dados integram a última edição do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgado pelo órgão nesta semana. Segundo esse levantamento, o crescimento verificado é resultado, principalmente, da ampliação das exportações de minério de ferro (34,14 milhões de toneladas, com alta de 15,34%) e soja (19,18 milhões de toneladas, 43,02% a mais).

Portos 2

Das 113 milhões de toneladas embarcadas ou desembarcadas, 72,74 milhões de toneladas passaram pelos terminais de uso privado (TUP), segundo os dados da Antaq. O número evidencia um aumento de 10,11% em relação a maio do ano passado. O destaque ficou com o Terminal de Ponta da Madeira, na Ilha de São Luís (MA), que respondeu por 13 milhões de toneladas, um crescimento de 13,7%.

Portos 3

Os portos organizados movimentaram 40,5 milhões de toneladas em maio, 11% a mais do que no mesmo mês no ano passado, conforme o estudo da Antaq. A maior tonelagem foi registrada no Porto de Santos (SP), que contabilizou 11,88 milhões de toneladas, 5,54% de aumento. Esse número não inclui as operações dos terminais privados do complexo marítimo, como as da instalação da Dubai Ports World Santos, que são contados separadamente, com os TUP.

Portos 4

No acumulado do ano, o sistema portuário atingiu a marca de 495,8 milhões de toneladas, um crescimento de 4,4%, segundo os dados da Antaq.

Soja

O mercado de soja no Brasil fechou a semana com mais de 2,5 milhões de toneladas negociadas, a partir da melhora dos preços, especialmente na referência para os portos, segundo informações da Brandalisse Consulting. As maiores cotações foram registradas no Porto de Rio Grande (RS), com o valor da saca oscilando de R\$ 141,00 neste mês para R\$ 143,00 em setembro - nos últimos dias, chegou a atingir R\$ 150,00 a saca. Em Paranaguá (PR), variaram de R\$ 137,00 a R\$ 140,00.

Alckmin anuncia fim de descontos para veículos leves

Programa do Governo continua para ônibus e caminhões

Rafa Neddermeyer/ABR



Os descontos oferecidos pelo Governo Federal eram para carros de até R\$ 120 mil com redução variando de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, anunciou na sexta-feira, dia 7, o fim do programa de descontos para compra de automóveis. Segundo Alckmin, foram 125 mil veículos leves vendidos.

O ministro destacou que o programa temporário cumpriu com a meta estabelecida pelo Palácio do Planalto de estimular a indústria automotiva e salvar empregos. De acordo com Alckmin, o setor industrial é responsável por 1,2 milhão de empregos no Brasil.

“Embora o estímulo fosse até R\$ 120 mil, também foram vendidos mais veículos acima de R\$120 mil, porque despertou o interesse do consumidor”, destacou Alckmin. Ele apontou que o programa atingiu carros acima do valor de R\$ 120 mil, ou seja, o programa evadiu o escopo.

Os descontos oferecidos pelo Governo eram para carros de até R\$ 120 mil com redução variando de R\$ 2 mil a R\$ 8 mil. A proposta foi lançada pelo Governo no dia 5 de junho. De início, foram oferecidos R\$ 500 milhões, mas o Ministério da Fazenda aumentou a benfeitoria para R\$ 800 milhões devido à alta da demanda.

Foi descontado o equivalente à perda de arrecadação

dos Programas de Integração Social (PIS), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Com isso, o cálculo da equipe econômica do Governo é de que o crédito concedido às montadoras foi de R\$ 650 milhões.

O desconto para frotas de caminhões e ônibus continua e deve ser aperfeiçoado, pois o crédito para veículos pesados ainda não foi utilizado totalmente. Para o programa, foram disponibilizados R\$ 700 milhões para caminhões e R\$ 300 milhões para ônibus. De acordo com o vice-presidente, foram utilizados R\$ 100 milhões do crédito para caminhões e R\$ 140 milhões para ônibus.

O programa oferece estí-

mulo principalmente para o condutor que se desfizer de veículos mais antigos e que poluem o meio ambiente. De acordo com o ministro, os recursos ainda foram utilizados porque o processo é demorado.

“Falei com a Senatran (Secretaria Nacional de Trânsito) e já estão sendo tomadas providências para ter uma baixa no ônibus ou no caminhão velho no Detran mais rápida e é isso que vai levar ao crédito tributário”.

Na última semana, o Palácio do Planalto enviou ao Congresso Nacional uma Medida Provisória (MP) que destina R\$300 milhões para o programa de desconto de carros. Este texto altera outra MP que criou os descontos para veículos e benefícios para as empresas.

A MP sustenta os aumentos concedidos pelo Governo no programa porque eleva em R\$ 0,03 dois tributos federais sobre o diesel: PIS e Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) para custear a extensão do programa. Essa elevação ocorrerá a partir de outubro e arrecadará R\$ 200 milhões. Os R\$ 100 milhões restantes já estavam na primeira MP do programa, que tinha reonerado em R\$ 0,11 os dois tributos.

Alckmin disse que o programa cumpriu com a meta estabelecida pelo Palácio do Planalto de estimular a indústria automotiva e salvar empregos

Marcelo Camargo/ABR



REGIÃO SUL



Sul Export vai debater acessos terrestres e aquaviários da região

Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes ocorre nos dias 10 e 11 de julho, em Curitiba

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O Sul Export, principal fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes da região, promovido pelo Grupo Brasil Export, vai debater, entre diversos temas determinados pelo seu conselho, uma importante questão que envolve o desenvolvimento e crescimento dos terminais portuários da região: os acessos aquaviários e terrestres.

Anfitrião da edição de 2023 do Sul Export, o estado do Paraná tem os portos de Paranaguá e Antonina, que vem mensalmente batendo recordes de movimentação, em especial de grãos e fertilizantes, além dos contêineres pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP).

Recentemente, o complexo de Paranaguá registrou em um único dia a passagem de cerca de 2,5 mil caminhões no Pátio Público de Triagem, onde a maioria transportava soja. O número foi muito animador para a diretoria da Autoridade Portuária, a Portos do Paraná.



Divulgação/Dnit

As fortes chuvas que atingiram o Paraná no início do ano provocaram a interdição de pontos importantes da BR-277, rodovia que dá acesso ao Porto de Paranaguá

No início do ano, mais precisamente na transição entre o verão e o outono, o Estado viveu com grande período de chuvas. Houve atraso em algumas de suas operações portuárias, muito em função da interdição de pontos importantes da BR-277, rodovia federal que dá acesso ao Porto de Paranaguá.

Por semanas, a Autoridade Portuária teve de redobrar os

trabalhos para manter as suas operações em nível normal, bem como manusear a entrada e saída de caminhões do terminal portuário.

Outro tema que envolve acessos, mas agora os hidroviários, estará em pauta nos painéis técnicos do Sul Export. O destaque nesse caso ficará por conta do processo da concessão do canal de navegação dos

portos paranaenses, e também a futura hidrovia que vai ligar o Rio Grande do Sul ao Uruguai, conforme anunciado pelo Governo Federal.

Os estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul têm uma natural vocação industrial e agropecuária, com vasta rede de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Os temas levantados pelo

Conselho do Sul Export estarão em sintonia a colaborar com o planejamento estratégico para a região estar preparada para os desafios do futuro.

Programação

O primeiro dia do evento será reservado para visitas técnicas nos portos de Paranaguá e Antonina, onde as autoridades, empresários e demais convidados serão recebidos na sede da Portos do Paraná.

Já na capital Curitiba, haverá a solenidade de abertura do InfraJUR - Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes, e do Sul Export, com a presença de autoridades, dirigentes de entidades do setor portuário e empresários.

No segundo dia, haverá cinco painéis técnicos, começando às 9h, com o InfraJUR, e terminando às 16h30, com o painel 4 do Sul Export.

O Sul Export 2023 será realizado nos próximos dias 10 e 11 (segunda e terça-feira), no Bourbon Curitiba Hotel & Suites, localizado na Rua Cândido Lopes, 102, no Centro.

Programação Sul Export 2023

10 JULHO | SEGUNDA-FEIRA

07h00 Partida do transporte para hospedados no Bourbon Curitiba Hotel & Suites

09h00 Partida do transporte para hospedados no hotel Ibis Paranaguá

09h30 Café de boas-vindas na Portos do Paraná (Paranaguá) e apresentação institucional

10h30 Visita em navegação na Baía de Paranaguá

12h00 Visita ao Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP)

12h45 Visita à Paranaguá Pilots e almoço no local

15h00 Partida para Curitiba

16h45 Chegada prevista ao Bourbon Curitiba Hotel & Suites

18h00 Abertura do InfraJUR: Atuação do Tribunal de Contas da União no controle das atividades das agências reguladoras

Debatedores: Dr. Benjamin Zymler, Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU); Dr. Benjamin Gallotti, Sócio da Gallotti Advogados e Presidente do Conselho do Portugal Export; Dra. Jacqueline Wendpap, Diretora-Executiva do Instituto Praticagem do Brasil

18h30 Sessão Solene de Abertura com autoridades convidadas

20h00 Jantar

11 JULHO | TERÇA-FEIRA

09h00 Palavras de boas-vindas dos presidentes do Conselho Nacional, José Roberto Campos, do Conselho do Sul Export, Jesualdo Silva, e do Coordenador Científico do Conselho Jurídico do CEBE, dr. Celso Peel

09h15 Painel InfraJUR: Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário

Presidente de mesa: Dr. Elias Francisco da Silva Júnior, Sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados

Debatedores: Dr. Breno Medeiros, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Dr. Guilherme Caputo Bastos, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); Dr. Marcelo Kanitz, Sócio do Amorim, Trindade, Kanitz e Russomano Advogados; Dr. Celso Peel, Desembargador do Tribunal Regional do Trabalho

(TRT) de São Paulo

10h30 Coffee break

11h00 Painel 1: Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Luiz Fernando Garcia, Presidente da Portos do Paraná; Jorge Bastos, Presidente da INFRA S.A.; Marcelo Werner Salles, Presidente do Conselho de Administração da SCPAr

12h00 Painel 2: Acessos terrestres aos portos da região Sul

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Mayhara Chaves, Gerente de Regulação da Rumo Logística; Beto Martins, Secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina; Marcelo Fonseca, Superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT; Sandro Alex Cruz de Oliveira, Secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná

13h00 Almoço

14h30 Painel 3: Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Apresentação: Fabrizio Pierdomenico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

Debatedores: Cristiano Klinger, Presidente da Portos RS; Cleverton Vieira, Diretor-Presidente do Porto de São Francisco do Sul; Luiz Fernando Garcia, Diretor-Presidente da Portos do Paraná;

16h00 Coffee break

16h30 Painel 4: Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores: Jesualdo Silva, Diretor-Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP); André Maragliano, Diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (ATEXP); Jerônimo Goergen, Associação dos Cerealistas do Brasil; Marcelo Saraiva, CEO da Brado Logística; Osmari de Castilho Ribas, Diretor Superintendente da Portonave

18h00 Encerramento

REGIÃO SUL

Receita autoriza funcionamento de novo acesso de caminhões em São Francisco do Sul

Chamado de Gate 2, local contará com três novas balanças para agilizar movimentação de veículos no porto

Billy Culleton/SCPAR São Francisco do Sul



Com as três novas balanças rodoviárias em funcionamento, será possível atender até 1,5 mil caminhões diariamente no Porto de São Francisco do Sul

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

A Receita Federal autorizou o funcionamento de três novas balanças rodoviárias no Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina. De acordo com a Autoridade Portuária, os novos equipamentos vão agilizar a movimentação de caminhões no terminal portuário. Agora, o porto passa a contar com um total de cinco balanças, o que vai aumentar em três vezes o fluxo diário de veículos.

O novo gate, que foi aberto na quinta-feira (6), tem como objetivo melhorar o fluxo de entrada e saída dos caminhões. Com duas balanças, circulavam em média 500 veículos por dia. Agora, com cinco equipamentos, será possível atender até 1,5 mil caminhões diariamente.

As duas outras balanças estão instaladas no Gate 1, único em operação desde a década de 1990. Simultaneamente, o acesso vai agilizar o trânsito nas imediações do porto, reduzindo as filas.

De acordo com a Autoridade Portuária, o novo acesso conta com tecnologia de ponta para a fiscalização dos veículos. En-

tre as inovações está o reconhecimento biométrico dos motoristas, por meio da palma da mão. Dessa forma, o Porto de São Francisco do Sul se torna o primeiro porto público do país a contar com esse tipo de biometria.

O equipamento foi instalado em cima de tótems, ao alcance dos motoristas, o que evita a necessidade de descer dos

caminhões. Ao mesmo tempo, com o sistema OCR, câmeras farão a leitura e identificação das placas dos veículos, permitindo a abertura automática das cancelas.

“A abertura do novo gate, com as três balanças e o sistema de controle de acesso totalmente automatizado, é uma virada de chave para o porto e para toda a comunidade portuária. A abertura tornará o processo de movimentação de cargas mais eficiente e ágil, além de contribuir para a segurança das pessoas e também para a redução das filas de caminhões”, comentou Cleverton Vieira, presidente do porto.

De acordo com a Autoridade Portuária, o novo gate será usado para a entrada de caminhões, enquanto que o outro será utilizado para a saída dos veículos.

Na autorização assinada pelo delegado da Receita Fede-

ral em São Francisco do Sul, Claiton Meyer, consta que as cancelas, OCR, pesagem automática e biometria utilizadas no novo acesso estão “em perfeitas condições de uso”.

Gate 1

A SCPAR anunciou a conclusão da substituição das duas balanças rodoviárias no Gate 1, local tradicional de entrada e saída dos caminhões.

A obra, iniciada em abril, com investimentos de R\$ 1,1 milhão, foi realizada em duas etapas para não interromper as atividades portuárias. Além da troca dos equipamentos de pesagem, também houve a atualização dos hardwares e a modernização do controle de acesso, que possui reconhecimento biométrico dos motoristas e sistema de leitura e identificação das placas dos caminhões.

REGIÃO SUDESTE

APS obtém permissão da Justiça para remover o Profº Besnard do Porto de Santos

Navio famoso pelas expedições à Antártida não tem condições de navegabilidade e oferece risco ambiental

Paulo Silveira/APS



Em total estado de abandono, o navio Professor Besnard permanece na área onde será implementado o futuro Parque Valongo, no Centro Histórico de Santos

ALEXANDRE FERNANDES
redacao@portalbenews.com.br

ce na área onde será implementado o futuro Parque Valongo, na região do Centro Histórico de Santos.

“A remoção do navio é um passo importante para todo o projeto de revitalização e uso público do trecho do cais compreendido entre os armazéns 1 ao 7 do Porto de Santos, a ser executado pela Prefeitura de Santos e pela Autoridade Portuária”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini.

A ideia inicial era de afundamento do Professor Besnard de forma controlada para criar recifes artificiais. Isso seria feito em Ilhabela, no litoral norte de São Paulo, já que a prefeitura da cidade é a proprietária do navio. Mas a Capitania dos Portos de São Paulo, baseada em um laudo assinado pelo tecnólogo naval Ismaelso Zanetti Júnior, atestou que a embarcação não reúne condições para sequer ser rebocada até lá.

A proposta de afundar o navio também foi descartada pela Justiça. “O afundamento de estrutura totalmente contaminada está fora de cogitação, agora sim, sob pena de risco efetivo ao meio ambiente natural”.

Vale lembrar que em dezembro de 2022 a APS realizou a retirada de 78 mil litros de resíduos oleosos do interior do navio. Esse volume alagava a

embarcação, provocando o seu adernamento, ou seja, a sua inclinação. A Autoridade Portuária realizou o serviço com seus próprios recursos e contou com o apoio do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama).

Mesmo assim, a empresa que administra o Porto de Santos alertava que a operação era apenas um paliativo e que a permanência da embarcação

ainda representava um risco ambiental.

De acordo com a decisão do TJ-SP, a preservação da memória do Professor Besnard foi providenciada pela Universidade de São Paulo (USP). A instituição, inclusive, já tinha removido “todo o material de interesse histórico da embarcação para seu próprio museu, sobrando praticamente apenas a carga...”.

Conforme informou na sexta-feira, a APS notificará a Prefeitura de Ilhabela sobre o custo do desmantelamento e dará início às providências para a imediata remoção. E reforçou que esses serviços “deverão obedecer a todos os critérios de segurança ambiental”.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou na sexta-feira, dia 7, que o navio oceanográfico Professor W. Besnard, famoso pelas várias expedições à Antártida, será desmantelado e removido do Porto de Santos. A empresa pública informou que obteve autorização do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) para retirar a embarcação, que não tem mais condições de navegabilidade e representa um risco ambiental.

Com mais de 150 viagens ao continente gelado ao longo de 40 anos, o Professor Besnard teve suas atividades encerradas em 2008. Em total estado de abandono, permane-

REGIÃO SUDESTE

Governo aprova projeto e marca leilão da BR-381/MG para novembro

Rodovia que liga Belo Horizonte e Governador Valadares será concedida à iniciativa privada

Divulgação/ANTT



Segundo o Ministério dos Transportes, a concessão da BR-381 deve render R\$ 10 bilhões a serem aplicados no sistema rodoviário, entre novas obras e despesas de operação

CÁSSIO LYRA
redacao@portalbenews.com.br

O Governo Federal, através do Ministério dos Transportes, anunciou a aprovação do projeto de concessão à iniciativa privada da rodovia BR-381, entre Belo Horizonte e Governador Valadares. Sendo assim, ficou definida a data de licitação para 24 de novembro, na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo.

O projeto e calendário indicados pelo Ministério foram aprovados na quinta-feira (6) durante reunião da diretoria colegiada da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). O edital com as regras do certame foi publicado na sexta-feira (7) no Diário Oficial da União.

Com 304 quilômetros de extensão, a BR-381/MG é estratégica no sistema rodoviário de interligação entre os polos de consumo de Belo Horizonte e Governador Valadares, tendo papel fundamental no escoamento de produtos agrícolas, pecuários, de mineração e indus-

triais que circulam por Minas Gerais e pelo país.

De acordo com o Ministério dos Transportes, a concessão da rodovia deve resultar em R\$ 10 bilhões a serem aplicados no sistema rodoviário, entre novas obras e despesas de operação.

“A espera do povo mineiro por melhorias na BR-381 terminou. Esse investimento vai salvar milhares de vidas, em uma rodovia que é líder em acidentes e que já ceifou muitas vidas. Investir em infraestrutura é garantir desenvolvimento e cuidar das pessoas”, destacou o ministro Renan Filho.

O projeto contempla uma série de intervenções essenciais para ampliar a capacidade de tráfego, elevar os níveis de segurança na via e o padrão de serviços oferecidos aos usuários. Estão previstas duplicação de 134 km de pistas; implantação de 138 km de faixas adicionais, 11 km de vias marginais, de 36 travessias de pedestres, 190 paradas de ônibus e 34 passagens de fauna. Também serão construídos dispositivos de retornos e rotatórias, e executadas 152 correções de traçado.

Componentes de segurança e inovações tecnológicas foram inseridos no projeto a fim de reduzir os riscos de acidentes e auxiliar no monitoramento da via e assistência aos usuários.

Um dos trechos com maior declive, e conseqüentemente com alto índice de ocorrências, o km 373,9 terá área de escape com dispositivos que permitam a desaceleração emergencial de veículos com grande carga, evitando fatalidades na pista.

Segundo o projeto, quem vencer o leilão terá que instalar câmeras (CFTV) ao longo de toda a rodovia, tecnologia para detecção automática de incidentes, assegurar cobertura wi-fi e aplicativo para chamadas de emergência, sistema de monitoração das condições meteorológicas e iluminação em LED, entre outras inovações.

A projeção é que as melhorias previstas resultem na abertura de 73 mil postos de trabalho, diretamente ligados ao pacote de obras e, ainda, na área de influência da rodovia, o que vai aquecer a economia e aumentar a renda dos moradores da região.

Licitação

O leilão será exclusivamente na modalidade menor tarifa, associada a aportes para recursos vinculados para deságios acima de 18%. Segundo a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, será possível aplicar recursos em uma conta específica, por ponto percentual de desconto sobre a Tarifa Básica de Pedágio (faixas tarifárias), que poderá ser usado em novos investimentos. Antes, era usada a combinação de menor tarifa com pagamento de outorga, valor que ia para o caixa da União e poderia ter qualquer destinação.

Programa de concessões

Este será o terceiro certame para transferência de rodovias federais à iniciativa privada a ser agendado pelo atual Governo. Em 25 de agosto, será concedido o lote 1 das rodovias paranaenses; e, em 29 de setembro, o lote 2. Juntos, esses leilões têm previsão de garantir R\$ 18,7 bilhões para ampliação e manutenção das vias do Paraná.

As modelagens dos três

“

A ESPERA DO POVO MINEIRO POR MELHORIAS NA BR-381 TERMINOU. ESSE INVESTIMENTO VAI SALVAR MILHARES DE VIDAS, EM UMA RODOVIA QUE É LÍDER EM ACIDENTES E QUE JÁ CEIFOU MUITAS VIDAS”

RENAN FILHO
ministro dos Transportes

projetos incorporam elementos da proposta de nova política de concessões rodoviárias do Governo Federal, cujo objeto é tornar os contratos seguros e sustentáveis econômica e financeiramente, com tarifas justas de pedágio e impulsionar investimentos. Elaborado pelo Ministério dos Transportes, o plano prevê a padronização dos projetos, o aperfeiçoamento do uso de recursos e da sustentabilidade ambiental e a modicidade tarifária.

REGIÃO NORDESTE



Brasil Export lança o Bahia Export

Movimento vai debater estratégias para o desenvolvimento e o crescimento econômico do Estado

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

Maior fórum de debates sobre portos, logística, transportes e infraestrutura do País, o Brasil Export lança o Bahia Export, movimento que irá discutir o desenvolvimento e a expansão desses setores no estado. A iniciativa, que irá reunir empresários e autoridades regionais, foi apresentada na manhã de ontem, dia 7. Estão previstas reuniões virtuais mensais e já se prepara um encontro presencial até o final do ano.

O Bahia Export será coordenado por um conselho, tendo à frente o executivo Roberto Oliva, presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística S.A. e presidente do conselho da Associação Brasileira de

Terminais Portuários (ABTP). O secretário-executivo é o ex-secretário de Turismo do estado Fausto Franco.

O colegiado ainda é formado pelo diretor de Desenvolvimento Econômico da Secretaria Municipal de Desenvolvimento, Emprego e Renda de Salvador, Franklin Alves, pelo presidente da Comissão de Infraestrutura, Desenvolvimento Econômico e Turismo e representante da Assembleia Legislativa da Bahia, deputado estadual Eduardo Salles (PP-BA) e do ex-ministro da Previdência Social Waldeck Ornelas, entre outras autoridades.

Na reunião de ontem, Roberto Oliva destacou temas que serão debatidos pelo movimento, como a recuperação da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), a construção da Ponte Salvador-Itaparica, a diminuição de voos no Aeroporto Internacional de



Divulgação

Conselho do Bahia Export é presidido pelo empresário Roberto Oliva. O ex-secretário de Turismo do Estado Fausto Franco é secretário-executivo

Salvador, a deficiência da capacidade de instalação de energia e o apagão ferroviário do estado.

Para Oliva, o Bahia Export será estratégico para o desenvolvimento do estado. "A Bahia é o estado que mais tem fronteiras com outros estados, também o que possui a maior costa marítima do Brasil, além de ser dona de uma grande extensão territorial. Já fomos a maior capital do nordeste e um dos qua-

tro maiores PIBs Brasileiro. Precisamos recuperar o protagonismo da nossa região e o Bahia Export chega justamente para convocar todo o ecossistema ligado ao desenvolvimento do estado e impulsionar a recuperação do tempo perdido", destacou.

Para o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, a presença de lideranças empresariais e autoridades será importante

para identificar as melhores estratégias para o desenvolvimento do estado. "O Bahia Export seguirá estratégia semelhante à adotada com o conselho nacional, do Brasil Export, e nos fóruns regionais e estaduais, reunindo os principais empresários e as autoridades do setor para que, juntos, possam debater soluções para os principais problemas de infraestrutura e da economia local e buscar a implantação dessas propostas", explicou.

A criação do Bahia Export segue a nova estratégia do Brasil Export de criar conselhos específicos para cada estado da federação, a fim de ampliar os debates sobre os problemas locais e resolvê-los.

SUL EXPORT 2023

10 E 11 DE JULHO
CURITIBA - PR

Local: Bourbon
Curitiba Hotel & Suites



Os estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul têm uma natural vocação industrial e agropecuária, com vasta rede de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos.

Os temas levantados pelo Conselho do Sul Export estão em sintonia a colaborar com o planejamento estratégico para a região preparar-se para os desafios do futuro.

PAINÉIS TÉCNICOS

- Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná
- Acessos terrestres aos portos da região Sul
- Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região
- Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:
forumbrasilexport.com.br/eventos/sul-export/



Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA

REALIZAÇÃO



PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL

OPINIÃO



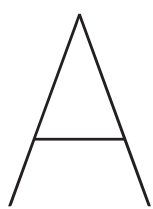
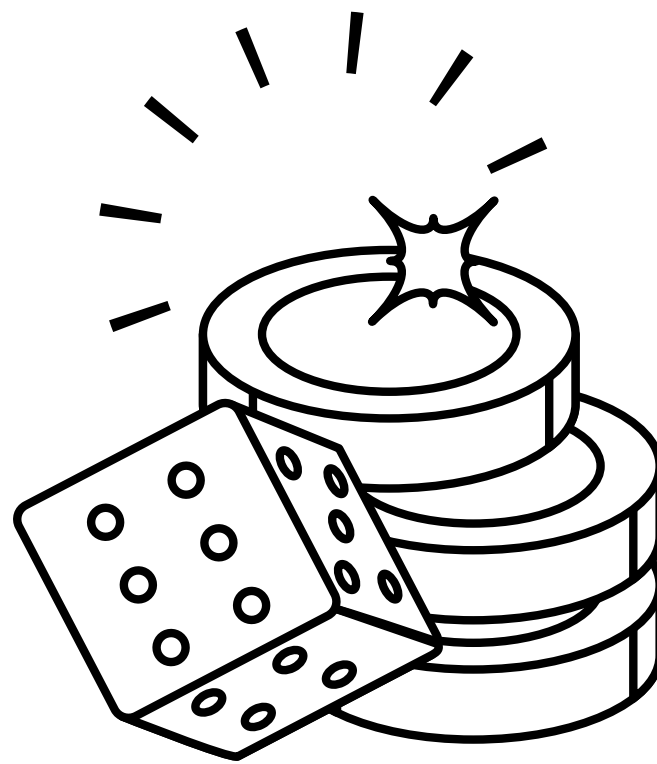
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Façam seu jogo, senhores!



vida é um cassino. A sorte é como chamamos o resultado do que fazemos neste existir. Um grande cassino onde apostamos no amor e nas derradeiras decisões que podem nos falir ou enriquecer. A energia, tão fundamental quanto o ar que respiramos, é a rodada da vez.

Corporações alucinadas apostam suas fichas na solução. A energia fóssil está condenada, é unanimidade entre tantos jogadores CEO e pesquisadores profetas. Mas esse resultado é fácil de prever, diz o crupiê que tenta animar a roda de jogadores.

A cada dia, leio sobre novos experimentos e novas promessas. Tenta-se de tudo para salvar o planeta. E o mercado. Já li e ouvi de tudo para gerar energia politicamente correta. O lítio foi o lance de partida, para louvor à memória de José Bonifácio, o Patriarca. Viabilizou o notebook, o smartphone e, tal a empolgação, até o carro do ano. A célula 18.650 virou palavra mágica da modernidade, permitindo que deslizemos feito gansos na avenida sobre patinetes.

A cada um que passa à minha frente, fico imaginando a hora que a energia dessas pequenas pilhas acabar e os 'patineteiros' ficarem largados no asfalto, tentando comprar pelo Mercado Livre novas células importadas que, às vezes, só contêm areia. Com os carros não é diferente. O sonho da energia verde tem prazo de validade, e a fortuna que se pagou por um carro elétrico será dinheiro de pinga em poucos anos, quando as células atingirem seu tempo. Em resumo: o íon de lítio só serviu para abrir uma janela para o terceiro milênio. Cumprida a missão, creio, virará lenda, tal o seu custo, escassez e vida curta, como os smartphones que nos seduzem e em três anos nos deixam na mão.

Então, qual a alternativa? Os apostadores se olham em volta da mesa de apostas. CEOs iluminados na sua autoconfiança mais valorizada quanto ousada jogam as fichas na mesa: grafeno, grita alguém, riscando nervoso o lápis nas contas a pagar. Sódio, ouço ao lado. Metanol, grita um brasileiro. Água!, apela

outro adiante. Amônia e hidrogênio...ouço por fim.

Que elemento é necessário para produzir o outro que gerará energia? Há uma sopa de letrinhas na tabela periódica da química que hoje atormenta a mente de quem só quer entender se aposta na compra de um carro novo flex, elétrico ou híbrido.

Fato é que tudo indica que aquela imponente SUV vai perambular para achar um posto que a abasteça em pouco tempo, para não desanimar tanto e antever que, em dois ou três anos, não valerá nem o prêmio do seguro.

A produção de energia limpa começa na natureza, continua nela e termina na esperança. O sol e o vento, o movimento das águas e até o ar que respiramos são as grandes apostas dos alquimistas modernos para gerar energia sem queimar. O que vem depois para mover nossos sonhos tem hoje vários caminhos – e trilhonárias apostas.

Afinal, nesse cassino, há uma sala reservada para as multinacionais automotivas e alguns desbravadores do espaço. Sim, porque não se joga só com a mobilidade no asfalto. Há um céu imenso e uma estratosfera maior ainda para sustentar sonhos espaço acima - e mergulho abaixo - atrás de estrelas, do Titanic, ou no mínimo para captar uma imagem instagramável do universo.

A indústria naval parece estar se definindo, na maioria, pelo hidrogênio, a partir da captação do vento. A automotiva joga na roleta com fichas também no hidrogênio e no sódio. Quanto à substitutiva das células de lítio, ainda há muito que se caminhar.

Nesse cassino de apostas, fico imaginando a qualquer hora, definidos a sorte e o vencedor, o crupiê acenando os braços e declarando solenemente: No mas, no mas! E muita gente fazendo fila com suntuosas e fumegantes limusines na porta do ferro-velho.

A CADA DIA, LEIO SOBRE NOVOS EXPERIMENTOS E NOVAS PROMESSAS. TENTA-SE DE TUDO PARA SALVAR O PLANETA. E O MERCADO. JÁ LI E OUVI DE TUDO PARA GERAR ENERGIA POLITICAMENTE CORRETA. O LÍTIO FOI O LANCE DE PARTIDA, PARA LOUVOR À MEMÓRIA DE JOSÉ BONIFÁCIO, O PATRIARCA. VIABILIZOU O NOTEBOOK, O SMARTPHONE E, TAL A EMPOLGAÇÃO, ATÉ O CARRO DO ANO. A CÉLULA 18.650 VIROU PALAVRA MÁGICA DA MODERNIDADE, PERMITINDO QUE DESLIZEMOS FEITO GANSOS NA AVENIDA SOBRE PATINETES.

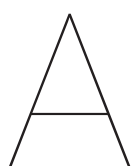
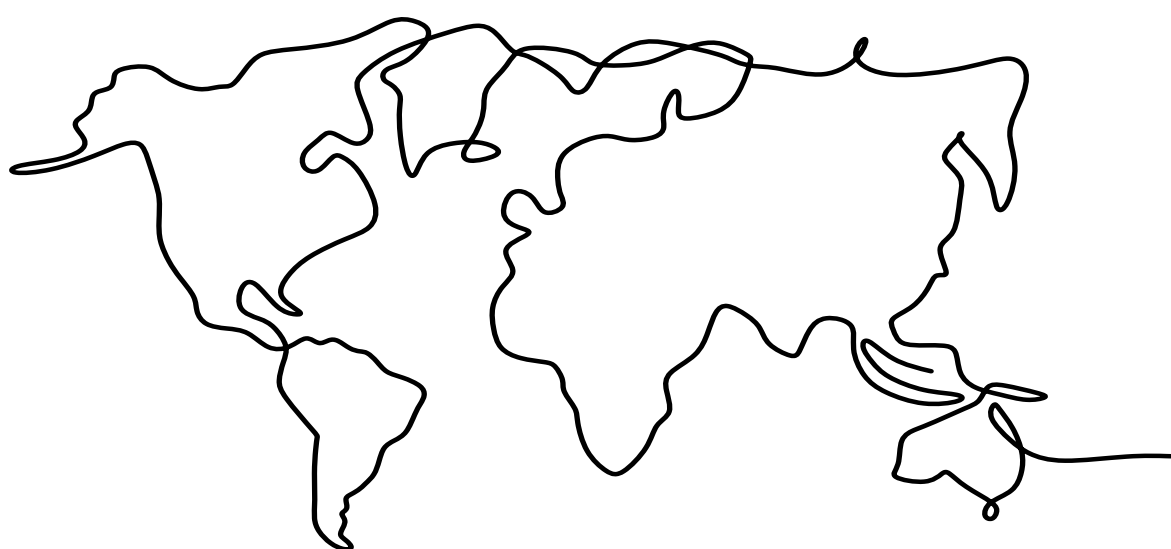


ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinio@portalbenews.com.br

► ESTRATÉGIA

Democracia, relatividade e totalitarismo



palavra democracia tem sido muito maltratada desde que os gregos a definiram.

Consta que a formação do conceito de democracia (do grego: demo = povo, kracia = governo) aconteceu em Atenas, no ano de 519 a.C., por meio de um movimento popular que derrubou o tirano que estava no poder. No entanto, o “governo do povo” ficou restrito apenas aos cidadãos atenienses, cerca de 25% de sua população, excluindo mulheres, pessoas escravizadas, estrangeiros e jovens fora da idade de serviço militar.

Assim, nasceu excludente, sectária e, porque não dizer, relativa. Mas evoluiu ao longo do tempo, o que se espera da civilização. E o ideal é que continue evoluindo, preferencialmente seguindo uma tendência assintótica e sem atingir um apogeu. Isso porque apogeu, historicamente, precederam quedas. Períodos de altos e baixos, entendidos como extremos opostos, também não são muito saudáveis.

Nesse processo histórico, merece destaque a Carta Magna inglesa, de 1215, que serviu de referência para as constituições posteriores. No entanto, ela basicamente limitava o poder dos reis sobre seus nobres, e não destes sobre seus feudos. Mesmo assim, esse processo logo foi ofuscado pelo absolutismo de Louis XIV (1638-1715): “L’État, c’est moi!”, estabelecido em 1655.

A Revolução Francesa (1789-1799), tão decantada por seu lema: “Liberdade, Igualdade e Fraternidade”, também teve seu período de terror (1792-1794), que teve a guilhotina como emblemático instrumento “democrático”.

Essa revolução popular não poupou a família real e nobres, assim como a Revolução Russa (1917). Era preciso evitar que modelos anteriores ameaçassem o novo regime. Isso não impediu que Napoleão Bonaparte (1769-1821), que lutara para defender a Revolução Francesa, se autoproclamasse imperador; ou que Josef Stalin (1878-1953) fosse objeto de culto até a sua morte.

O que há em comum nessas duas revoluções populares é que substituíram uma elite por outra, perseguindo e eliminando qualquer oposição, usando dos mesmos métodos de repressão e opressão.

Winston Churchill (1874-1965) disse, certa vez, que a democracia é a pior forma de governo, à exceção de todas as demais. Assim, entre tropeços e relativizações, ela tem persistido.

Atualmente, merecem destaque a democracia direta e a representativa. Mesmo nos reinados remanescentes, a representatividade ocorre, por meio do parlamentarismo, que

também existe em alguns regimes presidencialistas. Ainda há muitos regimes totalitários, ditaduras violentas e antidemocráticas, porém ninguém assume essa condição, relativizando sua “democracia” por meio de definições próprias, eleições duvidosas e/ou representatividade popular seletiva.

George Orwell (1903-1950), em sua obra “A Revolução dos Bichos” (1945), definiu a relatividade do: “Todos os animais são iguais, mas alguns são mais iguais do que outros”. Foi mais além em “1984” (1949), imaginando uma sociedade humana “igualitária”, baseada na doutrinação, no patrulhamento ideológico e no culto à personalidade: um “Grande Irmão”, que nada tinha de fraterno. Ele não foi tão criativo, afóra as questões tecnológicas, pois já havia exemplos desse tipo de exercício de poder “democrático”.

Orwell também teria afirmado que: “A história é contada pelos vencedores”. No caso de alternância de poder, sobretudo no caso de revoluções, a “história” tem sido escrita e reescrita, de acordo com conveniências e ideologias do poder secular do momento.

Assim, a História iniciada por Heródoto (484 a.C. - 425 a.C.) está mais para a Teoria do Caos, definida por Edward Lorenz (1917-2008). Aliás, o “efeito borboleta” tem muito a ver com a globalização.

Qualquer que seja a denominação dada ao regime político, tudo se resume a uma palavra: poder! E uma vez obtido, tudo o que importa é mantê-lo, pois ele é fascinante.

Assim, sob o verniz da inclusão da palavra “democracia” ou seus derivados (“democrática” ou “democrático”), muitas ditaduras de partido único se instalaram no mundo contemporâneo, “democraticamente” perseguindo e/ou expurgando quem ameaça sua “legitimidade”.

E mesmo sob um regime considerado democrático, é possível “aparelhar” o Estado, tornando-o ingovernável, no caso de transições divergentes de comando, ou preparando o caminho para o totalitarismo. O poder também pode ser relativo.

Uma vez atingido esse objetivo, todos serão considerados iguais, desde que sejam membros do partido único, preferencialmente fanatizados desde a infância a idolatram seus líderes e a odiarem quem questione seus dogmas.

Outros partidos são permitidos, às vezes. Fazem parte do “verniz democrático”, atuando como figurantes da encenação. Nesse tipo de “democracia”, livros são queimados, e não apenas livros.

Baseados em discursos tão poderosos quanto alienantes, e em lideranças carismáticas, insofismáveis, esses regimes

OPINIÃO

WINSTON CHURCHILL (1874-1965) DISSE, CERTA VEZ, QUE A DEMOCRACIA É A PIOR FORMA DE GOVERNO, À EXCEÇÃO DE TODAS AS DEMAIS. ASSIM, ENTRE TROPEÇOS E RELATIVIZAÇÕES, ELA TEM PERSISTIDO.

relativizaram a democracia, punindo os não iguais de forma cruel, em alguns casos caracterizando crimes contra a Humanidade.

No entanto, as narrativas de que lançam mão - teorizadas pelo inconformismo ideológico, mas, também, pelo rancor - são tão poderosas perante suas massas de manobra, que não faltam "negacionistas" para seus atos de exceção e crimes hediondos. Há quem negue o "holocausto", o "genocídio armênio", o "holodomor" e os "gulags". Muito pior, há quem os justifique!

No Brasil, na época do regime militar, o então presidente Ernesto Geisel afirmou que, no País, havia uma "democracia relativa". Era um tempo de apenas dois partidos: a Arena, alinhada com o poder, e o MDB, oposição consentida.

Os governadores e prefeitos de cidades sob intervenção federal eram nomeados pelo Governo Federal. As cassações de políticos ocorreram aos borbotões, a partir do Ato Institucional nº 5. Além do Poder Legislativo ter tido sua representatividade reduzida, em termos de liberdade de escolha do eleitor, a composição do Senado foi relativizada pela criação da figura dos senadores "biônicos". Indicados pela Presidência da República e aprovados por um congresso de maioria controlada, eles compuseram 1/3 do Senado.

Fernando Gabeira, um dos ícones da oposição nesse período, posteriormente afirmou que a intenção dos militantes não era tão democrática, como era o discurso de seus líderes, mas de trocar a ditadura de direita por uma "ditadura do proletariado", com apoio da URSS e de seu braço latino-americano, Cuba. Seria mudar de uma "democracia relativa" para outra.

A Constituição de 1988, denominada "Cidadã" por seus autores, logo em seu Parágrafo Único, do Art. 1º, definiu: "Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição".

No âmbito da representatividade, houve intenção de criar "conselhos populares" com poder concorrente com o do Legislativo.

O "diretamente", segundo o Art. 14, é por meio de: plebiscitos e referendos - consultas pré e pós finalização de matérias pelo Congresso Nacional aos eleitores, em matérias de relevância -, e iniciativas populares. O problema é que plebiscitos e referendos são convocados pelo Congresso Nacional. As propostas decorrentes de iniciativas populares também são apreciadas pelo Poder Legislativo.

Quais os resultados de plebiscitos e referendos em que a vontade dos eleitores foi acatada, e quais iniciativas populares prosperaram?

Além de raras, quase sempre as consultas ficaram por conta do "grato pela opinião", ou barradas pela "relatividade" da Constituição, que permite interpretações.

Em tese, as leis passam pelo crivo de assessorias jurídicas das duas casas do Congresso Nacional. No entanto, tem sido cada vez mais comum o Supremo Tribunal Federal (STF) julgar suas "constitucionalidades".

Então, ou as assessorias são falhas, ou o STF está exorbitando em suas funções, ou a Constituição - assim como a totalidade do arcabouço legal brasileiro - dá margem a dúvidas, conflitos e interpretações que chegam a prejudicar a governabilidade, a independência entre poderes e a vida das pessoas.

Esse cenário de "n" pesos com "n" medidas se traduz em instabilidade jurídica.

O Art. 5º da Carta Magna define que: "Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade [...]", porém, na sequência, precisa explicar do que se trata.

Isso é uma significativa evolução, em relação à democracia ateniense, de fato. Porém, todos são efetivamente iguais perante a lei, sem distinção de qualquer espécie?

Infelizmente, como já mencionado, o uso da palavra democracia tem sido relativizado de múltiplas formas. Em alguns casos, seu uso é um impropério; em outros, um sacrilégio; e, não raro, uma meia-verdade oportuna ou uma mentira deslavada.

Os detentores do poder a relativizam. Alguns a adotam internamente, mas defendem e/ou financiam ditaduras, externamente, com outros interesses.

O fato de haver eleições não é suficiente para afirmar que um regime é plenamente democrático.

O livre-arbítrio permite que cada um procure entender o ideal e o real sentido da democracia. Porém, até que ponto seres humanos têm sido formados para terem pensamento crítico, autônomo e para aceitarem o contraditório dialeticamente, em vez de gargalharem, desconstruírem reputações, perseguirem, "lacrarem", patrulharem, "cancelarem" ou até exterminarem quem discorde de suas opiniões e crenças?

As novas gerações são formadas pelo poder dominante, seja ele familiar, grupal, religioso ou político.

A doutrinação - que leva ao fanatismo ou à incapacidade de pensar ou aceitar o contraditório - tem sinônimos da moda, pois, sempre tem alguém criando novas palavras e expressões, em tese, mais "eruditas" e menos impactantes. Assim, cada vez mais se usam expressões como imunização cognitiva. Apatia e sociopatia agora podem ser resumidas como desengajamento moral.

A evolução da civilização decorreu de processos evolutivos e disruptivos, nem sempre tranquilos. Esse processo quase sempre decorreu de transições de poder, mas também de respeito à condição humana, com base em racionalidade. Os seres humanos não são todos iguais, pois não são produtos de uma linha de montagem "fordista".

Infelizmente, alguns dos "mais iguais" existem, prosperam e tentam se perpetuar no poder, criando seus "rebanhos", propagando mentiras repetidas mil vezes e usando o carisma qual um "flautista de Hamelin".

É uma estratégia tão antiga quanto eficaz, que faz da relatividade seu principal argumento, mas só para quem foi doutrinado para não raciocinar ou se aproveita dela para justificar seus pensamentos, atos e palavras.

O problema é que um regime de governo afeta milhões de seres humanos de forma desigual, mesmo quando ele afirma considerar que todos são iguais. E existem exemplos de governos totalitários que chegaram ao poder pela relativização da democracia.

Nesse sentido, continua valendo a frase atribuída a John Philpot Curran (1750-1817): "O preço da liberdade (também aplicável à democracia) é a eterna vigilância".



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“ Ruminar sobre a finitude pode parecer algo sinistro, mas é esse exercício que lhe dá uma rajada de vida e senso de urgência para afugentar a procrastinação ”

PINCEI A FRASE DA JORNALISTA E ESCRITORA MARTHA BATALHA EM UMA ÓTIMA ENTREVISTA DELA PARA O GLOBO. ELA CONTA QUE LEMBRAR QUE VAI MORRER AJUDOU A SEGUIR O SONHO E ENCONTRAR SUA VOZ. HOJE É UMA AUTORA PUBLICADA EM 18 PAÍSES. QUE A VIDA VAI EMBORA RÁPIDO, TODOS SABEMOS, MAS É MUITO MAIS CÔMODO IGNORAR QUE É COM A GENTE TAMBÉM. SEMPRE É TEMPO DE RETOMAR PROJETOS E DESCARTAR O QUE NÃO VALE MAIS A PENA. ESCANCARAR AS POSSIBILIDADES E BUSCAR AS FERRAMENTAS PARA SAIR DA “VIDA EM OBRA” E CONSTRUIR A PRÓPRIA LIBERDADE.

FOCO

Vem aí bom tempo!

Ricardo Delfim, diretor comercial do Jan De Nul Group, empresa familiar belga, está muito otimista para os negócios em 2023. E tem bons motivos: “Nossa empresa está preparada para as duas pautas que vem sendo fortemente discutidas, que são dragagem em hidrovias e concessões de acessos aquaviários. Na área de dragagem somos a maior empresa mundial ou, no mínimo figuramos no topo da lista. Sobre hidrovias, fizemos campanhas de dragagem pioneiras no Rio Madeira, onde por primeira vez na história um navio SOLAS (capazes de navegar em qualquer porto comercial do mundo) chegou à altura de Porto Velho”.

Para a segunda pauta, o portfólio de experiências é vasto: “Tivemos a concessão na Argentina por 35 anos no sistema Paraná/Prata somado ao acesso marítimo até Buenos Aires; também em 2019 assinamos um contrato de concessão até 2044 para o canal de acesso em Guayaquil- Equador, compreendendo 90 km de acesso marítimo e outros 90 km de acesso fluvial”.

Conta que há várias novidades e projetos interessantes ainda para esse ano, no setor público e privado, acreditando que o segundo semestre será bem aquecido: “As autoridades portuárias estão contratando estudos, há também outros em proteção costeira e alargamento de praias, mas pelo visto a agenda da Secretaria de Portos, conforme anunciado no Nordeste Export, boa parte do orçamento de 2023 deve ficar alocado em hidrovias”.

No Brasil, a empresa vem fazendo várias intervenções de alargamento de praias para reverter a situação de áreas em risco de erosão costeira: “Este projetos visam proteger a costa contra a erosão marinha e, de quebra, somam com a atração de mais turistas e geração de receita para o comércio local, com praias mais amplas, maior espaço de recreação e prática de esportes”.

O primeiro projeto que a empresa executou de alargamento nas praias no Brasil foi em 1998, na praia de Piçarras (SC). Antes, não havia tecnologia disponível no mercado nacional e o tema ainda era quase desconhecido.

A erosão costeira é um processo dinâmico, toda praia está em constante evolução geológica: “Nas cidades, as ocupações urbanas acabaram por fixar linha de costa sem planejamento. A natureza faz o trabalho dela, oscilando entre períodos de erosão e de assoreamento. Com a fixação da linha de costa, o quantitativo de areia que serviria como uma reserva natural contra eventos climáticos mais drásticos é eliminada do ciclo”.

Para o trabalho de dragagem portuária e hidroviária, boa parte dos equipamentos vêm de fora: “São ativos muito caros, quase não há produção local nem de peças de reposição. Outras obras, como as que fizemos em Balneário Camboriú (SC), Matinhos (PR) ou Meaípe (ES), contam com um pouco mais de conteúdo local”.

A empresa há vinte e cinco anos vem desenvolvendo vários negócios no Brasil. Mais recentemente, entre 2021 e 2023, além do alargamento das praias, fez a dragagem de manutenção no Porto do Rio Grande (RS) e a obra de implantação no terminal da Comgás do grupo Cosan em Santos (SP).



Divulgação

Delfim lista outros serviços: “Afretamos equipamentos para a dragagem de manutenção do Porto de Santos (SP); Afretamos equipamentos e expertise na dragagem para instalação de uma termoelétrica flutuante na Bahia de Sepetiba (RJ); fizemos dragagem do Porto de Ubu (ES) para a Sammarco, em Portocel (ES) para Suzano e Porto de Itaqui em São Luís (MA)”.

Ricardo Delfim nasceu em Presidente Prudente, Interior de São Paulo, e atualmente mora no Rio de Janeiro. Formado em Oceanografia pela Univale em Itajaí, Santa Catarina, comenta que a escolha da carreira foi natural: “Sempre gostei muito do mar, mesmo sendo do Interior. Oceanografia surgiu como oportunidade de juntar pesquisa, navegação e geologia, tudo que eu gosto, inclusive dragagem”.

Depois de formado, voltou para São Paulo para fazer Mestrado voltado para Geologia na USP. Atuou na Autoridade Portuária de Santos como assessor especialista em dragagem e infraestrutura marítima. De 2011 até 2016 se fixou pela primeira vez na Jan De Nul, no Maranhão. Depois assumiu contratos de consultoria para empresas daqui e do Exterior. Em 2018 foi para a administração dos portos de Paranaguá e Antonina.

Em 2021 retornou para a empresa belga, que detém números significativos: “Atualmente estamos com 84 navios principais na frota (entre dragas e equipamento de instalação, transporte e comissionamento de eólicas offshore) e rebocadores e outros equipamentos auxiliares (mais de 700 unidades). Nossos navios são muito novos, e como fazemos o projeto da construção dos navios, nosso diferencial é aplicar melhoria contínua em nossa frota, ampliando o conhecimento e melhorando o resultado final”.

Sobre o problema permanente da dragagem de manutenção no Porto de Santos, opina: “Santos é um mercado interessante para as empresas de dragagem, tem volume e oferece a interface com operadores do Brasil inteiro. São contratos de dragagem cobiçados, mas exigem uma execução precisa”.

Aponta, ainda, outro fator que pesa muito em Santos: “O porto opera muito próximo do seu limite operacional, qualquer centímetro que perder no calado pode impactar a cadeia toda”.

Sobre o túnel entre Santos e Guarujá, revela que a Jan De Nul está executando uma obra de um túnel similar à que está sendo pretendida para Santos. “Tivemos a oportunidade de levar o Ministro Márcio França para conhecer o canteiro de obras no Porto de Zeebrugge, onde estamos construindo os elementos que seguirão para instalação do túnel submerso em Antuérpia, a cerca de 55 quilômetros da capital do país, Bruxelas”.

O projeto é semelhante e tem dimensões parecidas, o que difere é a profundidade do canal, como explica: “Enquanto Santos tem por volta de 15, o local onde vamos instalar na Bélgica, a coluna d'água está na ordem de 30 metros. A tecnologia utilizada na construção é semelhante à que deve ser adotada na estrutura da ligação entre as cidades de Santos e Guarujá, no litoral sul de São Paulo. O túnel submerso Santos-Guarujá terá 800 metros de extensão, enquanto que o de Antuérpia terá cerca de 1.200 metros de extensão”.

Patrocinador do Brasil Export e Conselheiro do Sudeste Export, Ricardo trabalha e viaja muito, mas procura garantir sempre tempo para a família. E para seus hobbies: pescar e cozinhar.

DICA

SUL EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



Divulgação

Em Paranaguá tem....

Fernanda Inasaris, coordenadora de relações públicas dos Portos do Paraná selecionou algumas dicas da sua região para os nossos leitores. Em Paranaguá será realizada visita durante o Sul Export, marcado para os dias 10 e 11 de julho. Mesmo para quem não participa, vale conhecer a região.

Nascida e criada em Paranaguá, sua primeira sugestão é o Santuário de Nossa Senhora do Rocio, Padroeira do Paraná, lugar onde se tem uma visão privilegiada do porto e onde busca paz e refúgio em alguns momentos da vida.

“Passear pela rua da praia no final de tarde, um passeio de bateira pelo Rio Itiberê defronte à Ilha dos Valadares, um café da manhã em Piaçaguera, após uma remada de canoa havaiana até essa linda ilha. Outra opção é o Mercado do Café, com o pastel mais gostoso do mundo”, ela indica.

E tem muito mais: “Se você tiver o dia livre de passeio, vale pegar um barco na rua da Praia e chegar até uma de nossas

ilhas. Conhecer a feirinha da Lua, na praça dos Leões, que acontece todas as terças feiras, ou a feirinha do Agricultor, na praça Fernando Amaro, sempre às sextas feiras”.

Os restaurantes preferidos de Fernanda são o Danúbio Azul, para frutos do mar, e a Casa do Barreado, que serve com maestria e um sabor sem igual o famoso preto típico, comandado pelo Amigo Juca e a mãe D. Norma.

Na área cultural, ela cita os bailes do Fandango Caiçara no Mercado do Café e o espaço expositivo do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade Federal do Paraná.

E termina, claro, com um convite especial para visitar o Porto de Paranaguá: “No cais tudo é muito interessante e a nossa menina dos olhos é o famoso Corredor Leste de Exportação. É fascinante saber que todas aquelas correias ligam onze terminais da retroárea a três berços do cais. A novidade é que a MSC Cruzeiros já descobriu que estamos preparados para receber os que sentem a importância do nosso Estado”.

LEITURA

Em busca de diferentes Amazônias



Divulgação

Conheci a jornalista, documentarista e escritora gaúcha **Eliane Brum** em São Paulo e foi um gostar imediato, da pessoa e da obra. Desde 2017 ela adotou a floresta como casa e foi morar em Altamira, epicentro de destruição e uma das mais violentas cidades do Brasil desde que a hidrelétrica de Belo Monte foi implantada. Nessa obra, mesmo correndo riscos, ela faz um mergulho profundo na realidade da maior floresta tropical do planeta. Resultado de investigação jornalística e relato pessoal, é um chamado urgente de denúncia em defesa da Amazônia, e que também deveria ser nosso.

VISUAIS

Viagem fantástica

Que tal andar por um labirinto construído ao ar livre, com materiais distintos, possibilitando diversas experiências sensoriais ao caminhar entre os enormes espaços dos jardins do CNBB Brasília? A obra inédita de **Hélio Oiticica**, **Magic Square #3**, rompe os limites do quadro, transpondo a tela para o espaço ambiental e propondo uma integração com o espectador como participante ativo. São planos de cor luminosos, formando ambientes para serem percorridos, a partir da pintura e de materiais como concreto, granitina, vidro e alvenaria. A obra-instalação inédita foi construída seguindo as instruções deixadas pelo artista em textos e maquetes.

Serviço

CCBB Brasília - SCES, Trecho 2 - Brasília (DF)
Jardins (ao lado do Pavilhão de Vidro)
Terça a domingo, de 9 às 20h30
Entrada gratuita



Divulgação

BE+

Divulgação



- Se ainda não conhece, não perca tempo. O Rolé Carioca é um belo projeto cultural de pesquisa sobre o patrimônio histórico e cultural do Rio de Janeiro. Em diversos formatos, o acervo reúne passeios guiados por mais de 650 roteiros, banco de dados com mais de 500 pontos mapeados, vídeos, site e aplicativo. Um ambiente virtual que contempla até o acervo digital do Museu Histórico Nacional. Confira no <https://www.rolecarioca.com.br>

- Para quem tem nervos de aço, a pesquisa da Cardiff University, no Reino Unido, pode indicar uma boa alternativa: a tecnologia de IA inclusa em smartwatches pode ser utilizada para prever a probabilidade de desenvolver a doença de Parkinson com até sete anos de antecedência do diagnóstico. Matéria é do Olhar Digital, mas saber e não poder fazer nada eu acho bem pior...

- A Rede Educativa para Longevidade da Prefeitura de Santos (SP) é uma iniciativa maravilhosa e atual. O programa que destaca o protagonismo do idoso ativo e incentiva a proteção do vulnerável. E o melhor é ensinar as crianças da rede municipal a não ter preconceitos contra os velhos de forma lúdica. Iniciativa que deveria ser imitada em todas as escolas.

BE-

- Segundo matéria do Estadão, 55,5% dos alunos que entram na faculdade no Brasil desistem dos cursos antes de se formarem. Nas áreas de tecnologia, como Ciência da Computação, Design de Games ou Sistemas de Informação, o abandono é ainda maior do que a média: 6 em 10 saem antes de terminar.
- Violência nas escolas é um problema sério. O globo relata que nos últimos quatro anos, 84 professores foram vítimas de agressão em instituições de ensino do Rio de Janeiro. Dados do Instituto de Segurança Pública (ISP), mostra que os últimos quatro anos o estado registrou 1.728 vítimas de lesão corporal dolosa. Desse total, 84 são professores e 11 diretores.
- Com o frio que vem fazendo em várias regiões do Brasil, é uma delícia tomar um chocolate quente à noite, não é? Só que para quem tem problemas de insônia, o melhor é esquecer. Matéria da Folha revela que o café e os chás (verde, preto ou mate) também são estimulantes.