



portalbenews.com.br

TEMPERO BE Prático Claudio Paulino Rodrigues apresenta sua receita de arroz de entrecosto ▶ **p11**

ESTILO BE Em entrevista, terapeuta xamânica Shirly Glikas revela a importância de lidar com as pequenas mortes do cotidiano ▶ **p10**



Divulgação



Rio Grande do Sul lança programa de desenvolvimento de hidrogênio verde

Estado apoiará empreendimentos e implementará políticas públicas para o desenvolvimento do setor ▶ **p5**

Divulgação/Cargill



Navio ganha velas e economiza 1,5 tonelada de combustível por dia

▶ **p7**

RIO DE JANEIRO Antaq aprova proposta de edital para leilão de novo terminal no Porto de Itaguaí ▶ **p4**

OPINIÃO “Viver leve é jeito de ser feliz”, escreve Luiz Dias Guimarães em sua reflexão sobre o tempo ▶ **p8**

OPINIÃO João Amaral e Júlia Bertazzoli falam sobre ESRS e o caminho regulatório da União Europeia rumo ao financiamento sustentável ▶ **p9**

EDITORIAL

Uma solução sustentável e econômica

O anúncio do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, sobre o projeto de expansão da hidrovía Paraguai-Paraná, é uma notícia que merece destaque e reconhecimento. Esta iniciativa, que visa a integração econômica de países sul-americanos, representa um passo significativo em direção a um sistema de transporte mais sustentável e econômico na região.

A hidrovía Paraguai-Paraná é um recurso valioso que atravessa Brasil, Paraguai, Uruguai e Argentina. Essa via fluvial tem o potencial de ser uma importante rota de transporte para produtos agrícolas e minerais, conectando a América do Sul à Europa e aos Estados Unidos. No entanto, essa promissora hidrovía vem enfrentando desafios significativos, principalmente devido à controversa taxa de pedágio imposta pela Argentina.

O Brasil, junto com outros países afetados, argumenta que essa taxa é ilegal e carece de justificativa adequada por parte da Argentina. Essa questão destacou a necessidade de uma solução rápida e eficaz para as disputas comerciais na região, a fim de preservar a integridade e o potencial da hidrovía.

A expansão planejada da hidrovía Paraguai-Paraná oferece uma oportunidade única de revitalizar essa importante rota de transporte. Com investimentos adequados em infraestrutura e logística, a hidrovía pode se tornar uma alternativa econômica e ambientalmente sustentável ao transporte terrestre.

A vantagem ambiental é notável, já que o transporte hidroviário é geralmente mais eficiente em termos de consumo de combustível e emissões de carbono em comparação com o transporte rodoviário. Além disso, a utilização de hidrovias reduz a pressão sobre as já congestionadas rodovias e ferrovias, contribuindo para uma melhor qualidade de vida nas áreas urbanas.

Em um momento em que a sustentabilidade ambiental se tornou uma prioridade global, a expansão da hidrovía Paraguai-Paraná se alinha com os esforços internacionais para reduzir a pegada de carbono. Além disso, fortalece a integração econômica entre nações vizinhas, promovendo a estabilidade e o crescimento na região.

Portanto, é crucial que as nações envolvidas no projeto trabalhem de maneira colaborativa e eficaz para garantir que a expansão da hidrovía ocorra dentro de prazos razoáveis e com soluções acordadas para disputas comerciais. Essa hidrovía tem o potencial de ser um trunfo valioso para toda a América do Sul e um exemplo de como o transporte sustentável pode impulsionar o desenvolvimento econômico e ambiental.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

5 Governo do RS lança programa de desenvolvimento do hidrogênio verde no Estado

HUB

3 Porto de São Sebastião bate novo recorde com exportação de 22 mil bois em três navios

NACIONAL

3 Paulo Alexandre Barbosa será o relator do PL do Reporto na Câmara

Silveira diz que projeto de expansão da hidrovía Paraguai-Paraná deve sair até 2026

4 Antaq aprova edital para leilão de novo terminal no Porto de Itaguaí

REGIÃO SUL

4 Complexo soja movimentada US\$ 34 milhões por dia no Porto de Paranaguá

REGIÃO NORDESTE

5 Navio-veleiro Cisne Branco estará aberto para visita no Porto do Itaquí

MERCOSUL

6 Mercosul Export 2023 define programação e temas dos painéis técnicos

INTERNACIONAL

7 Navio ganha velas e chega a economizar 1,5 tonelada de combustível por dia

OPINIÃO

8 "A leveza do tempo", por Luiz Dias Guimarães

9 "ESRS e o caminho regulatório da União Europeia rumo ao financiamento sustentável", por João Amaral e Júlia Bertazzoli

ESTILO BE

10 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



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

Carga viva 1

As operações com cargas vivas - especificamente, a exportação de bovinos - têm estado em alta no Porto de São Sebastião, Litoral Norte de São Paulo. No mês passado, o complexo marítimo bateu um novo recorde operacional ao embarcar 21.084 animais em um único navio para a Turquia. Agora, estão sendo carregados 22.100 bois em três cargueiros: o Julia AK (que receberá 5.600), agenciado pela Argo; o Hajh Amina (5 mil), da Wilson Sons; e o Nabousi (11.500), também pela Argo.

Carga viva 2

Toda a operação é acompanhada por auditores fiscais federais agropecuários do Departamento de Saúde Animal e da Coordenação Geral de Vigilância Agropecuária Internacional (Vigiagro), do Ministério da Agricultura.

Litoral catarinense

Conhecido pela alta densidade de terminais e complexos portuários - atualmente abriga cinco instalações - o Litoral de Santa Catarina ganhará mais um empreendimento portuário. Será o IEP, sigla de Imbituba Empreendimentos & Participações. Orçado em R\$ 600 milhões e já licenciado, ele ficará ao lado do Porto de Imbituba. Com um cais linear com dois berços de atracação e preparado para movimentar contêineres e granéis sólidos, ele pode começar a ser construído no próximo ano, segundo seus executivos.

Agenda

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), participa hoje, às 10 horas, de um encontro do PSB em Osasco (SP). No evento, também estará o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e outras lideranças da legenda, tanto nacionais como locais.

Conectividade

Os portos de Cajupe e Ponta de Espera, voltados à movimentação de passageiros no Maranhão, vão ganhar cobertura 4G e, mais tarde, 5G. O serviço será lançado neste sábado, dia 2, às 9 horas, no terminal de Ponta de Espera, a partir de uma parceria entre o Ministério das Comunicações, o Governo do Estado e a operadora Tim. Serão beneficiados os 1,8 milhão de passageiros que utilizam os serviços de ferry-boat no local diariamente.

Paulo Alexandre Barbosa será o relator do PL do Reporto na Câmara

Texto que estende o benefício até 2027 está na Comissão de Finanças e Tributação

Divulgação/Câmara dos Deputados

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br

O deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB/SP) será o relator do Projeto de Lei (PL) 4885/2016 que estende o benefício do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) até 2027. O texto está na Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara dos Deputados.

O benefício que foi sancionado em 2004 pelo Governo Federal vence no dia 31 de dezembro. Existe a possibilidade de ser enviada uma Medida Provisória (MP) ao Congresso Nacional para garantir a continuidade do incentivo fiscal até 2027. O parlamentar não descarta essa possibilidade.

"Nós estamos abertos dentro do Congresso a essa discussão. Fato é que como eu fui designado relator desse Projeto de Lei, nós vamos ouvir o setor portuário, o governo e a sociedade civil. Vamos agilizar o parecer em relação a esse projeto justamente para que a gen-



O deputado federal Paulo Alexandre Barbosa não descarta o envio de uma Medida Provisória ao Congresso Nacional para garantir a continuidade do incentivo fiscal até 2027

te não tenha solução de continuidade na sequência dessa desoneração, temos o final do ano chegando e se nada for feito o setor portuário ficará sem esse benefício", disse.

O deputado destacou que caso o Reporto seja descontinuado, o desenvolvimento econômico do país será prejudicado. "O custo dessa desoneração

é estimado anualmente em R\$ 500 milhões para a União, um valor irrisório comparado ao lucro e ao resultado que o setor portuário gera para o país através da movimentação de cargas, escoamento da nossa produção que é muito significativa e escoada através dos portos brasileiros", ressaltou.

O texto precisa ser analisa-

do pela CFT na Câmara dos Deputados e depois vai a plenário. Caso seja aprovado pelos parlamentares, a matéria é encaminhada ao Senado, senão houver nenhuma mudança, o projeto vai à sanção presidencial, mas se os senadores discordarem da avaliação da Câmara, o projeto precisará ser analisado pelos deputados novamente.

Silveira diz que projeto de expansão da hidrovia Paraguai-Paraná deve sair até 2026

Ministro de Minas e Energia fez essa estimativa durante participação em fórum promovido pela Itaipu Binacional

Rafa Kondratsch/Itaipu Binacional

MARÍLIA SENA
marilia@portalbenews.com.br



Segundo o ministro Alexandre Silveira, o projeto de expansão da hidrovia Paraguai-Paraná faz parte de um planejamento de integração econômica do continente

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que o projeto de expansão da hidrovia Paraguai-Paraná deve sair até 2026. A declaração foi dada na quinta-feira, dia 31, durante o Fórum de Energia promovido pela Itaipu Binacional. Segundo ele, a medida faz parte de um planejamento de integração econômica do continente.

A hidrovia cruza o Brasil, o Paraguai, o Uruguai e a Argentina. De acordo com o ministro,

essa é uma agenda internacional prioritária do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O ministro, porém, não deu detalhes sobre o projeto, mas destacou

que a usina de Itaipu terá um papel fundamental no plano de desenvolvimento da hidrovia.

"A questão da hidrovia é fundamental tanto para o agro-

negócio brasileiro quanto para o setor mineral que a gente possa melhorar as condições da hidrovia do Paraná. Desde o Mato Grosso do Sul, passando pelo Paraná, Paraguai, Uruguai e Argentina, que é uma grande fonte de transporte desses produtos para toda Europa e para os Estados Unidos", disse.

A hidrovia Paraguai-Paraná causa atrito entre os países sul-americanos. No início do ano a Argentina começou a taxar em US\$ 1,47 por tonelada as embarcações que cruzassem o trecho da província de Santa Fé.

O governo do Brasil considera ilegal a cobrança e afirmou que a Argentina ainda não conseguiu comprovar a legalidade da arrecadação.

NACIONAL

Antaq aprova edital para leilão de novo terminal no Porto de Itaguaí

Expectativa é que leilão do ativo no complexo fluminense seja realizado ainda neste ano

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou na sexta-feira (1º) a proposta de edital para a licitação do terminal ITG 02, localizado no Porto Organizado de Itaguaí (RJ), destinado à movimentação e armazenamento de grãos sólidos minerais. A expectativa é que o terminal seja leiloadado ainda neste ano.

Em seu voto, o relator do processo, diretor Alber Vasconcelos, indeferiu os questionamentos feitos durante o período de consulta pública a respeito da modelagem desenvolvida pela agência reguladora.

O relator acatou a contribuição para inclusão de regra que delimite a participação de empresas detentoras de mercado relevante adotando cláusula que garanta a livre concorrência e a paridade no certame.

A limitação será para que empresas detentoras de contratos de arrendamento ou autorização no mercado de minério de ferro possam participar do certame somente em caso de não haver propostas válidas de outras empresas.

Segundo o relator, o objeti-



Divulgação

O projeto em Itaguaí tem uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas

vo é buscar a descentralização do mercado de minérios no complexo portuário de Itaguaí.

“Entendo ser fundamental o posicionamento da Antaq para restrição da participação de empresas que detêm esse share de mercado dentro do Porto de Itaguaí. A restrição em questão representa o dever de tutela dessa Agência de forma a garantir que a concorrência de mercado aconteça de forma justa”, disse.

Com as minutas do edital e de contrato de licitação atualizados, agora o próximo passo a ser dado será enviar ao Ministério de Portos e Aeroportos

(MPor) que, após fazer a sua análise, fará o encaminhamento do processo ao Tribunal de Contas da União (TCU).

ITG 02

De acordo com a PortosRio, o projeto tem uma estimativa de investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões nos primeiros anos de contrato e capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas por ano e quase 400 milhões de toneladas ao longo da vigência do contrato, que é de 25 anos, mas que pode ser prolongado.

O futuro empreendimen-

to vai ocupar uma área de 348.937 m² e é considerado de grande relevância para o comércio exterior brasileiro, pois irá viabilizar a infraestrutura necessária para o escoamento da produção do Quadrilátero Ferrífero.

Segundo estudos prévios realizados pela Autoridade Portuária, nos primeiros anos serão gerados mais de 2,8 mil empregos indiretos durante as obras de implantação. Na operação serão criados 250 empregos diretos e 1,8 mil indiretos.

Autorização de TUPs

Na mesma sessão, Alber Vas-

concelos relatou um requerimento de autorização em caráter especial e de emergência, para movimentação, por mais 180 dias, no TUP Guamaré, no Rio Grande do Norte. O relator acatou o pedido de renovação formulado pela empresa 3R Potiguar, para movimentação e armazenagem de carga containerizada, carga geral, granel líquido e granel sólido.

Ainda durante a reunião, os diretores aprovaram o relatório do diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, admitindo a solicitação da ATU 18 Arrendatária Portuária SPE S.A para movimentação e armazenagem, em caráter especial, no terminal ATU 18, no Porto de Aratu (BA). O tempo autorizado para operação é de 60 dias.

Segundo a agência reguladora, também foi autorizado um requerimento feito pela Interceament Brasil S.A de autorização para construção e exploração de instalação de TUP, no município de Nova Santa Rita, no Rio Grande do Sul, para fins de movimentação de granel sólido destinado ou proveniente de transporte aquaviário. O relator do processo foi o diretor Caio Farias.

Com a aprovação, caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos a decisão sobre a celebração do contrato.

REGIÃO SUL

Complexo soja movimentada US\$ 34 milhões por dia no Porto de Paranaguá

Dados de janeiro a julho são do sistema Comex Stat, do Governo Federal

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O complexo soja, que é formado pela soja em grão, farelo de soja e óleo de soja, um dos principais segmentos na movimentação de cargas nos portos de Paranaguá e Antonina, movimentou nos primeiros sete meses do ano US\$ 34 milhões por dia, em média, no sentido exportação. Os dados são do sistema Comex Stat, do Ministério da Indústria, Comércio Exterior



Claudio Neves/Portos do Paraná

Segundo a Portos do Paraná, foram embarcadas nos complexos do Estado 13.237.594 toneladas dos três produtos, com destaque para soja em grão, com 8.478.722 toneladas

e Serviços, do Governo Federal.

Segundo divulgado pela Portos do Paraná, ao todo, foram embarcadas nos portos do Estado 13.237.594 toneladas dos três produtos, com destaque para soja em grão, com 8.478.722 toneladas, seguido pelo farelo de soja que somou 3.787.033 toneladas e óleo de soja que teve 971.839 toneladas.

De acordo com a Autoridade Portuária, em termos de valores absolutos, a movimentação destas cargas em Paranaguá chegou a US\$ 7,3 bilhões

nos sete primeiros meses de 2023.

“O segmento ocupa participação importante nas exportações pelos portos paranaenses, com 55% de todas as cargas embarcadas para o Exterior, em toneladas, de janeiro a julho. Além disso, sozinho o segmento movimentou 44% dos US\$ 16 bilhões em exportação”, analisou o diretor-presidente da Portos do Paraná.

O complexo soja exportado pelo Porto de Paranaguá tem como principal destino a Ásia.

REGIÃO SUL

Governo do RS lança programa de desenvolvimento do hidrogênio verde no Estado

Estado apoiará empreendimentos e implementará políticas públicas para o desenvolvimento do setor

Maurício Tonetto/Governo do RS

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

O Governo do Rio Grande do Sul lançou nesta semana o Programa de Desenvolvimento da Cadeia de Hidrogênio Verde no Estado (H2V-RS). Por meio do programa, o Executivo irá apoiar empreendimentos e propor e implementar políticas públicas para o desenvolvimento da cadeia de H2V no Estado. Além disso, a Portos RS participou da assinatura de memorandos de entendimento com empresas interessadas no desenvolvimento de projetos.

Um dos principais objetivos do programa é viabilizar a produção, transmissão, armazenagem e uso do novo energético. O Governo Estadual também vai estimular a transição energética em direção a uma economia de baixo carbono, a geração de emprego e renda nas diferentes regiões do Rio Grande do Sul e a inovação tecnológica.

O lançamento do programa ocorreu durante o evento Expointer. Em seu discurso, o governador Eduardo Leite (PSDB) falou sobre o potencial do Estado para ingressar no mercado.



A Portos RS participou da assinatura de memorandos de entendimento com empresas interessadas no desenvolvimento de projetos de hidrogênio verde no Rio Grande do Sul

“Contratamos uma consultoria renomada, que desenvolveu um estudo técnico robusto sobre a capacidade do Estado de produzir hidrogênio verde. Identificamos a viabilidade comercial do Rio Grande do Sul e agora estamos criando este programa, que traz os instrumentos necessários, desde as linhas de crédito à governança dos portos, para viabilizar essa produção”, disse.

De acordo com a Portos RS, os portos do Rio Grande do Sul, em especial o do Rio Grande, se apresentam como aliados da logística do setor, assim como

os distritos industriais que poderão sediar as empresas interessadas na obtenção do H2V através da energia eólica.

“Temos as condições naturais necessárias, estamos logisticamente bem posicionados e possuímos distritos industriais consolidados e integrados aos nossos portos. Essas variáveis nos tornam um player atrativo e competitivo no mercado”, comentou Cristiano Klinger, presidente da Portos RS.

O H2V pode ser produzido diretamente ou como matéria-prima para outros produtos, de modo a atender tanto à deman-

da interna como aos mercados externos. A previsão é de que os investimentos nesse mercado gerem uma alta de R\$ 62 bilhões no PIB do Estado e cerca de 41 mil empregos diretos e indiretos.

Segundo a Portos RS, a produção do H2V se mostra como uma grande alternativa para o estado nos próximos anos, conforme estudo elaborado pela McKinsey. O trabalho apresentado pelo Governo em fevereiro deste ano apontou para a viabilidade da obtenção e da comercialização do produto final, gerando competitividade

de a partir dos custos reduzidos do processo. Ao todo, são 61 projetos de categoria onshore, 21 offshore e outros para implantação dos parques nas lagoas costeiras.

Para a concretização dos objetivos, o Governo utilizará instrumentos e mecanismos variados. Entre eles, linhas de crédito especial, tratamento preferencial no licenciamento ambiental, incentivos aos empreendimentos, por meio do Fundo Operação Empresa do Estado do Rio Grande do Sul (Fundopem/RS) e de outros programas, e apoio na formação de mão-de-obra qualificada para atuar nos empreendimentos relacionados ao segmento.

O decreto que estabelece o Programa foi publicado na sexta-feira (1º de setembro), no Diário Oficial do Estado.

Assinatura

Durante o evento, foi celebrado um memorando de entendimentos com as empresas CPFL Energia, CMPC e Equinor interessadas no desenvolvimento de projetos de H2V. Outros memorandos já foram assinados com a Neoenergia, Enerfin, Ocean Winds, White Martins, Green EN.IT e Ventos do Atlântico Energia Eólica S.A.

REGIÃO NORDESTE

Navio-veleiro Cisne Branco estará aberto para visita no Porto do Itaqui

Visitantes poderão conhecer a embarcação nos próximos dias 5 e 6

Divulgação



O navio Cisne Branco tem como missão representar o Brasil em eventos náuticos nacionais e internacionais, divulgar a mentalidade marítima e preservar as tradições navais

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Marinha do Brasil e a Capitania dos Portos do Maranhão informaram que o navio-veleiro Cisne Branco estará aberto para visita pública gratuita no Porto do Itaqui, nos dias 5 e 6 deste mês, das 13h às 16h. O acesso será realizado pelo estacionamento de caminhões, próximo ao portão principal.

O programa cultural oferece à população a oportunidade de conhecer a história e a rotina de um dos navios mais tradicionais

da Marinha do Brasil, além de explicar como é a vida a bordo. O navio Cisne Branco exerce funções diplomáticas e de relações públicas, tendo como missão representar o Brasil em eventos náuticos nacionais e internacionais, divulgar a mentalidade marítima e preservar as tradições navais. O navio também atua no com-

plemento à formação marinheira do pessoal da Marinha, a partir do embarque de Aspirantes da Escola Naval, de alunos do Colégio Naval, das Escolas de Aprendizes-Marinheiros e das Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante. Outra função do navio é difundir a mentalidade marítima na sociedade brasileira, divulgar a importância do mar para o desenvolvimento nacional e o conceito de Amazônia Azul - faixa oceânica que o Brasil tem direito de exploração.

MERCOSUL

Evento inédito será realizado nos próximos dias 11 e 12, em Montevidéu, capital do Uruguai

Evento inédito será realizado nos próximos dias 11 e 12, em Montevidéu, capital do Uruguai



Divulgação

O Uruguai é um parceiro estratégico para o Brasil e com demandas muito importantes em relação à infraestrutura de transportes e ao incremento de relações comerciais

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

Uma das principais novidades para o calendário 2023 do Grupo Brasil Export, o Mercosul Export, que terá a sua primeira edição realizada entre os dias 11 a 12 deste mês em Montevidéu, na capital do Uruguai, teve a sua programação definida com os temas que serão abordados.

O Mercosul Export faz parte do processo de internacionalização do Grupo Brasil Export, que hoje conta com mais de 700 conselheiros, profissionais do setor de logística, infraestrutura e transportes distribuídos em colegiados técnicos.

O local escolhido como sede da primeira edição inédita do Mercosul Export foi o Uruguai, considerado um parceiro estratégico para o Brasil na América do Sul e com demandas

muito importantes em relação à infraestrutura de transportes e ao incremento de relações comerciais.

O período escolhido para a promoção do fórum em território uruguaio – 11 e 12 de setembro – foi definido junto à Embaixada do Uruguai no Brasil, com a liderança do embaixador Guillermo Valles.

Como ocorre nos fóruns do Grupo Brasil Export, a programação contará com visitas técnicas durante o primeiro dia,

além dos painéis técnicos que vão gerar importantes debates, abordando, entre outros temas, transporte hidroviário, logística terrestre e ações para o fomento de investimentos privados.

A exemplo do que aconteceu nos fóruns regionais deste ano, será realizado o InfraJUR - Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. Uma das novidades para o Mercosul Export é que a comitiva participará de atividades extras no dia 13 de setembro, que

conterá com visitas ao Parque de las Ciencias e ao Aeroporto Internacional de Carrasco.

O Mercosul Export terá transmissão ao vivo e gratuita através do site do BE News (portalbenews.com.br) e também pelo canal do Youtube do BE News.

O Mercosul Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Uma Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Confira a programação completa do Mercosul Export 2023

11 SETEMBRO | SEGUNDA-FEIRA (horários de Montevidéu)

08h00 Partida do hotel Hyatt Centric Montevideo
09h00 Chegada prevista ao Porto de Montevidéu
09h15 Vista ao Terminal Cuenca del Plata (TCP)
10h00 Visita ao Grupo RAS
11h15 Deslocamento terrestre
12h15 Visita a Zonamérica/Costa Oriental
13h30 Almoço
14h30 Retorno ao hotel Hyatt Centric Montevideo
Início da transmissão online e gratuita pelo Portal BE News
16h30 InfraJUR - Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes
19h00 Solenidade de Abertura com autoridades convidadas
20h30 Jantar de abertura

12 SETEMBRO | TERÇA-FEIRA

Início da transmissão online e gratuita pelo Portal BE News
09h00 Palavras de boas-vindas pelo subsecretário do Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay, Juan José Olaizola, e pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos

09h15 Apresentação: “Uruguay como destino de Inversiones – Uruguay XXI”
09h30 Painel 1: Transporte hidroviário de cargas, os avanços na Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e a Hidrovia Paraguai-Paraná
11h30 Coffee break
11h45 Painel 2: Políticas públicas para o desenvolvimento das atividades portuária e logística
13h15 Almoço
14h30 Painel 3: Iniciativas para melhorias da logística terrestre de movimentação de cargas
16h00 Painel 4: Ações do setor privado para o fomento de novos negócios no Mercosul
17h30 Encerramento

13 SETEMBRO | QUARTA-FEIRA (atividades extras)

08h00 Partida do hotel Hyatt Centric Montevideo
08h30 Visita ao Parque de las Ciencias
09h45 Deslocamento
10h00 Visita ao Aeroporto Internacional de Carrasco
11h30 Encerramento

INTERNACIONAL

Navio ganha velas e chega a economizar 1,5 tonelada de combustível por dia

Inovação usa o conhecido poder do vento na navegação e tem potencial de descarbonizar cargueiros em até 30%

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Antigo aliado da navegação, o vento é novamente o protagonista em uma inovação tecnológica desenvolvida pela empresa britânica BAR Technologies e aplicada no navio Pyxis Ocean, da Mitsubishi Corporation e fretado pela Cargill.

O cargueiro foi o primeiro a ser readaptado para receber duas WindWings - velas com 37,5 metros de altura instaladas no convés da embarcação para aproveitar a energia eólica, ou energia dos ventos.

Com a propulsão gerada pelo vento, o navio chega a economizar 1,5 tonelada de combustível por dia, descarbonizando a operação em até 30% - porcentagem que pode ser ainda maior se utilizada em combinação com combustíveis alternativos, como biodiesel, metanol e amônia.

Em navios que tenham espaço para receber quatro velas, a economia pode chegar a 6 toneladas de combustível por dia, o que reduziria em 20 toneladas a emissão de CO₂ na atmosfera. Por isso, a inovação tem sido vista como “revolucionária” para a indústria marítima, responsável por 2,1% das emissões mundiais de gás carbônico



Divulgação/Cargill

O cargueiro Pyxis Ocean saiu da China, onde as velas foram instaladas, e segue rumo ao Brasil, com previsão de atracar no Porto de Paranaguá na segunda quinzena de setembro

e sofrendo constante pressão para se tornar mais limpa.

O anúncio da viagem inaugural foi feito em 21 de agosto pelas companhias que participaram do projeto. O navio saiu do estaleiro Cosco, na China, onde as velas foram instaladas, e segue rumo ao Brasil, com previsão de atracar no Porto de Paranaguá (PR) na segunda quinzena de setembro.

As velas são móveis, ou seja, na hora do navio atracar, elas são “dobradas” sobre o con-

vés. Quando o navio zarpa, elas voltam a subir, permitindo que a embarcação seja levada pelo vento ao invés de depender apenas do motor. Feita de aço, atualmente a China é o único país que constrói este tipo de vela.

O teste com a nova tecnologia pode trazer, pela primeira vez, uma propulsão eólica de ponta à navegação comercial, apontam os participantes do projeto.

“O setor naval está em uma

jornada para descarbonizar, o que não é fácil, mas animador”, disse Jan Dieleman, Presidente da Unidade de Transporte Naval da Cargill.

Outro ponto positivo do projeto é que ele permite que navios já prontos sejam readaptados para receber as velas, o que é relevante, já que 55% das frotas de graneleiros do mundo têm até nove anos de uso.

Agora, o desempenho das WindWings será monitorado pelos próximos meses para

aprimorar ainda mais o projeto, a operação e o desempenho. A ideia é que os resultados obtidos com o navio Pyxis Ocean sejam utilizados como uma ‘vitrine’, visando a adoção das velas não só na frota da Cargill, mas em todo o setor.

Nos próximos quatro anos, a BAR Technologies e a Yara Marine Technologies, parceiras no projeto, planejam construir centenas de velas para atender o mercado. A BAR Technologies também está pesquisando novas construções visando o aperfeiçoamento das formas hidrodinâmicas de cascos.

“Se a navegação internacional deseja conquistar sua ambição de reduzir emissões de CO₂, a inovação deve vir à tona. O vento é um combustível quase marginal e sem custos, e a oportunidade de reduzir emissões, junto com ganhos significativos de eficiência em custos operacionais dos navios, é substancial”, declarou John Cooper, Diretor Executivo da BAR Technologies.

John acredita que a viagem inaugural do Pyxis Ocean será uma virada para a indústria marítima e que até 2025, metade dos navios encomendados contarão com propulsão eólica.



Divulgação/Cargill

As velas são móveis e são “dobradas” sobre o convés quando o navio atracar. Na hora de zarpar, elas voltam a subir, permitindo que a embarcação seja levada pelo vento

OPINIÃO



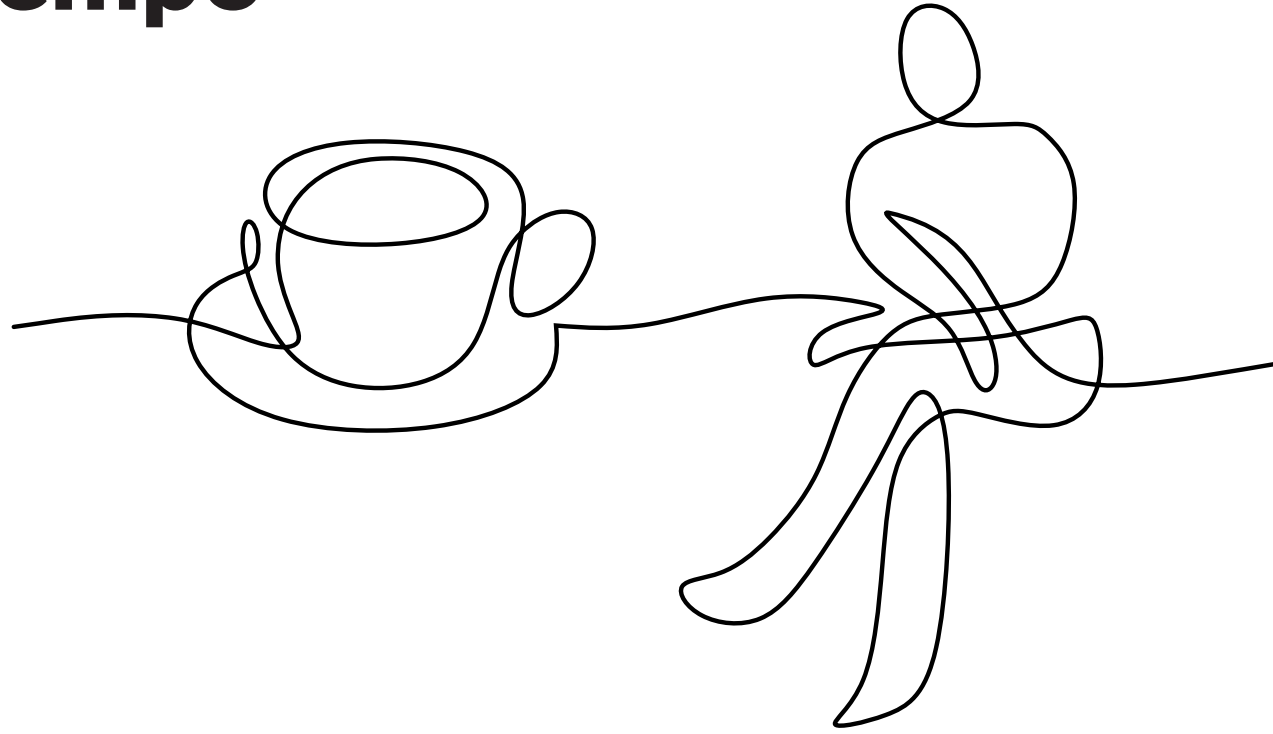
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

A leveza do tempo



Tempo é medida de tamanho e de peso. Fala-se muito de sua extensão em nossa vida, mas pouco, muito pouco, de como sustentamos esse percurso, cada vez maior na média de vida individual e cada vez menor na do universo.

Recentemente descobriram fóssil de um animal que viveu há 250 milhões de anos na Terra, essa poeira cósmica que podemos ver, entre outras que escapam à nossa vista na misteriosa relação tempo-espço.

Como executamos o ato de viver é de cada um. Mas o tempo não é o que muitas vezes acreditamos ser. No meu 24º aniversário de vida, deprimi-me ao pensar no tempo que havia perdido e no que deveria ter feito e já não havia mais tempo para fazer. Hoje, ao completar 71 anos, me lembro dessa grande besteira. Há uma lenda de que os astecas, ao atingirem metade de seu tempo de vida previsto, eram acometidos de profunda tristeza que lhes servia de alerta.

Vivi muita coisa, aprendi muito mais, mas teimei em alguns erros. E como o tempo depura defeitos, compreendi sobre a importância da leveza ao conduzir o fardo que, por vezes, é viver, sem falar, é claro, nos bons momentos.

A vida requer foco, determinação e energia. Atribui-se a Che Guevara a frase de que é preciso ter força sem perder a ternura. E talvez esse seja um dos mais importantes segredos do sucesso existencial. Vale para um CEO de empresa, para um político e também para um pai e uma mãe.

Liderar não é ser carrasco. É estimular e, generosamente,

corrigir os erros que todos temos. Às vezes é ouvir. Mais do que conselhos, queremos ser ouvidos. Ser ouvido é abrir portas para corrigir os próprios erros.

Na web-balcão-de-padaria de hoje em dia, vi uma mãe com seus filhos na loja de brinquedos, disposta a não se chatear com tantos apelos. Pegou um caderno e um lápis e se pôs a anotar os brinquedos que queriam. As crianças não insistiram na compulsão de consumo imediato. Satisfizeram-se em ser ouvidas e com a expectativa de, quando possível, serem atendidas.

Ouvir é segredo do sucesso. Aos 16 anos, trabalhava em uma companhia norte-americana que lançou um concurso de ideias para aprimorar os serviços. E eu, um mero office-boy, fui contemplado com dois diplomas. Isso acentuou meu vínculo afetivo com a empresa, da qual trago as melhores lembranças quando penso na importância dos preceitos ESG.

A busca do melhor no trabalho ou nos seres em formação, como nossos filhos, é fundamental. Mas da maneira certa. Somos vítimas do nosso humor e das nossas circunstâncias, que precisam ser domados, isso sim, para que o tempo em que vivemos aconteça com ternura.

Viver leve é jeito de ser feliz e deixar os outros – colaboradores e filhos – melhores na sua experiência de usufruir seu próprio tempo, ainda que este seja cada vez maior na média para os indivíduos. E cada vez menor quando nos deparamos com novas descobertas a darem a dimensão exata da insignificância nossa e do tempo. E darem a importância de contribuirmos no breve caminho da vida com a leveza de uma poeira. Afinal, somos a lembrança que deixaremos um dia.

COMO EXECUTAMOS O ATO DE VIVER É DE CADA UM. MAS O TEMPO NÃO É O QUE MUITAS VEZES ACREDITAMOS SER. NO MEU 24º ANIVERSÁRIO DE VIDA, DEPRIMI-ME AO PENSAR NO TEMPO QUE HAVIA PERDIDO E NO QUE DEVERIA TER FEITO E JÁ NÃO HAVIA MAIS TEMPO PARA FAZER. HOJE, AO COMPLETAR 71 ANOS, ME LEMBRO DESSA GRANDE BESTEIRA. HÁ UMA LENDA DE QUE OS ASTECAS, AO ATINGIREM METADE DE SEU TEMPO DE VIDA PREVISTO, ERAM ACOMETIDOS DE PROFUNDA TRISTEZA QUE LHES SERVIA DE ALERTA.



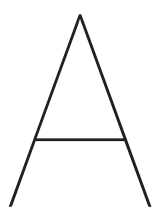
JOÃO EDUARDO DE VILLEMOR AMARAL AYRES
Presidente do Conselho ESG do Fórum Brasil Export e fundador do J. Amaral Advogados
opinio@portalbenews.com.br



JULIA PASSARO BERTAZZOLI
Advogada do J Amaral Advogados
opinio@portalbenews.com.br

► ESG

ESRS e o caminho regulatório da União Europeia rumo ao financiamento sustentável



A Comissão Europeia anunciou a adoção dos Padrões Europeus de Relatórios de Sustentabilidade, os chamados “ESRS”. Os ESRS regulam o fornecimento de informação sobre sustentabilidade das empresas, isto é, consiste em um conjunto de novas normas e indicadores que visam padronizar os relatórios de divulgação de informações relativos à sustentabilidade adotados pelas empresas. Os padrões ESRS são divididos em 12 documentos que cobrem diferentes âmbitos do macro tema ESG.

Os ESRS fazem parte da Diretiva de Relatório de Sustentabilidade Corporativa (“CSRD”), e assim, são aplicáveis a todas as empresas sujeitas a tal regulamento. São elas: as grandes empresas (sob o critério de faturamento) ou empresas negociadas em mercado regulado europeu, e pode até atingir empresas fora da União Europeia, a depender da receita e existência de filial dentro do bloco¹.

É notável que a adoção de tais medidas mostra, por si só, o comprometimento da União Europeia no cumprimento dos ambiciosos compromissos assumidos, como o Acordo de Paris, o European Green Deal ou os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

A adoção dos padrões ESRS tem a intenção de fazer com que as empresas revelem as medidas adotadas para endereçar questões relativas ao meio-ambiente, social e governança corporativa. O propósito é fornecer informações aos investidores para que haja uma compreensão sobre o impacto de tais questões relativas às empresas que investem e, dessa forma, fomentar a estratégia de financiamento sustentável da União Europeia.

A versão final do texto ESRS apresentada pela Comissão Europeia em junho deste ano, entretanto, causou preocupação em parte da comunidade de investidores. Isso porque, apesar da versão final dos ESRS manter a natureza obrigatória de certas divulgações de sustentabilidade, ela passa a introduzir uma abordagem de relatório baseada na materialidade. Isso quer dizer que, embora as divulgações gerais previstas nos padrões ESRS sejam obrigatórias para todas as entidades que reportam, os requisitos de divulgação específicos só serão aplicados se forem considerados relevantes para o modelo de

negócio e a atividade de uma empresa – decisão esta que ocorrerá por meio de uma avaliação externa².

Essa e outras modificações que foram realizadas no texto dos ESRS pela Comissão Europeia, na visão dos grupos de investimento e mercado financeiro, impactariam na sua capacidade de obter informações relacionadas com a sustentabilidade necessárias para decisões de investimento, que é justamente o principal objetivo de tal regulamentação: dar transparência e visibilidade a dados relacionados aos temas ESG, para que haja uma compreensão sobre o impacto de tais questões relativas aos investidores, munindo-os para que possam tomar decisões conscientes e mais adequadas a suas convicções.

Ainda que as alterações feitas pela Comissão Europeia tenham, de fato, flexibilizado alguns pontos importantes dos padrões ESRS, é indubitável que a sua adoção é um avanço significativo no quadro regulatório da União Europeia no que tange a relatórios ESG. Não apenas a importância em relação ao conteúdo e padronização dos relatórios, mas também pelo aumento significativo em sua abrangência. Com a sua adoção, o alcance regulatório que atingia cerca de 11.600 empresas, passará a atingir aproximadamente 50.000 empresas.

Assim, apesar de justa a preocupação dos players do setor financeiro, entendemos que as alterações de texto realizadas pela Comissão fazem parte de um processo adaptativo e de transição regulatória e, como tal, têm significativa relevância no contexto atual.

Entendemos, portanto, que a adoção dos ESRS pela Comissão Europeia é uma das importantes medidas adotadas pelo bloco para promover o financiamento sustentável, marcando, assim, um respeitável passo rumo ao desenvolvimento da agenda financeira sustentável. Podemos perceber mais um avanço na transição para uma economia sustentável do bloco e, conseqüentemente, do ecossistema como um todo.

Referências:

- <https://www.pwc.pt/pt/sustentabilidade/docs/pwc-sustentabilidade-diretiva-reporte.pdf>
- <https://www.esgtoday.com/eu-commission-adopts-sustainability-reporting-rules/>

OS ESRS FAZEM PARTE DA DIRETIVA DE RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE CORPORATIVA (“CSRD”), E ASSIM, SÃO APLICÁVEIS A TODAS AS EMPRESAS SUJEITAS A TAL REGULAMENTO. SÃO ELAS: AS GRANDES EMPRESAS (SOB O CRITÉRIO DE FATURAMENTO) OU EMPRESAS NEGOCIADAS EM MERCADO REGULADO EUROPEU, E PODE ATÉ ATINGIR EMPRESAS FORA DA UNIÃO EUROPEIA, A DEPENDER DA RECEITA E EXISTÊNCIA DE FILIAL DENTRO DO BLOCO¹.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



Bacon ou amor?

CINCO MOTIVOS POR QUE BACON É MELHOR QUE AMOR VERDADEIRO. A MANCHETE DA FOLHA DE S.PAULO MEXEU COMIGO. E O SUBTÍTULO INDICAVA QUE HÁ BACON CROCANTE, COM SORVETE, NO DRINQUE, NA MAIONESE E ATÉ GELEIA DA IGUARIA. BOM, QUERO DIZER QUE EU CONTINUO PREFERINDO AMOR VERDADEIRO A BACON. CLARO QUE ELE NÃO SE ENCONTRA EM PRATELEIRAS DE SUPERMERCADO OU NO IFOOD, E NEM HÁ TANTA VARIEDADE DE ESCOLHAS. AMOR VERDADEIRO ESTÁ EM FALTA NO MERCADO DOS SENTIMENTOS. AMOR VERDADEIRO PRESSUPÕE CONFIANÇA, ENTREGA, TROCA E ENCONTRO. AMOR VERDADEIRO PARECE QUE ESTÁ FORA DE MODA, MAS TANTOS EXEMPLOS NOS FAZEM CONFIAR QUE AINDA EXISTE. NÃO SE COMPRA, NÃO SE VENDE, MAS SE VOCÊ ACREDITA NELE, DEIXA ESPAÇO PARA ACONTECER.

MERGULHO

Todo dia é dia de despedida



Divulgação



que todos os dias, independente dos desafios, das discussões e das nossas reflexões, temos que deitar e pensar que o dia valeu a pena. Quando aceito e curo meu passado, vou me preparando para o futuro. Eu vivo cada fechamento de ciclo, não quero voltar em tempo nenhum.

No trato com familiares, amigos, terminais, como lidar?

Se está próximo de alguém partindo, viva as últimas memórias com ele. É preciso abrir o leque para as pessoas poderem falar sobre a morte delas. Paliativos não é só para seu fim de vida. Doenças também precisam de cura. Cura não é não ter nada; é viver de forma saudável com o que se tem.

O envelhecimento é também um luto?

As pessoas não querem envelhecer. A pessoa de 50, 60 vive como 30, 40, mas pulou alguma coisa do caminho e não vai acolher a sabedoria dos seus aprendizados. A velhice ainda é muito desrespeitada, assusta porque nos aproxima

da morte. Se não entendemos nossa idade, nossas limitações, as mudanças que chegam com a idade, não vivemos por inteiro.

Por que tanto medo da morte?

Não temos medo da morte, temos medo de morrer, de perder a memória, de esquecer, do processo de fim de vida, de não deixar legados. A morte em si não é dolorida. Por isso é importante viver as mortes simbólicas para já ir vivendo aquela dor. Há mortes que rasgam o peito, mas abrem espaço para a luz entrar pela fresta.

Como é o seu trabalho?

Faço atendimentos individuais, familiares, em empresas, atuo com conversas, práticas, meditações. Às vezes há um processo de pré luto, como no caso de demências, que precisa ser trabalhado enquanto é tempo. Se eu não começar a despedida, depois a pessoa já não está lá. É importante se permitir viver o luto, a dor, honre isso. O movimento tem que partir da pessoa, quando ela dá a permissão está pronta para acompanhar o que vier.

Menopausa é morte?

Para algumas mulheres sim, é o fim do mundo. Quando você caminha no feminino aprendemos que há o momento de dar luz a projetos e que há o momento de dar luz a você. Devemos viver o ciclo da maneira que ele está se apresentando. Por que não ir desacelerando quando seu corpo pede? A conscientização da finitude também traz isso. Resgatar pedaços que ficaram para trás, dançar, cantar, fazer teatro, fazer algo que me traga para a essência, refletir sobre o que se quer de verdade.

E os arrependimentos que a vida traz?

Bronnie Ware é uma enfermeira que revelou os cinco maiores arrependimentos no final de vida. São eles: ter trabalhado demais, não ter me feito feliz quanto deveria, não ter ficado com amigos o suficiente, ter agradado mais os outros do que a mim e não ter tido coragem de falar dos sentimentos, bons ou ruins. Nos relacionamentos, as pessoas não sabem se comunicar, não querem magoar e guardam tudo. É tão importante falar eu te amo como você me aborrece. Hoje as pessoas estão sempre correndo, não valorizam o momento, é chique dizer que não tem tempo para almoçar. Desculpe, eu sempre tenho.

Para saber mais: @glikas

Você já se perguntou: e se eu morrer hoje? Estou vivendo a minha vida como eu queria? Difícil, não é? Esse é um tema geralmente puxado para baixo do tapete, mas deveria ser encarado com naturalidade para se viver melhor. Quando eu soube que **Shirly Glikas**, terapeuta xamânica e mestra em Reiki Usui e Tibetano, era doula da morte, fiquei curiosa em conhecer seu trabalho. Até então só conhecia doula da vida, profissional que ajuda nos partos. Nesta entrevista, ela revela a importância de lidar com as pequenas mortes do cotidiano, olhar para a finitude com sabedoria e fechar ciclos que já não fazem sentido.

Qual é a sua formação?

Sou formada em Moda e Fotografia, queria ir para a área das artes. Comecei meu processo de autoconhecimento muito cedo, e quando percebi que poderia ajudar as pessoas a lidar com seus lutos eu encontrei meu caminho como doula.

O que faz uma doula da morte?

Minha missão é ensinar a fechar ciclos, términos de relacionamentos, mudança de casa, de escola, de filhos entrando na adolescência. Temos que viver todos esses lutos, sacralizar e ritualizar a dor dessas mortes simbólicas. Quando você consegue se desapegar, vive a morte natural sem tanto sofrimento. Só vamos levar daqui o que temos de conteúdo de vida.

Quando começou o interesse pelo tema?

A primeira vez que eu senti necessidade de falar sobre a morte foi quando meu marido, que é médico, estava com uma paciente na UTI e ficou muito desorientado. Eu pensei que era preciso prepará-lo para a minha morte. Fui procurar uma amiga que trabalha com foco em trabalhos paliativos para conversar e entender como eu poderia ajudar e me apaixonei pelo tema.

Onde foi a formação inicial?

No grupo Amortser, de Porto Alegre, criado por uma enfermeira que trabalha com foco geriátrico e com a morte. Todos têm dificuldade de lidar com a morte, ela incomoda. Trouxe para meu núcleo familiar a palavra morte. Tenho dois filhos grandes e uma pequena e eles aceitam, brincam. Já deixei avisado tudo como quero ser enterrada, cuidada, quero que respeitem minha vontade.

Não falar sobre a morte atrapalha?

Quando o tema não é falado, as pessoas perdem o tempo da despedida. Muitas vezes o paciente diz que quer morrer e que está cansado, mas a família finge que não vai acontecer. Não falam e não deixam seu ente querido mostrar o que está sentindo e o que gostaria. Quando você se conscientiza da nossa finitude, é esse o meu trabalho, o que precisa ser feito. Quando há uma conscientização de que já se preencheu de vida, a pessoa vai embora mais tranquila.

Qual seu conselho?

É bom se preparar, fazer perguntas sobre nosso dia, sobre nossa vida. Será que estou me relacionando com amigos de verdade, que me preenchem? Acredito



Do tacho ao prato!

O prático **Claudio Paulino Rodrigues** se divertia assistindo aos programas de culinária, principalmente de Anthony Bourdain. Ficou curioso em saber como organizar, juntar, processar e cozinhar alimentos diferentes que poderiam provocar reações de prazer e surpresa. Juntou à sabedoria das comidinhas das vovós, sabores e proporções. Nasceu ali o chef elogiado por familiares e amigos. “Percebi que, compartilhar um bom prato, era compartilhar história, vida e

Arquivo pessoal

experiências; que juntar tantos elementos e produzir algo bom era uma alquimia”. Para essa edição, ele escolheu a receita Arroz de entrecosto. E completa: “Lá nas Beiras e Trás dos Montes, eles dizem que, esse arroz bem caldoso, é pra ir do tacho ao prato”.

Arroz de Entrecosto

(Costelinha de Porco - Receita para 04 pessoas)

Ingredientes: 250 gramas de arroz (se encontrar o Arroz Carolino melhor, ou usar o arroz agulha parbolizado - ambos, não necessitam refogar); 1,2 Kg de costela de porco; 01 linguiça calabresa sem pele, 100 gr. de Bacon sem o couro (reserve o couro); 02 cebolas médias descascadas, cortadas em quatro; 03 dentes de alho descascados e amassados; 01 cenoura cortada em rodelas grossas; 01 talo de alho-poró, cortado em rodelas grossas (Reserve as folhas); 01 Lata de tomate pelado; 350 ml de vinho tinto (prefira um Alentejano de boa relação custo/benefício, ou um Sirah); 500 ml de água; 01 colher de sopa de páprica doce; 02 folhas de louro; tomilho fresco e folhas de espinafre; azeite, pimenta do reino e sal o quanto baste; barbante.



Marinada: em um recipiente, coloque a costelinha cortada em ripas, o vinho, as cebolas, as cenouras, o alho, o alho-poró e a páprica doce. Com as folhas do alho-poró, envolva as folhas de louro, o tomilho e o couro do bacon, amarre com um barbante e adicionar à marinada. Envolve bem a costela nesse líquido e deixe descansar na geladeira por, no mínimo umas 03 horas (se puder deixar a marinada de um dia para o outro, seria melhor).

Preparo: Retire e seque as ripas da costela; tempere com sal e pimenta do reino;

Separe as cebolas, o alho, o alho-poró e as cenouras e triture num processador; pique o bacon e corte a calabresa em rodelas; numa panela de pressão, doure as costelas em azeite, retire e reserve; Adicione o bacon e depois de dourado, adicione os legumes triturados, misturando bem; adicione os tomates pelados bem picados, misturando bem: adicione o líquido da marinada e a água. Misture bem e acrescente as ripas da costelinha e as calabresas; feche a tampa da

panela de pressão e após apitar,

deixe na pressão por 20 minutos;

Retire do fogo, retire a pressão

e abra a panela; retorne ao fogo,

destampada; quando ferver,

acrescentar o arroz e o

amarrado de ervas e bacon;

baixar o fogo e deixar cozinhar

por mais 20 minutos, mexendo

de vez em quando para não

grudar no fundo;

Ao fim, prove o sal, a textura

do arroz, retire o amarrado de

ervas e acrescente as folhas

de espinafre. Mexer para

misturar e servir.

Bom proveito!



Arquivo pessoal

TEATRO

Parente é serpente

Otávio Augusto está celebrando 60 anos de carreira com a peça “**A Tropa**”, em cartaz no Teatro Vivo, em São Paulo. Ele interpreta um ex-militar viúvo e autoritário que, no leito de hospital, vê as relações veladas da família serem

Philipp Lavra e Isadora Relvas



descortinadas. O que seria apenas um encontro familiar se revela um acerto de contas, permeado de humor e revelações, tendo como pano de fundo os últimos 50 anos de história brasileira.

Serviço

Teatro Vivo

Av. Chucri Zaidan, 2460 - Vila Cordeiro, São Paulo (SP)

Temporada: Até a 8 de outubro

Quintas, sextas e sábados, às 20h.

Domingos às 18h.

Duração: 80 minutos

Vendas no site: www.sympla.com.br

BE+

reprodução Instagram



- **Matéria da Folha de S.Paulo revela que a Pizza da Mooca foi eleita mais uma vez como a melhor pizzaria da cidade. A primeira casa funciona na Mooca e a segunda em Pinheiros. A espera é difícil, mas quando a pizza fininha e saborosa chega, compensa.**

- Caminhar continua sendo o exercício recomendado para prevenir problemas cardíacos. A caminhada de 30 a 45 minutos, ou cerca de 3 quilômetros, segundo Seth Shay Martin, cardiologista da Johns Hopkins Medicine, traz efeitos, mas quanto mais passos você der, melhor: o risco de mortalidade diminuiu 15% a cada mil passos adicionais que os participantes deram pelos estudos. Li no Estadão.

- **E viva a Bossa Nova, que agora faz parte do Patrimônio Cultural Imaterial do Estado do Rio de Janeiro. A lei, sancionada pelo governador Cláudio Castro, reconhece a relevância do gênero musical, que nasceu em Copacabana no final dos anos 1950 e se tornou um símbolo.**

- Boa notícia: o Museu da Língua Portuguesa, em São Paulo, tem aos domingos ingressos pela metade do preço para todas as pessoas: R\$ 10. O preço mais barato será válido até o final deste ano. Aproveite para conferir a mostra temporária Essa Nossa Canção, sobre a relação da música brasileira com a língua portuguesa.

BE-

- **Sabemos que refrigerantes não fazem bem à saúde, mas é difícil resistir. Então, vale conhecer estudo recente da Universidade de Harvard, comprovando que ingerir diariamente refrigerantes e bebidas industrializadas adoçadas com açúcar aumenta em 85% o risco de desenvolvimento do câncer de fígado.**

- É impressão minha ou todo mundo anda com muito mais dores atualmente? Bom, estudo publicado na revista The Lancet Rheumatology revela que a tão falada artrose afetará quase 1 bilhão de pessoas até 2050. E pior, a osteoartrite, a forma mais comum da doença, atinge 15% da população com mais de 30 anos.