



portalbenews.com.br

**OPINIÃO** Hudson Carvalho fala sobre o desafio de praticar diariamente o Aprendizado Contínuo ▶ **p9**



**OPINIÃO** Augusto Cesar Barreto Rocha analisa o que é preciso para que a Amazônia prospere ▶ **p10**

Mário Chríspim/DER-MG

## Economia e transportes em debate no Sudeste Export



Fórum reúne autoridades e empresários hoje e amanhã em Belo Horizonte (MG) ▶ **p4**

Albari Rosa/AEN

**PARANÁ**  
Estado vai protocolar no Ibama estudos atualizados da Nova Ferroeste ▶ **p5**



## BE *Job*

Empresas de infraestrutura, transportes e portuárias têm vagas abertas para todos os níveis de escolaridade ▶ **p8**

**FRENLOGI** Frente parlamentar debate urgência na criação de um Plano Nacional de Armazenagem ▶ **p3**

**SUAPE** Estaleiro Atlântico Sul inicia fabricação de carretéis metálicos para o mercado offshore ▶ **p6**

**OPINIÃO** Porto de São Sebastião está distante de seu potencial, diz Luiz Felipe da Costa Santana ▶ **p11**



## EDITORIAL

# Um passo vital para a segurança alimentar

O debate promovido pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), sobre a criação de um Plano Nacional de Armazenagem, trouxe à tona uma questão crucial para o setor agrícola do Brasil: a necessidade urgente de expandir a capacidade de armazenamento no País. Com uma estimativa de safra para 2022/23 alcançando 310 milhões de toneladas, enquanto a capacidade atual de estocagem é de apenas 188 milhões de toneladas, fica evidente que a infraestrutura de armazenagem precisa acompanhar o ritmo da produção.

Como destaca reportagem publicada na edição desta segunda-feira do Jornal BE News, o presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade (PSD-MG), expressou a urgência dessa necessidade, enfatizando a importância de apoiar tanto pequenos quanto grandes produtores na mitigação das perdas e no aumento da capacidade de armazenamento. Para enfrentar esse desafio, é fundamental estabelecer um Plano Nacional de Armazenagem que não apenas incentive investimentos, mas também crie subsídios diretos ao setor. Isso não é apenas uma questão econômica, mas uma medida crucial para garantir a segurança alimentar do País.

A capacidade de armazenagem é uma parte vital da cadeia produtiva agrícola. Garantir que os produtos colhidos possam ser armazenados de maneira adequada é essencial para evitar perdas, manter a qualidade e viabilizar o escoamento eficiente da produção. A ampliação da infraestrutura de armazenagem não apenas contribuirá para a redução das perdas, mas permitirá uma gestão mais eficaz dos preços, pois a capacidade de estocagem pode ajudar a equilibrar a oferta e a demanda ao longo do tempo.

Além disso, a expansão da capacidade de armazenagem é uma questão estratégica para a economia do País. A agricultura é um dos pilares da economia brasileira e tem um papel significativo nas exportações. No entanto, a falta de capacidade de armazenamento compromete a competitividade, uma vez que os produtores podem se ver obrigados a vender suas colheitas rapidamente, muitas vezes quando os preços estão desfavoráveis. A disponibilidade de armazenagem adequada permitirá que os agricultores escolham o momento mais propício para a comercialização, otimizando seus ganhos e contribuindo para a estabilidade dos mercados.

O evento promovido pela Frenlogi também ressaltou a importância de incluir os pequenos agricultores nesse processo. O acesso à infraestrutura de armazenagem não deve ser restrito aos grandes produtores, mas sim estendido a todos os elos da cadeia produtiva. Isso requer não apenas a criação de incentivos, mas também a simplificação dos processos de financiamento e a expansão das opções de crédito. O papel do governo e das instituições financeiras é crucial para viabilizar empréstimos e recursos que possam facilitar a construção e a manutenção de estruturas de armazenagem.

Portanto, é imperativo que o Brasil tome medidas concretas para expandir sua infraestrutura de armazenagem. A criação de um Plano Nacional de Armazenagem, com incentivos e subsídios diretos ao setor, é um passo na direção certa. Isso não apenas fortalecerá a competitividade do país no mercado global, mas também garantirá a segurança alimentar interna e contribuirá para o desenvolvimento sustentável do setor agrícola. É hora de olhar para frente e investir na expansão da capacidade de armazenamento, promovendo uma cadeia produtiva mais sólida e eficiente.

## NESTA EDIÇÃO



## ▲ MANCHETE

- 4 Sudeste Export infraestrutura de transportes e corredores logísticos

## HUB

- 3 Sindicatos de trabalhadores do Porto de Santos (SP) na luta para manter o ministro Márcio França

## NACIONAL

- 3 Frenlogi debate urgência na criação de um Plano Nacional de Armazenagem

## REGIÃO SUL

- 5 Governo do Paraná vai protocolar no Ibama estudos atualizados da Nova Ferroeste

## REGIÃO NORDESTE

- 6 Estaleiro Atlântico Sul inicia fabricação de carretéis para mercado offshore

Começa temporada de exportação de frutas frescas pelo Porto do Pecém

- 7 Movimentação de cargas no Porto de Maceió cresce 10% no primeiro semestre

## BE JOB

- 8 Oportunidades de emprego em todo o País

## OPINIÃO

- 9 “Aprendizado contínuo, um desafio a ser encarado todos os dias”, por Hudson Carvalho
- 10 “Os ignorados da Amazônia”, por Augusto Cesar Barreto Rocha
- 11 “Porto de São Sebastião, uma retrospectiva com perspectivas”, por Luiz Felipe da Costa Santana

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**

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





LEOPOLDO FIGUEIREDO  
E COLABORADORES  
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

#### Apelo sindical 1

Sindicatos de trabalhadores do Porto de Santos (SP) entraram na luta para manter o ex-governador de São Paulo Márcio França (PSB) à frente do Ministério de Portos e Aeroportos. Eles são contra a saída do político da pasta, que seria entregue ao Republicanos com a reforma ministerial que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva está negociando com o presidente da Câmara, Arthur Lira.

#### Apelo sindical 2

Em nota publicada em veículos de imprensa no último final de semana, esses sindicalistas afirmam estar “preocupados com o futuro do principal porto do Brasil” e, por isso, pedem “ao presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, que mantenha Márcio França no Ministério de Portos e Aeroportos”. O grupo afirma temer que “o Porto de Santos volte a cair nas mãos justamente daqueles que queriam vender sua autonomia, vender a soberania dos brasileiros na gestão do Porto”, uma referência ao fato de o atual governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas, do Republicanos, defender a privatização da gestão do complexo marítimo.

#### Apelo sindical 3

O grupo ainda destaca a atuação política de França, citando sua “eficiente condução do Ministério, na gestão dos interesses nacionais, dos empresários, dos trabalhadores e das cidades que acolhem os portos e aeroportos” e “a importância do Ministro na união partidária PT-PSB, que triunfou das eleições, que os trabalhadores portuários ajudaram a vencer”. Para os sindicalistas, mudar o comando do ministério é “escolher entre ficar ao lado do Brasil e do seu povo ou vender nossa autonomia para quem der mais na bacia das almas perdidas, longe dos compromissos políticos assumidos”.

#### Apelo sindical 4

A nota é assinada pelos sindicatos dos Trabalhadores na Administração Portuária (Sindaport), dos Operários e dos Trabalhadores Portuários (Sintraport), dos Operadores de Guindastes (Sindogeesp), dos Trabalhadores de Bloco do Porto de Santos e São Sebastião (Sindbloco), dos Estivadores (Sindestiva), dos Consertadores e dos Conferentes de Carga e Descarga.

#### Apelo sindical 5

Com o retorno do presidente Lula de sua viagem ao exterior nesse domingo, a expectativa é que a reforma ministerial seja definida nesta semana, até quinta-feira. Caso seja confirmada a saída de França do ministério, a pasta deve ser entregue ao deputado federal Silvío Costa Filho (Republicanos-PE).

# Frenlogi debate urgência na criação de um Plano Nacional de Armazenagem

Segundo a frente, país tem capacidade para armazenar 188 milhões de toneladas, bem menos do que a previsão da safra 2022/23

Reprodução/Instagram/Frenlogi



O presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade, falou sobre a necessidade do Plano Nacional de Armazenagem durante seminário realizado na Câmara dos Deputados

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

A Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi) realizou na última semana um seminário na Câmara dos Deputados para debater a urgência na criação de um Plano Nacional de Armazenagem. De acordo com o colegiado, a estimativa é que a safra de 2022/23 chegue a 310 milhões de toneladas, mas a capacidade de armazenagem brasileira é de 188 milhões de toneladas.

Os números comprometem a produção agrícola do país. O presidente em exercício da Frenlogi, deputado Diego Andrade (PSD/MG), destacou durante o seminário a necessidade da criação do plano. “Uma espécie de Pró-Infra, com incentivos e subsídios diretos ao setor (...) É de extrema importância fornecer total apoio aos produtores, desde os pequenos até os

grandes, para que possamos diminuir as taxas de perda e ampliar a capacidade de armazenagem”, disse.

O deputado Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), vice-presidente da Câmara Temática de Armazenagem da Frenlogi, destacou a importância de reunir os representantes do setor no parlamento para debater o tema.

“Precisamos unir esforços com o objetivo de implementar ações concretas e, por meio desse diálogo, vamos desenvolver soluções diversas para todo o setor, incluindo a agricultura familiar e os produtores de todos os portes”, enfatizou.

O dado mais recente do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostra que a capacidade de armazenagem agrícola expandiu em 1,8%, atingindo a marca de 192,2 milhões de toneladas no segundo semestre do ano passado.

A Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) já estuda simuladores de armazenagem para aumentar a viabilidade de investimentos. O projeto faz parte do “Armazenagem para Todos”. O diretor executivo da

Aprosoja, Wellington de Andrade, explicou a novidade.

“Nesse simulador, o produtor insere seus dados e é capaz de visualizar a viabilidade de investimentos, bem como o tempo necessário para retorno em negócios de armazenagem. Nós conseguimos demonstrar a viabilidade do armazém desde que o seu tamanho seja proporcional à sua produção”, disse.

O evento foi realizado pela Frenlogi em conjunto com a Aprosoja e o Instituto Brasil Logística (IBL). O presidente do IBL, Ricardo Molitzas, afirmou estar comprometido em vencer os desafios do setor. “Nossa prioridade é contribuir para o fortalecimento da infraestrutura logística do país, garantindo o adequado acondicionamento dos produtos e impulsionando a competitividade nacional”, disse.

O seminário foi dividido em 4 painéis que debateram a capacidade de armazenamento agrícola no Brasil, estratégias para lidar com a logística e os impactos cruciais para a economia do país através do setor.

As formas de financiamento também foram pauta do encontro. O diretor de Agronegó-

cio do Banco Itaú, Pedro Fernandes, ressaltou que o pequeno empresário do ramo precisa de mais suporte. “O subsídio tem que ser dado para quem precisa de mais suporte, que é o pequeno, mas ainda assim, a gente tem que olhar a melhoria da capacidade de armazenagem do país como um todo e sem preconceito. Se é uma estrutura grande ou pequena, ou quem é o dono”, disse.

Já o secretário de Política Agrícola do Ministério da Agricultura, Wilson Araújo, enfatizou a importância de expandir o financiamento para os pequenos agricultores. “Temos que estabelecer limites para pulverizar mais os beneficiados, focando sempre no produtor rural para armazenagem em sua propriedade”.

Para ele, o papel do Ministério é negociar e viabilizar recursos junto ao Tesouro Nacional. “Trabalhamos e estamos desempenhando junto ao BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), Banco do Brasil e demais bancos para viabilizar empréstimos aos proprietários rurais”, completou.



# Sudeste Export discute infraestrutura de transportes e corredores logísticos

Fórum reúne empresários e autoridades hoje e amanhã em Belo Horizonte (MG)

O desenvolvimento econômico e a infraestrutura de transportes da Região Sudeste serão debatidos por empresários e autoridades hoje e amanhã em Belo Horizonte, Minas Gerais, durante o Sudeste Export 2023 - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. Reunindo cerca de 200 executivos, o evento discutirá temas como novas cadeias de negócio, governança, gestão de portos, o crescimento das malhas aérea, rodoviária e ferroviária regionais e a expansão de corredores logísticos.

Iniciativa é do Grupo Brasil Export, o Sudeste Export 2023 é uma realização da Una Media Group, com produção da Bossa Marketing & Eventos e tendo o BE News como mídia oficial.

A programação tem início na manhã desta segunda-feira, com visitas técnicas às instalações da operadora rodoviária e logística Transpes, em Betim (MG), e da operadora ferroviária e portuária VLI em Belo Horizonte (MG).



Mário Chrispim/DER-MG

Trecho da BR-135 em Minas Gerais, estado que recebe o Sudeste Export: o crescimento da malha rodoviária no Sudeste será tema de debate no fórum

Às 15 horas, tem início os painéis do fórum, realizados no auditório do Hotel Mercure Belo Horizonte Lourdes. Inicialmente, haverá os debates do InfraJur - Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, com os temas Impactos da ADIN 5322 no Trans-

porte Rodoviário de Cargas e Regulação no setor de infraestrutura e a atuação do TCU.

Na sequência, às 18 horas, haverá a cerimônia de abertura do Sudeste Export. Vão participar o secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gera-

is, Pedro Bruno; o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima; o CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Fabrício Julião; o ministro-substituto do Tribunal de Contas da União (TCU) Weder de Oliveira;

o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) Guilherme Sampaio; e o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Wilson Lima Filho.

O segundo dia do evento reserva três painéis técnicos que abordarão temas cruciais, como o desenvolvimento econômico, as melhores práticas no campo da infraestrutura e a criação de corredores logísticos para otimizar as operações na região.

Como parte das apresentações matinais, Marcelo Sampaio, diretor de Assuntos Regulatórios da Vale, irá compartilhar suas ideias às 9h15, seguido por Ilson Hulle, diretor-presidente da VPorts, empresa concessionária responsável pela administração do Porto de Vitória (ES), às 11h.

A cobertura do Sudeste Export será acessível a todos através do Portal BE News ([www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)) e do canal do BE News no Youtube, com transmissão ao vivo a partir das 15 horas desta segunda-feira.

## PROGRAMAÇÃO DO SUDESTE EXPORT

(sujeita a ajustes)

### Hoje, 28 de agosto

**08h30** Visita técnica à Transpes, em Betim (MG)

**10h00** Visita técnica à unidade da VLI em Belo Horizonte (MG)

**15h00** Abertura do InfraJur - Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes

*Início da transmissão online e ao vivo pelo Portal BE News*

**15h15** Painel 1 do InfraJur: Impactos da ADIN 5322 no Transporte Rodoviário de Cargas

**16h30** Coffee break

**17h00** Painel 2 do InfraJur: Regulação no setor de infraestrutura e a atuação do TCU

**18h30** Solenidade de Abertura com autoridades convidadas:

- Fabrício Julião, CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura
- Pedro Bruno, secretário de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias do Estado de Minas Gerais
- Jorge Lima, secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo
- Weder de Oliveira, Ministro-Substituto do Tribunal de Contas da União (TCU)
- Guilherme Sampaio, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Wilson Lima Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

### Amanhã, 29 de agosto

*Início da transmissão online e ao vivo pelo Portal BE News*

**09h00** Palavras de boas-vindas pelo presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Sudeste Export, Marcelo Sammarco

**09h15** Apresentação de Marcelo Sampaio, Diretor de Assuntos Regulatórios da Vale

**09h45** Painel 1: Ações para o desenvolvimento econômico e de novos

negócios na região Sudeste

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores:

- Thiago Toscano, Diretor-Presidente da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge)
  - Thiago Lemgruber, Diretor-Presidente da OSX
  - Roberta Carvalhal, Diretora de Relações Institucionais da Wilson Sons
  - Ricardo Ferraço, Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado do Espírito Santo (a confirmar)
  - Ricardo Buteri, Diretor Comercial da Santos Brasil
  - 11h00** Apresentação de Ilson Hulle, Presidente da VPorts
  - 11h30** Painel 2: Boas práticas em gestão de ativos de infraestrutura
- Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News
- Debatedores:
- Wilson Lima Filho, Diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
  - Ricardo Trotti, COO da Brasil Terminal Portuário
  - Eduardo Marinho, Diretor de Negócios e Sustentabilidade da PortosRio
  - Ernesto Sampaio, Diretor-Presidente do Porto de São Sebastião
  - Marcelo Sammarco, Sócio da Sammarco Advogados e Presidente do Conselho do Sudeste Export

**12h45** Almoço

**14h30** Painel 3: Corredores logísticos e multimodalidade

Moderação: Leopoldo Figueiredo, Diretor de Redação do BE News

Debatedores:

- Felipe Queiroz, Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)
- Valter Luís de Souza, Diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte
- Ellen Martins, Superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF)
- Silvana Alcântara, Diretora de Relações Institucionais e Regulatório da VLI
- Alfonso Gonzalez, Presidente da Transpes



# Governo do Paraná vai protocolar no Ibama estudos atualizados da Nova Ferroeste

Linha férrea vai passar por 66 municípios, sendo 51 pelo Paraná e 8 por Mato Grosso do Sul

Albari Rosa/AEN



Ao todo, serão 1.567 quilômetros de novos trilhos que vão interligar grandes regiões produtoras de grãos às indústrias de proteína animal e o Porto de Paranaguá

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Governo do Paraná anunciou que vai protocolar junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) as análises adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) da Nova Ferroeste, que estão sendo elaboradas desde novembro de 2021 pela Coordenação do Plano Ferroviário Estadual. Segundo o Estado, o documento contém mais de 700 páginas e detalha 27 melhorias no traçado original, seis no ramal entre Cascavel e Foz de Iguaçu e 21 no trecho entre Maracaju (MS) e Paranaguá.

As mudanças no documento levam em consideração demandas das audiências públicas, de entidades setoriais e das prefeituras, que solicitaram adequações, como o aumento da distância entre o futuro tri-

lho e áreas em desenvolvimento ou com fragmentos de mata nativa.

As alterações previstas também vão diminuir o impacto de desapropriações. Na proposta original, o empreendimento afetaria 2.655 propriedades. As mudanças vão permitir uma diminuição de 19,5%, reduzindo o total para 2.473 propriedades.

Outra mudança é a redução de 21% na supressão de mata nativa em relação à proposta inicial, que já havia sido construída dentro de uma modelagem verde. O trecho de 55 quilômetros da Serra do Mar, por exemplo, será construído a partir de túneis e viadutos para diminuir os impactos sobre a fauna e a flora.

“Tivemos alguns avanços bem importantes, como a menor supressão de mata nativa, que é algo que buscamos desde o início. Alguns ajustes de traçado também reduziram a interferência urbana, melhorando a convivência entre trem e cidades. Nós também promovemos a reposição de alguns canteiros

de obras, que foram colocados em áreas mais interessantes, tanto do ponto de vista social quanto ambiental”, explicou.

## Desafios

Há 20 meses o projeto da Ferroeste está na fase de obtenção da Licença Prévia Ambiental junto ao Governo Federal. Devido à complexidade de licenciar um empreendimento linear de grandes proporções, o Ibama solicitou estudos adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental (EIA) original, baseado em vistorias técnicas realizadas em maio do ano passado e nas sugestões protocoladas nas audiências públicas.

Na primeira rodada de estudos, segundo o Governo do Estado, uma equipe de 150 profissionais percorreu todo o percurso proposto para levantar informações sobre a flora, os meios físicos e geológicos, e avaliar a qualidade da água nas bacias hidrográficas e do ar. Dados referentes a ruído, formação das cavernas, bem como

a vida existente nestes lugares, também foram catalogados.

Agora, os profissionais contratados pelo Governo Estadual para a realização do EIA voltaram a campo, redimensionaram as análises anteriores e avaliaram novas alternativas de traçado nos locais indicados pelo órgão licenciador. Esse trabalho envolveu a análise de novas áreas com o intuito de convergir as exigências técnicas de rampas e curvas adequadas para o tráfego seguro das composições aos interesses sociais e ambientais.

O Governo do Paraná informou que está fazendo estudos adicionais em comunidades indígenas, requeridos pela Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai). O Estudo de Componente Indígena (ECI), já finalizado e protocolado na Funai, foi aprovado por unanimidade pelos líderes das 11 aldeias da Terra Indígena de Rio das Cobras, em Nova Laranjeiras. Foram analisados os impactos sobre 11 aldeias e cerca de 3 mil habitantes.

## Competitividade

Ao todo, serão 1.567 quilômetros de novos trilhos que vão interligar grandes regiões produtoras de grãos às indústrias de proteína animal e o Porto de Paranaguá. A Nova Ferroeste é uma alternativa para a predominância do modal rodoviário entre as regiões do Brasil.

Estudos apontam para uma vantagem competitiva do trem no transporte de cargas em viagens superiores a 300 quilômetros. Na triagem do Porto de Paranaguá, no primeiro semestre de 2023, cerca de 85% dos caminhões que chegam ao Pátio Público partiram de locais com distâncias superiores, vindos do interior do Paraná e de estados como Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Santa Catarina.

Após a obtenção da Licença Prévia Ambiental, o projeto completo vai a leilão, podendo ser arrematado por um consórcio ou uma única empresa. O vencedor será responsável por construir e explorar toda a nova malha ferroviária por 99 anos.



## REGIÃO NORDESTE

# Estaleiro Atlântico Sul inicia fabricação de carretéis para mercado offshore

Começo da produção representa um marco na nova fase da companhia, que agora vai além de reparo e naval

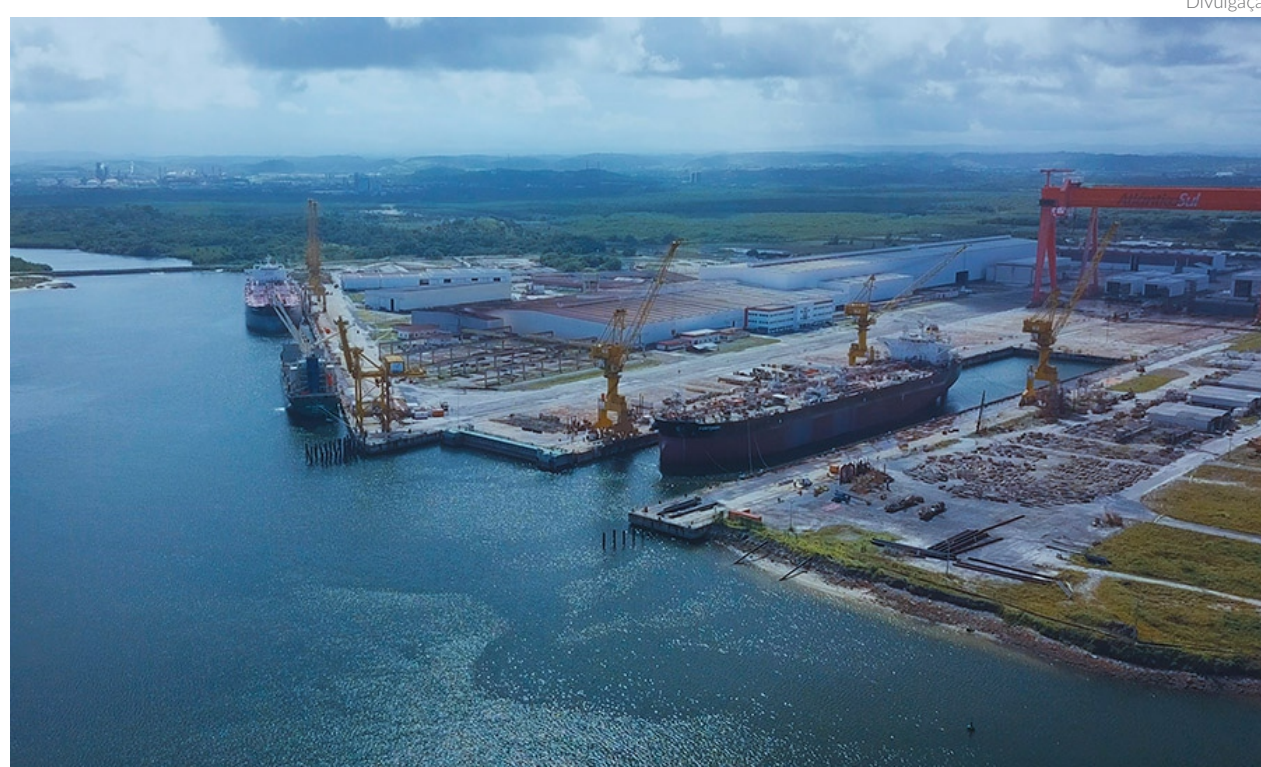
VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O Estaleiro Atlântico Sul Heavy Industry Solutions (EAS), localizado no Porto de Suape (PE), anunciou o início da fabricação de 80 (reels) carretéis metálicos para o lançamento de tubos flexíveis offshore. Os produtos serão utilizados por um cliente em sua base logística no Porto do Açu, no Rio de Janeiro.

A nova produção vem um ano após o estaleiro mudar seu posicionamento de mercado e abrir a companhia para outros segmentos industriais, além do reparo e naval. A informação foi divulgada na quinta-feira (23), durante a 17ª Navalshore, no Rio de Janeiro.

“Trata-se de um marco dessa nova fase da empresa, que proporciona manter a oficina em plena operação”, afirmou o diretor comercial e de Operações do Atlântico Sul, Léo Delarole.

O reposicionamento do EAS foi anunciado em agosto do ano passado e desde então, a companhia vem prospectando oportunidades no segmento de estruturas metálicas subsea e offshore.



A nova produção vem um ano após o Estaleiro Atlântico Sul mudar seu posicionamento de mercado e abrir a companhia para outros segmentos industriais, além do reparo e naval

A fabricação dos carretéis começou com o início do corte das 6 mil toneladas de chapas metálicas que serão utilizadas nesses produtos. É um lote de 80 bobinas, com prazo de entrega de cinco meses.

Em fevereiro deste ano, já dentro do novo segmento assumido pela empresa, o Atlântico Sul entregou um projeto de estruturas subsea para um player que atua no mercado offshore no setor de óleo e gás.

Foi a primeira entrega do gênero feita pelo Atlântico Sul. “Essa entrega nos qualifica como uma das principais alternativas no Brasil para esse tipo de produto”, garante Delarole.

Nessa perspectiva, conta o executivo, o Atlântico Sul estabeleceu uma agenda de visitas a clientes e potenciais parceiros, prospectando novos contratos para 2024. Paralelamente à fabricação dos novos produtos, a empresa mantém os

serviços de reparo naval.

## Financiamento para o setor

Em conferência na Navalshore na tarde de quarta-feira (23) no painel sobre transição energética na indústria marítima, a chefe do Departamento de Gás, Petróleo e Navegação do BNDES, Elisa Salomão Lage, mencionou quatro possibilidades de uso de recursos do Fundo da Marinha Mercante

para financiamento ao setor naval: construção e modernização de embarcações mais eficientes; reciclagem de embarcações (sucateamento ou desmantelamento); gastos locais para aquisição, construção e integração de módulos de plataformas; e construção e integração de estruturas flutuantes para geração de energia offshore.

Segundo ela, o BNDES está aberto para o mercado naval, em oportunidades de negócio com o foco em ESG (ambiental, social e governança).

Para o novo CEO da companhia, Roberto Brisolla, a perspectiva de retomada da indústria naval traz “grandes oportunidades” que podem alavancar os negócios do estaleiro Atlântico Sul.

Além da possibilidade de financiamento citada por Elisa, o governo Federal incluiu no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3), a construção de 25 navios petroleiros e o descomissionamento de 26 plataformas obsoletas que serão reaproveitadas para outros fins. O CEO do EAS também garante que o estaleiro está pronto para atender demandas da Petrobras e Transpetro.

# Começa temporada de exportação de frutas frescas pelo Porto do Pecém

Carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias, mangas e uvas produzidas em quatro estados do Nordeste

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

Começou na noite de sexta-feira (25) a temporada 2023/2024 de exportação de frutas frescas pelo Porto do Pecém (CE). A carga inicial é de 2,5 mil toneladas e inclui melões, melancias, mangas e uvas produzidas nos estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia.

Desse volume inicial, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra). O restante seguirá para outros portos da Europa. A exportação iniciará com o MSC Sofia Celeste, primeiro navio dedicado ao servi-



Do volume inicial de 2,5 mil toneladas de frutas exportado pelo Porto do Pecém, 98% será descarregado nos portos de Roterdã (Países Baixos) e de Londres (Inglaterra)

ço de exportação da safra atual de frutas para a Europa.

“Essa operação marca o

início da temporada das frutas, um dos nossos carros-chefes. Estamos com uma expectativa

muito positiva com a safra este ano, tanto para a Europa quanto os Estados Unidos”, disse André

Magalhães, diretor comercial do Complexo do Pecém. Nos sete primeiros meses deste ano, o Pecém exportou 25,6 mil toneladas de frutas.

Daniel Soares, gerente da MSC em Fortaleza e no Pecém, explicou que a empresa opera no Pecém desde a inauguração do porto cearense, em 2002, mas o serviço de exportação de frutas teve início apenas em 2017, apostando na localização estratégica do Pecém.

Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte são os estados que mais exportam frutas do Brasil, tornando a região Nordeste líder nacional neste segmento.



# Movimentação de cargas no Porto de Maceió cresce 10% no primeiro semestre

Cargas da categoria granel sólido se destacam com acréscimo de 15%

Divulgação

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br

O Porto de Maceió (AL) registrou crescimento de 10% na movimentação de cargas no primeiro semestre deste ano, ao contabilizar 1,41 milhão de toneladas entre janeiro e julho, ante 1,27 de toneladas no mesmo período do ano passado. Os dados são da Administração do Porto de Maceió (APMC).

O destaque ficou com as cargas da categoria granel sólido, com aumento de 15,26%, mantendo o perfil graneleiro do complexo portuário de Maceió. Só o minério de cobre contabilizou 87,35% de acréscimo, seguido por açúcar a granel (+20,41%) e o coque de petróleo (+60,94%). Além disso, foram movimenta-



O destaque nos números referentes ao primeiro semestre ficou com as cargas da categoria granel sólido, com alta de 15,26%, mantendo o perfil graneleiro do Porto de Maceió

das 21 mil toneladas de clinker (forma básica do cimento), totalizando crescimento de 100% desta carga em relação ao ano passado, que não contou com operações deste tipo.

Em relação ao granel líquido, o saldo se mantém positivo com a movimentação do óleo die-

sel com aumento de 18,23%. Na carga geral, a categoria peças apresentou aumento de 100%, movimentando 270 toneladas nestes seis meses.

O administrador do Porto de Maceió, Diogo Holanda, enfatizou a importância do trabalho de logística. "O Porto de

Maceió vem apresentando um contínuo crescimento, sobretudo este ano, quando comparamos ao anterior. Isso é fruto de muito trabalho, logística e bom uso dos recursos, visando cada vez mais o desenvolvimento", declarou.

## Nova balança

O Porto de Maceió adquiriu uma nova balança rodoviária eletrônica para melhorar a logística e a segurança das operações.

Diogo Holanda, que representa a Administração do Porto de Maceió (APMC), assinou o contrato de compra e instalação do novo equipamento no último dia 16 de agosto.

De acordo com ele, a aquisição é necessária para garantir maior controle do recebimento de materiais entregues a granel

pelas empresas que movimentam a carga, além de eliminar gargalos na logística de pesagem de mercadorias embarcadas e desembarcadas via Porto de Maceió.

"Com essa aquisição vamos conseguir melhorar as operações logísticas, operar com mais agilidade e segurança, melhorando o fluxo e evitando chances de prejuízos aos operadores portuários, agentes marítimos, recebedores e transportadores", afirmou Holanda.

O novo posto de pesagem terá capacidade de 140 toneladas, com subdivisão mínima de 20 quilos, e deverá contar com sistema integrado à balança já existente na administração do porto. Atende também as normas técnicas e ambientais devidamente aprovadas e aferidas pelo Inmetro.

# É HOJE

## SUDESTE EXPORT 2023

BELO HORIZONTE - MG - 28 E 29 DE AGOSTO

### PROGRAMAÇÃO 28 DE AGOSTO

15h00 - Abertura do InfraJur  
Encontro de Direito de Logística,  
Infraestrutura e Transportes

15h15 - Painel 1 do InfraJur:  
Impactos da ADIN 5322 no  
Transporte Rodoviário de Cargas

17h00 - Painel 2 do InfraJur:  
Regulação no setor de  
infraestrutura e a atuação do TCU

18h30 - Solenidade de Abertura  
com autoridades convidadas

Programação  
atualizada  
diariamente no site  
do Brasil Export:



forumbrasilexport.com.br

**SUDESTE  
EXPORT**  
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,  
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA

REALIZAÇÃO



PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL





A edição desta semana da coluna BE Job traz vagas abertas por empresas dos mais variados setores da infraestrutura, de operadores portuários e logísticos a fabricantes de celulose e traders. Na Região Sudeste, a Santos Brasil contrata profissionais de ensino superior para a função de analista de comunicação pleno. No Sul, a Cargill seleciona candidatos para o cargo de auxiliar de operações. E na Região Norte, a Hidrovias do Brasil tem vagas para planejador de manutenção. Veja outras oportunidades em todo o Brasil a seguir.

## REGIÃO SUDESTE

### ↳ Ensino Superior

#### ANALISTA DE INTELIGÊNCIA E PROJETOS OPERACIONAIS PLENO

**Empresa:** Santos Brasil  
**Cidade:** Guarujá (SP)  
**Período:** Tempo Integral  
**Atividade:** Apoiar à Gerência e Coordenação da área, reportando dados e insights, e desenvolvendo uma compreensão completa das principais necessidades e urgências da companhia; Estruturar os projetos operacionais e atuar na consolidação e gestão destes, de forma a suportar a evolução e transformação da área operacional; Atuar na condução dos projetos, planos de ação e gestão de mudança.  
**Requisitos:** Pesquisas operacionais; mapeamento de processos, dimensionamento de processos, Inglês Avançado e conhecimento em Gestão de Projetos.  
**Inscrições:** <https://l1nq.com/U0vjv>

#### ANALISTA DE COMUNICAÇÃO PLENO

**Empresa:** Santos Brasil  
**Cidade:** Guarujá (SP)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Buscar e desenvolver pautas para seus públicos estratégicos, com foco prioritário em funcionários; Validar as informações e redigir conteúdo para os canais de

# Empresas de infraestrutura, transportes e portuárias têm vagas abertas. Confira!

comunicação interna; Atualizar conteúdo nas diversas mídias da companhia, sejam elas internas ou externas (aplicativo, e-mail e TV corporativa).

**Requisitos:** Perfeito domínio da língua portuguesa na forma escrita e profundo conhecimento dos mais atuais manuais de redação e regras gramaticais, conhecimentos na utilização de ferramentas do Microsoft Office e ferramentas do Adobe Creative.

**Inscrições:** <https://l1nq.com/FqThP>

### ↳ Ensino Técnico

#### OPERADOR MANTENEDOR MULTIMODAL III - Vaga

Afirmativa para Mulheres  
**Empresa:** Ultracargo  
**Cidade:** Santos (SP)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Manter registros e acompanhar as operações marítimas, rodoviárias, ferroviárias e transferências entre tanques, garantindo o cumprimento dos procedimentos baseando-se em leis, normas e boas práticas e requisitos dos clientes.  
**Requisitos:** Curiosidade e busca constante pelas melhores práticas do mercado, capacidade para prever e antecipar demandas do negócio e bom relacionamento, comunicação e escuta ativa.  
**Inscrições:** <https://l1nk.dev/l3VcV>

## REGIÃO SUL

### ↳ Ensino Fundamental

#### AUXILIAR DE OPERAÇÕES

**Empresa:** Cargill  
**Cidade:** Quatro Pontes (PR)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Operação de ensaque, paletização e aplicação de filme stretch, carga e descarga de veículos (produtos acabados sacarias, produto acabado a granel, matérias primas ou qualquer outro material que seja necessário), coleta de amostras – Considera trabalho em altura.  
**Requisitos:** Disponibilidade no seguinte horário: 08:00 às 17:00 (segunda a sexta) e

08:00 às 12:00 (sábados).

**Inscrições:** <https://acesse.one/n37iG>

### ↳ Ensino Médio

#### OPERADOR III

**Empresa:** Cargill  
**Cidade:** Maringá (PR)  
**Período:** tempo Integral  
**Atividade:** Auxiliar no processo de recebimento de produtos nas moegas, realizando as ações manuais de trava e destrava de caminhões do tombador, no controle de volume de descarga de produtos do caminhão.

**Requisitos:** Noções básicas de mecânica para operar os equipamentos sem riscos, Informática básica. Disponibilidade para revezamento de turno 6X2.

**Inscrições:** <https://l1nk.dev/QXG9D>

## REGIÃO NORTE

### ↳ Ensino Técnico

#### ANALISTA DE SUPORTE DE INFRAESTRUTURA

**Empresa:** Santos Brasil  
**Cidade:** Belém (PA)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Suportar o parque de TI, contemplado com processos automatizados, e usuários de recursos como micro-informática, além de administrar ambientes mantendo o pleno funcionamento e aplicando melhorias, assim como executando preventivas que reduzam falhas e indisponibilidades operacionais.  
**Requisitos:** Conhecimento na área de TI  
**Inscrições:** <https://l1nq.com/Ec93u>

### ↳ Ensino Médio

#### PLANEJADOR(A) DE MANUTENÇÃO

**Empresa:** Hidrovias do Brasil  
**Cidade:** Barcelona (PA)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Montar e elaborar o plano de manutenção, em conjunto com a Gerência e Coordenadores de Manutenção, mediante a consolidação, análise e verificação das informações,

visando contribuir com a melhoria do rendimento dos equipamentos; Participar da elaboração do plano mestre de manutenção (plano de 52 semanas); Participar das revisões dos planos de manutenção.

**Requisitos:** Experiência em manutenção industrial em embarcações, conhecimento básico de planejamento estratégico e outros e conhecimento avançado em Sistema SAP.

**Inscrições:** <https://ury1.com/YKbLL>

## REGIÃO NORDESTE

### ↳ Ensino Médio

#### INSTRUMENTISTA I

**Empresa:** Ultracargo  
**Cidade:** Ipojuca (PE)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Auxiliar na especificação de instrumentação e automação do site, listar materiais necessários para a reposição e conservação dos ativos e testar o funcionamento de máquinas, equipamentos e instalações.  
**Requisitos:** Conhecimento em Instrumentação / Sinais Elétricos / Automação e experiência em indústrias do segmento de óleo e gás, automotiva, estaleiros.  
**Inscrições:** <https://acesse.one/mKbfr>

### ↳ Ensino Superior

#### ANALISTA OPERACIONAL PLENA - FERROVIA (vaga afirmativa para mulheres)

**Empresa:** Vale  
**Cidade:** São Luís (MA)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Desdobrar o planejamento de médio prazo atualizando as manutenções necessárias para as próximas semanas e o seu desdobramento no curto prazo, informando corretamente as premissas adotadas no planejamento e limitações de recursos ao Planejamento Integrado (COI/IBP).  
**Requisitos:** Experiência com planejamento da manutenção/operação, conhecimentos de Power BI e

Noções de SAP.

**Inscrições:** <https://acesse.one/XIBqU>

## REGIÃO CENTRO-OESTE

### ↳ Ensino Superior

#### ANALISTA DESENVOLVIMENTO SOCIAL SR

**Empresa:** Suzano  
**Cidade:** Três Lagoas (MS)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Monitorar os procedimentos de certificação; Fornece suporte na coleta e análise de indicadores da área; Estabelecer e fortalecer o relacionamento com as comunidades localizadas no entorno das Unidades Industriais e Florestais visando promover o desenvolvimento sustentável local e a geração de valor a toda parte interessada da Empresa, por meio de estratégias de diálogo e de projetos sociais.  
**Requisitos:** Vivência com certificações, análise de relatórios e indicadores, experiência com projetos socioambientais e habilidade para estruturar e gerir tarefas e responsabilidades, demonstrando um alto nível de organização e autonomia.  
**Inscrições:** <https://l1nk.dev/mywt9>

### ↳ Ensino Médio

#### ASSISTENTE RECURSOS HUMANOS

**Empresa:** Suzano  
**Cidade:** Três Lagoas (MS)  
**Período:** Tempo integral  
**Atividade:** Planejamento e operacionalização das atividades de RH, Atuar como facilitador entre o cliente interno e o RH, dando suporte aos gestores nas tomadas de decisão, viabilizando as ações de RH em conjunto com a área de Gente e Gestão e atendimento às pessoas colaboradoras.  
**Requisitos:** Experiência na atuação em RH (principalmente quando falamos de atendimento), Pacote Office e CNH B.  
**Inscrições:** <https://acesse.one/h3uwO>



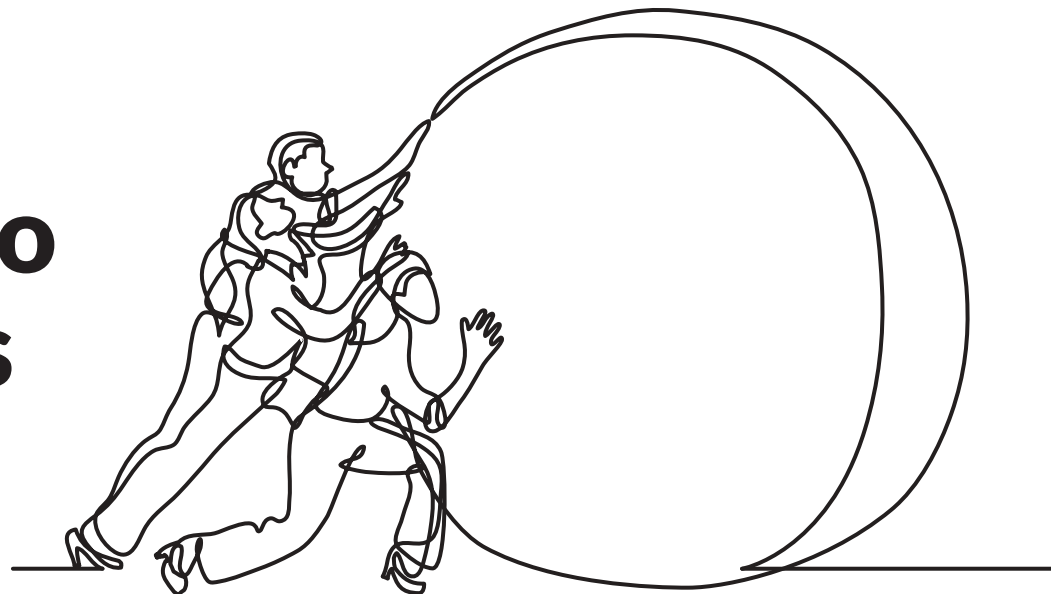


## HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,  
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

### ► ESTRATÉGIA

# Aprendizado contínuo, um desafio a ser encarado todos os dias



((

Há três métodos para ganhar sabedoria: primeiro, por reflexão, que é o mais nobre; segundo, por imitação, que é o mais fácil; e terceiro, por experiência, que é o mais amargo.”

Confúcio, pensador e filósofo chinês.

A contribuição de Confúcio para a base do conhecimento da humanidade é incontestável. A maior prova disso é continuarem válidas, em 2023, as ideias de um homem que viveu entre 552 a.C. e 489 a.C. Eu gosto, porém, de lembrá-lo por seu título, a frase que ficou cunhada em seu túmulo: "Senhor Propagador da Cultura, Sábio Supremo e Grande Realizador".

Interessante, não? A parte que o chama de "Realizador" me encanta. Concebeu ideias que valiam a pena, colocou-as em prática, ensinou outros, possibilitando assim criar novos "professores" munidos da mesma atitude.

Nessa linha, foi certamente obrigado a praticar, aprender continuamente algo muito parecido com o desafio que enfrentamos nos dias de hoje: fazer rodar, em nossas carreiras e nas organizações, a Aprendizagem Contínua, o espírito de Lifelong Learning, a capacidade de aprender durante toda a vida.

Ideia excelente, cuja consequência para as empresas é a necessidade de desenvolver programas de Educação Continuada que mantenham os colaboradores no "estado da arte" das estratégias, táticas e técnicas típicas de cada negócio.

Escrevi anteriormente e repito porque tenho convicção: já temos massa de informação suficientemente discutida sobre a necessidade imperiosa de qualificar continuamente, preparar constantemente para o trabalho, nas necessárias Hard Skills (aprendizado de técnicas e ferramentas de trabalho) e Soft Skills (comportamento, comunicação, relacionamento interpessoal). Está mais do que na hora de colocá-la em prática. Há diferentes formas de implantar esse conceito. A mais organizada que conheço – e que defendo como a mais efetiva – é a Universidade Corporativa. Implantei pelo menos três grandes projetos como esse. Tive a oportunidade de aprender com acertos e erros.

As UC's, como são também conhecidas, têm a vantagem de reunir numa plataforma única os títulos de treinamento e desenvolvimento alinhados com a estratégia, a tática e a operação da empresa. Cria, disponibiliza e difunde conhecimentos que têm a ver com o dia a dia do negócio, logo, com alta capacidade de produzir resultados.

Faço uma observação sobre o processo de implantação, uma daquelas que aprendi com os grandes amigos que são os erros: antes de pensar nos títulos que comporão a grade de treinamentos e cursos, é necessário entender quais são as Competências (assim mesmo, com letra maiúscula) que os diversos níveis da organização precisam possuir para fazer o negócio funcionar.

Meu plano de trabalho para a implantação seria – resumidamente – assim:

1. Definir e difundir, de forma clara, os objetivos estratégicos da organização. É trabalho para a alta direção;
2. Determinar quais são e como contribuem para os resultados do negócio, cada nível funcional da empresa. Na prática, significa ter um organograma e um mapa de processos que "conversem" um com o outro;
4. Definir as competências necessárias para que cada nível desempenhe bem o seu papel. Isso pode ser feito – individualmente - numa bem escrita descrição de cargos. Em nível organizacional deve ser criado um modelo de competências, que represente o conjunto da empresa;
4. Realizar o assessment do time de líderes, identificando o nível de manifestação de cada um em relação ao modelo de competências definido. Há ferramentas que, aliadas à entrevista de evento comportamental, produzem um resultado grande assertividade;
5. Capacitar o time de líderes nas competências que precisam desenvolver. Esse grupo, por sua vez, capacita os demais. Recomendo que essa capacitação seja o capítulo de estreia da universidade corporativa.

Tendo concluído com sucesso esse conjunto de condições, aí, sim, estamos prontos para montar a grade de títulos que comporão a UC.

Essa sequência de implantação serve tranquilamente para ser usada em uma organização. Se pensarmos na implantação num setor da atividade econômica, como o nosso, o portuário, por exemplo, ela também é possível, se levarmos em consideração as complexidades adicionais vindas das diferenças entre os diferentes tipos de operadores portuários (suas atividades, tamanho, formato da operação), as regionalidades (são muito "brasis" dentro do nosso País) e as vocações de cada porto que a compõe.

Uma aventura desafiadora, que envolverá reflexão, imitação e experiência como "Confúcio diz...".

NESSA LINHA, (CONFÚCIO) FOI CERTAMENTE OBRIGADO A PRATICAR, APRENDER CONTINUAMENTE ALGO MUITO PARECIDO COM O DESAFIO QUE ENFRENTAMOS NOS DIAS DE HOJE: FAZER RODAR, EM NOSSAS CARREIRAS E NAS ORGANIZAÇÕES, A APRENDIZAGEM CONTÍNUA, O ESPÍRITO DE LIFELONG LEARNING, A CAPACIDADE DE APRENDER DURANTE TODA A VIDA DE TRABALHO (PESQUISAS INDICAM QUE ELES SERÃO CERCA DE 75% DA FORÇA DE TRABALHO ATÉ 2030).



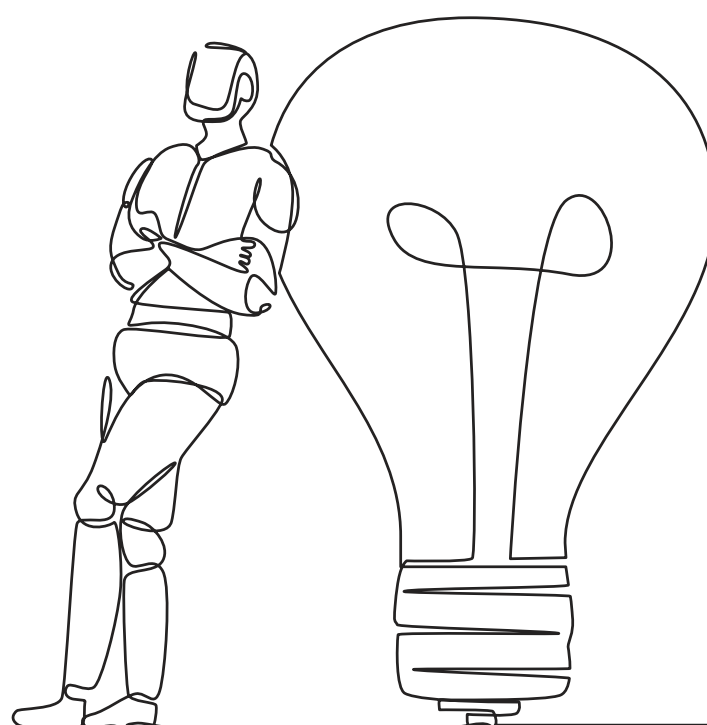
## OPINIÃO

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

► INFRAESTRUTURA

## Os ignorados da Amazônia



**A** Amazônia é tipicamente ignorada pelos centros de poder. Quando percebida, o olhar é para explorar seus recursos, com uma percepção de proteção do “meu clima”, em uma extremidade da régua, ou por uma visão “não use seus recursos de maneira sábia” para que não nos tornemos competidores. Há muito mais de geopolítica, comércio e preocupações particulares do que de proteção do ambiente pelo ambiente e para o ambiente.

Por exemplo, os rios da Amazônia não são verdadeiras hidrovias, mas com frequência são chamadas de hidrovias. Sendo um erro sutil ou uma decisão racional, seu efeito é dar a impressão que existe alternativa verdadeira e total de transporte pelos rios. Como se diz nas redes: “só que não”. Acontece que estamos prestes ao enfrentamento de uma seca que provavelmente será muito severa e que terá como consequência restrições de calado expressivas na “hidrovia” do Rio Amazonas, em especial na região do Tabocal e na foz do Rio Madeira. Este problema afetará Manaus e o principal corredor de exportação de soja do País.

Qual o sonho para uma Amazônia melhor? Para uns, será a remoção dos moradores das margens dos rios, que atrapalham as grandes embarcações. Para outros é transformar os índios em consumidores de quinquilharias da China. Ou encontrar um convívio harmônico com a natureza. Alguns outros prefeririam decifrá-la, apenas para entender ou para exercer algum tipo novo de domínio. Por fim, alguns optariam por não fazer nada e deixar como está, para o respeito da natureza ou para

continuar tudo como está.

A classificação do que se quer e por quais razões se quer é muito relevante para o entendimento sobre o próximo passo e a construção do futuro almejado. Precisamos com urgência de várias plataformas que gerem riqueza para a região, sob pena de tudo seguir como sempre foi: uma lenta e continuada destruição, com aumentos e reduções na velocidade da esteira destrutiva de culturas, de modos de vidas, árvores, peixes, animais e água.

Precisamos começar a montar plataformas tecnológicas de comércio dos recursos da região, para sua manutenção e preservação. É preciso criar um meio de intermediação de vendas, usando os novos paradigmas da internet. Há interesse em plantar uma árvore na região? Por que ainda não temos como fazer isso facilmente? Precisamos melhorar a condição de vida dos cidadãos e das cidades grandes da Amazônia.

A dimensão das grandes cidades e a dos ribeirinhos são distintas. Enquanto não tratarmos dos problemas diferentes com soluções para cada natureza do problema, teremos métodos destrutivos. Já há compreensão de mundo e ferramentas tecnológicas suficientes para a visão sistêmica começar a ser adotada, tal qual previsto por Capra e tantos outros pensadores contemporâneos. É necessário entender o que interessa para o país urbano e para a Amazônia profunda. Encontrar soluções para as duas dimensões é o grande desafio, de tal forma que saíamos da situação de destruição, miséria e fome que prevalece.

ESTAMOS PRESTES AO ENFRENTAMENTO DE UMA SECA QUE PROVAVELMENTE SERÁ MUITO SEVERA E QUE TERÁ COMO CONSEQUÊNCIA RESTRIÇÕES DE CALADO EXPRESSIVAS NA “HIDROVIA” DO RIO AMAZONAS, EM ESPECIAL NA REGIÃO DO TABOCAL E NA FOZ DO RIO MADEIRA. ESTE PROBLEMA AFETARÁ MANAUS E O PRINCIPAL CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE SOJA DO PAÍS.



**LUIZ FELIPE DA COSTA SANTANA**

advogado e portuário de São Sebastião (SP)

opinio@portalbenews.com.br

▶ ANÁLISE

# Porto de São Sebastião, uma retrospectiva com perspectivas



Conforme eram as escritas dos antigos textos europeus, “no dia 20 de janeiro do ano de Jesus Cristo de 1502”, passava por nosso canal uma pequena flotilha de navios portugueses, comandada pelo capitão Gonçalo Coelho, trazendo a bordo um importante cartógrafo e navegador chamado Américo Vespúcio e que, ao jogar suas âncoras, batizou o acidente geográfico a sua frente de Ilha de São Sebastião, por ser esse o Santo do dia.

A missão dessa esquadra era a de pesquisar a geografia da costa brasileira recém descoberta e, assim, iniciar as ações de posse do novo território da Coroa Portuguesa. Com essa ação de levantamento cartográfico, a Coroa teria informações precisas para se estabelecer e povoar, além de obter informações estratégicas para sua frota navegar e ancorar com segurança.

Eram informações cruciais para a Coroa e foi nesse dia, com esse primeiro mapa da nossa costa brasileira, que nasce o nome “Porto de São Sebastião”, assim batizado pelo então navegador como informação militar e estratégica para que outros navegadores da coroa portuguesa soubessem que aqui haveria abrigo e boas condições para seus navios e tripulações.

Esse navegador, cartógrafo e aventureiro do século XVI que por aqui passou, futuramente, emprestaria seu nome ao novo continente, que hoje chamamos de América.

Mas é em 1935 que nasce o Porto de São Sebastião na configuração em que se encontra, quando as primeiras obras iniciam o caminho para uma nova saída às exportações do nosso País, naqueles tempos com foco na produção cafeeira e de arroz do nosso Vale do Paraíba.

Juntamente com o porto, alguns anos antes, em 1932, iniciam-se as obras da estrada de acesso, a Tamoios. Obras que nascem das mentes brilhantes de dois grandes homens de alma caíçara e de elevado espírito cívico, a construção do porto por meio de dr. Manoel Hipólito do Rego, nosso primeiro deputado estadual e o único deputado federal eleito por nosso povo, e a estrada pelo brilhante e valente coronel da Força Pública do Estado de São Paulo Edgar Armond.

Dizem que as histórias desses dois homens se unem em uma viagem de barco de Santos para São Sebastião, quando tiveram a oportunidade de debater as oportunidades da nossa região e da nossa cidade de São Sebastião. Foi quando então entenderam sobre a importância de se aproveitar as condições geográficas, bem como da necessidade de levarem algum

desenvolvimento para o povo do Litoral Norte Paulista, região que ambos amavam, nascendo nessa viagem a ideia da construção do Porto de São Sebastião e da Estrada Tamoios.

A peculiaridade da estrada é que a sua construção se inicia com alguns poucos soldados da Força Pública do Estado de São Paulo, sob o comando do coronel Armond nos idos de 1932, interrompida em 9 de julho daquele ano por conta da Revolução Constitucionalista e só retornando a obra após o término da guerra de São Paulo contra as forças federais.

Assim nasceu o Porto de São Sebastião e a Estrada Tamoios, cujo nome se dá como uma justa homenagem à Confederação das Tribos Tupinambás, que se unem em uma luta de resistência por seu território contra as forças invasoras dos portugueses, associados aos povos tupiniquins, esses, inimigos naturais daqueles.

Contudo, apesar do sucesso da obra e de todo empreendimento para a sua época e do impacto positivo que causou na cidade e a toda região, revelando as belezas naturais do Litoral Norte, o que iniciou um ciclo turístico, além de portuário, passados 88 anos do início das obras portuárias, verdade é que o Porto de São Sebastião está como outrora, em seu formato inicial, com apenas um berço curto e com calado raso, suficiente para sua época, mas aquém para os modernos e grandes navios de hoje.

Por outro lado, foi por conta da existência desse porto que, nos anos 60, a Petrobras se instalou por aqui, trazendo uma nova era de desenvolvimento para a cidade e a região, abrindo espaço para mais trabalho, renda e receita.

A instalação da Petrobras aqui em nosso Canal de São Sebastião ou Canal de Toque-Toque, como registram as cartas náuticas, se dá pela necessidade de termos condições de receber navios maiores e com maior calado, condições inexistentes em outros locais da costa brasileira.

Sua instalação advém da época em que os egípcios fecharam o Canal de Suez, obrigando os armadores de todo o mundo a darem uma volta na África para buscarem petróleo no Oriente Médio e outras mercadorias no extremo Oriente. Essa situação obrigou a indústria naval a construir navios maiores para que pudessem reduzir os fretes marítimos e otimizar suas viagens mais longas. Foi quando a Petrobras precisava de algum lugar onde esses grandes petroleiros pudessem atracar e desembarcar suas mercadorias, sendo o Canal de São Sebastião o melhor local na costa brasileira para esse novo terminal. ▶



# OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 11

APESAR DO SUCESSO DA OBRA E DE TODO EMPREENDIMENTO PARA A SUA ÉPOCA E DO IMPACTO POSITIVO QUE CAUSOU NA CIDADE E A TODA REGIÃO, REVELANDO AS BELEZAS NATURAIS DO LITORAL NORTE, O QUE INICIOU UM CICLO TURÍSTICO, ALÉM DE PORTUÁRIO, PASSADOS 88 ANOS DO INÍCIO DAS OBRAS PORTUÁRIAS, VERDADE É QUE O PORTO DE SÃO SEBASTIÃO ESTÁ COMO OUTRORA.

O Canal de São Sebastião tem características únicas, apresentando uma poligonal de porto organizado diferenciada de qualquer outro, tendo 30 km de extensão, com 500 metros de largura, com uma profundidade média de 25 metros, com duas entradas marítimas, ou seja, não estuarinas, com zero por cento de sedimentação, tendo ao norte uma entrada natural com 18 metros de profundidade e ao sul com 25 metros, numa variação de tábua de maré de apenas 1 metro, condições ímpares perante os portos brasileiros.

Porém, desse potencial de navegabilidade e segurança para a entrada e saída de grandes navios, somente a Petrobras faz uso, posto que, nas concepções portuárias do início do Século XX, quando o Porto de São Sebastião foi construído, o aproveitamento de tais condições naturais não foi feito, nos mantendo à margem das principais rotas comerciais marítimas.

Assim, o Porto de São Sebastião chega ao Século XXI da mesma forma como fora concebido no início do Século XX, ainda distante do seu potencial de uso para o bem do Brasil.

No entanto, atualmente o porto pulsa com força máxima, batendo recordes anuais de movimentação de cargas e receitas, mas com suas limitações de infraestruturas físicas, está fadado à estagnação, caso algo não seja feito.

Contudo, na última década, o governo paulista investiu severamente na intenção de dar melhores condições para o desenvolvimento do Porto de São Sebastião: criou a Companhia Docas, dispôs de bons profissionais do mercado portuário e logístico do País, que implementaram o PDZ do Porto e criaram uma modelagem de ampliação do setor portuário, ao passo que o governo iniciava uma grande obra de duplicação da Tamoios, dando vazão ao que seria o novo porto ampliado.

Infelizmente, os planos de ampliação do porto foram frustrados por uma ação dos ministérios públicos Federal e Estadual, travando seu licenciamento prévio. Porém a Estrada teve continuidade e hoje, após R\$ 7.500.000.000,00 (Sete bilhões e quinhentos milhões de reais) investidos até aqui, já alcança as portas do Porto de São Sebastião, mas sem que o porto pudesse ter um metro de avanço em sua área de berço.

Essa é uma situação que não pode perdurar, sob pena de desperdício dos investimentos públicos e das condições naturais que o porto oferece à economia do País e ao desenvolvimento do setor portuário brasileiro. Razão pela qual a comunidade portuária, iniciou uma mobilização, organizando-se no sentido de levar aos poderes constituídos uma possível

alternativa de engenharia para a ampliação do porto, respeitando as características ambientais da região, sua comunidade caiçara da planície marítima do Araçá, com condições de ser aceita pela sociedade e sem obstáculos jurídicos para a sua implementação.

Isso levou a comunidade portuária de São Sebastião a se reunir com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, bem como com seu secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico. Nessa reunião, foi entregue uma carta, na qual se descrevem as razões de agir para a ampliação do porto paulista, anexando à carta oito documentos produzidos nos últimos dez anos, que perfazem um arcabouço de inteligência estratégica sobre como colocar o Porto de São Sebastião nas condições de atender em alto nível as necessidades econômicas e logísticas do Brasil.

Ao que se sabe, essa reunião com nosso ministro surtiu efeitos positivos. Membros da equipe técnica da Secretaria de Portos, acompanhados de técnicos do BNDES, se reuniram com a equipe da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo, onde pontos sobre o desenvolvimento do porto foram abordados, iniciando uma construção de ideias de como e quando fazer a ampliação do Porto de São Sebastião.

Não obstante essa bela ação tomada pelo setor portuário de São Sebastião, as ações não podem parar por aí e algo mais deve ser feito, sob pena de perdermos o “timing” da história e, mais uma vez, ficarmos à deriva do nosso próprio destino.

Assim, a comunidade portuária, envolvendo o setor sindical, o setor empresarial de todas as áreas econômicas do meio portuário, autoridades intervenientes do setor, autoridades locais e regionais, deve se unir e não esperar que outros decidam pelo nosso destino. É a hora de fazer acontecer!!!

É hora de unir a Região do Vale do Paraíba, empresários do setor de produção, logística, prefeituras e representantes da região na Alesp e no Congresso Nacional e, com essa força única, desenvolver e construir as pontes do diálogo, unir os elos das ideias para o desenvolvimento do Estado de São Paulo e do Brasil.

A união de forças locais nos levará à condição de mais berços, atendendo à demanda exigida pelo nosso Porto, que hoje já vê a fila de navios crescer ao largo, aguardando sua hora de atracação, sendo que os espaços terrestres existentes são disputados à unha entre os “players” locais, ou seja, não há mais tempo a esperar. Quem sabe faz a hora, não espera acontecer!