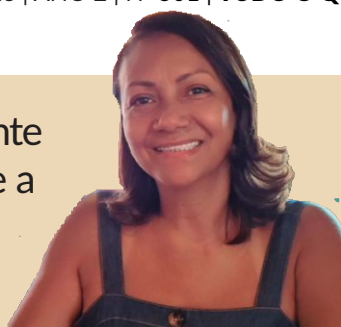




portalbenews.com.br

ESTILO BE Cris Dutra, gerente executiva da Fenop, fala sobre a carreira e o Movimento Mulheres & Portos ▶ **p11**



TEMPERO BE Milena de Castro, da ABTRA, ensina a fazer um risoto de gorgonzola com peras e nozes ▶ **p12**



Reprodução/IBL

Seca reduz navegabilidade no Rio Amazonas em 40%



Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem prevê que a capacidade de transporte caia 50% até outubro ▶ **p3**

Claudio Neves/Portos do Paraná

PARANAGUÁ Antaq aprova consulta pública para concessão do canal de acesso

▶ **p4**



OPINIÃO Luiz Dias Guimarães lembra da importância de “sair da ilha para ver a ilha” ▶ **p6**

OPINIÃO João Amaral e Julia Bertazzoli analisam a chamada economia circular e sua aplicação pelas cidades inteligentes ▶ **p7**

OPINIÃO Adilson Gonçalves destaca os projetos de desenvolvimento do Porto de Santos, a começar pela construção da nova rodovia Santos-SP ▶ **p8**

EDITORIAL

Crise logística na Região Norte

A atual crise logística na Região Norte do Brasil, devido à seca precoce que impacta a navegação no Rio Amazonas, é um sério alerta para a necessidade de ação imediata por parte do Governo Federal. A Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac) estima que a capacidade de transporte de cargas pelo rio pode ser reduzida em até 50% nos próximos meses, o que pode ter consequências graves para o abastecimento e o escoamento da produção na região.

A seca, embora sazonal, chegou mais cedo este ano, pegando o setor de surpresa. As restrições de navegação já foram impostas pela Marinha do Brasil e há o receio de que, se a situação se agravar, o transporte de cargas seja completamente interrompido. Isso teria um impacto devastador na economia da região, afetando o abastecimento de insumos básicos para a população e a indústria local, incluindo a produção da Zona Franca de Manaus.

É crucial que o Governo Federal atue de forma proativa para mitigar essa crise. Ações como a dragagem emergencial na enseada do Rio Madeira, por exemplo, são urgentes. O acúmulo de areia está obstruindo as vias navegáveis e limitando a capacidade de transporte de cargas. A situação requer investimentos em infraestrutura para garantir que o transporte fluvial possa continuar operando com eficiência.

Além disso, é importante ressaltar que a seca na Região Norte não é um evento isolado. As mudanças climáticas estão tornando os eventos climáticos extremos mais frequentes e intensos. Portanto, medidas de adaptação e prevenção devem ser consideradas a longo prazo.

Os produtos mais afetados por essa crise logística são os mais pesados, como grãos, congelados, cimento, metais e fertilizantes. O impacto se estende além das fronteiras da região, afetando o abastecimento de todo o País.

Neste contexto, a atuação do Governo é fundamental para garantir a resiliência da infraestrutura de transporte na região e para proteger a economia e o bem-estar dos cidadãos da Região Norte. Não se pode esperar que crises como essa se tornem a norma. Ações decisivas são necessárias agora para enfrentar os desafios logísticos impostos pela seca e para preparar o Brasil para um futuro cada vez mais incerto em termos climáticos.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 3 Seca na região Norte já impacta a navegação no Rio Amazonas

HUB

- 3 Ministro de Portos e Aeroportos quer acompanhar de perto projetos do Porto de Santos

REGIÃO SUDESTE

- 4 Autoridade Portuária do Rio entrega primeiro trecho de obras do Cais da Gamboa

REGIÃO SUL

- 4 Antaq aprova consulta pública para concessão do canal de acesso de Paranaguá

REGIÃO NORDESTE

- 5 Suape lança mapeamento digital da vida marinha que habita entorno do porto

EDP acerta venda de 80% de usina a carvão que opera no Pecém

Marinha abre navios para visita no Porto de Salvador

OPINIÃO

- 6 “Sair para ver a ilha”, por Luiz Dias Guimarães
- 7 “Economia Circular e sua aplicação pelas Cidades Inteligentes”, por João Amaral e Julia Passaro Bertazzoli
- 8 “As “muralhas” e o desenvolvimento sustentável”, por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 11 Comportamento, arte e tendências com a jornalista Ivani Cardoso

portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11
Santos, São Paulo
11013-919, BR

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
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

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

**Santos 1**

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho (Republicanos), quer acompanhar de perto os projetos envolvendo o Porto de Santos (SP), o principal do País. Para isso, vai definir um cronograma de reuniões com a diretoria da Autoridade Portuária de Santos, para monitorar os empreendimentos previstos e sua evolução. A iniciativa foi anunciada durante visita de Costa Filho ao complexo marítimo na última quinta-feira, dia 21.

Santos 2

Sobre essas reuniões voltadas ao cais santista, o ministro destacou que “será um fórum permanente das pautas prioritárias do Porto de Santos. Vamos estabelecer um cronograma e manter um diálogo para agilizar as demandas do Porto de Santos”.

Recife 1

O movimento de passageiros no Aeroporto de Recife (PE), líder em voos domésticos na Região do Nordeste, deve chegar a 9 milhões de pessoas neste ano, destacou o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, que ontem visitou a instalação. Segundo a autoridade, será um milhão de viajantes a mais do que os 8 milhões registrados no ano passado. Esse crescimento é possível graças às obras de ampliação da unidade, que devem ser concluídas no início de dezembro. “E nós estaremos aqui para entregar à população esse importante terminal”, afirmou o ministro. O investimento da Aena Brasil, que administra o aeroporto, é de R\$ 572 milhões.

Recife 2

Acompanhando Costa Filho, o secretário nacional de Aviação Civil, Juliano Noman, confirmado no cargo nesta semana, enfatizou a importância do aeroporto. “É importante não só para a cidade, mas como um hub para o Nordeste, conectando o país todo”, disse.

Recife 3

A agenda do ministro em Recife foi acompanhada pelo prefeito da capital, João Campos. Ele comentou que “esse investimento é muito bom para a cidade, gera empregos, aumenta a arrecadação e a cadeia produtiva do turismo”.

Piçarras

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou as operações de uma instalação portuária de turismo em Balneário Piçarras, em Santa Catarina, para o embarque e o desembarque de passageiros. O serviço será realizado pela Flomar Transportes Aquaviários. A unidade, batizada como Porto Park, terá quase 30 mil metros quadrados e será construída sobre a água, sendo destinada ao atendimento de passageiros de cruzeiros marítimos.

Seca na região Norte já impacta a navegação no Rio Amazonas

Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem estima que capacidade de transporte seja reduzida em 40%

Divulgação/Governo Federal



Com a chegada da seca mais cedo à região Norte, a associação já identificou uma queda diária de até 35 centímetros na vazão, enquanto a média para este período é de 25 cm

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

O período de seca que atinge a região Norte do país chegou mais cedo este ano e já impacta a navegação no Rio Amazonas, que pode ter sua capacidade de transporte reduzida em 40% nas próximas duas semanas e em 50% até outubro. Os dados são da Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (Abac), que monitora a vazão em três diferentes pontos do rio.

A associação já identificou uma queda diária de até 35 centímetros na vazão, enquanto a média para este período é de 25 cm. E por mais que a seca seja sazonal e já esperada, neste

ano ela chegou mais cedo. Tanto que, desde agosto, a Marinha do Brasil restringiu a navegação em rios no Estado do Amazonas, em três pontos: a passagem do Tabocal, a 339 km de Manaus e as enseadas do Rio Madeira Enseada e do Rio Purus com o Rio Solimões.

Mesmo com restrições, a navegação pela hidrovía do rio Amazonas, a principal da região, segue. Mas o receio do setor é que, se a seca se agravar, o transporte de cargas seja interrompido totalmente, impactando o escoamento da produção e o abastecimento de insumos básicos para a população e indústria local. No ano passado, a redução de capacidade de transporte foi, em média, de 40%, diz a Abac.

A crise também pode atingir o escoamento da produção da Zona Franca de Manaus.

Dependendo de quanto tempo durarem as restrições, o impacto chegará aos mercados do Sul e Sudeste, principalmente pelo aumento da demanda de mercadorias que vem com a Black Friday, em novembro, analisa o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Há anos o setor cobra ações do Governo Federal, como a dragagem emergencial na enseada do Rio Madeira, no trecho em que alcança o Amazonas. Questionado, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que, juntamente com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), acompanha a situação e está preparado para fazer a intervenção necessária nos trechos possivelmente indicados, sem informar prazos.

Resano diz que, apesar de a estiagem ser uma condição fora

do controle humano, ações podem mitigar o problema. “Aquele área está assoreada, com acúmulo de areia. Precisaria de dragagem para abrir canal para que navios possam navegar próximo da capacidade”, diz.

Resano alertou que os produtos que sofrem mais impacto são os mais pesados, como grãos, congelados, cimento, metais e fertilizantes.

“Manaus é uma ilha, não tendo produção de itens como alface e arroz. Nós é que levamos os insumos para lá, o ferro, a areia, o cimento. E também tiramos a produção feita lá. E como não estamos conseguindo navegar com o volume de carga normal, já prevemos para duas semanas uma redução de 45% da nossa capacidade de transporte”, explicou o diretor-executivo da Abac.

Empresa que atua no rio Amazonas reforça modal rodoviário para contornar estiagem

A Costa Brasil, empresa que realiza operações de cabotagem pela hidrovía do rio Amazonas, informou que está reforçando as operações no modal rodoviário para contornar a estiagem e a baixa do nível de água em rios do Amazonas.

A empresa opera com transportes terrestre, marítimo e

aéreo, e tem mantido saídas semanais de serviço rodoviário na rota São Paulo/Manaus, com duas opções de transit time de 15 e 10 dias, respectivamente.

“Com a previsão de estiagem mais severa para este ano, inclusive com a possibilidade de não ocorrer o trânsito de navios por um período, estamos refor-

çando essa rota com a oferta de maior capacidade de veículos para atendimento de maior demanda”, informou o Diretor Executivo da Costa Brasil, Márcio Salmi.

A conversão de modal, do marítimo para o rodoviário, será adotada temporariamente para cargas como alimentos, bebidas, produtos de siderurgia,

construção civil e outros. “Serão afetados todos os tipos de cargas durante este período.

Desde insumos importantes para abastecimento da cadeia produtiva, aos produtos acabados necessários para atender a população da região”, afirma Márcio Salmi. Todas estas cargas utilizam a cabotagem regularmente.

REGIÃO SUDESTE

Autoridade Portuária do Rio entrega primeiro trecho de obras do Cais da Gamboa

Melhorias tem como objetivo aumentar aprofundamento dos berços de atracação

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A Autoridade Portuária do Rio de Janeiro (PortosRio) concluiu o primeiro trecho das obras de ampliação e modernização do Cais da Gamboa, localizado no Porto do Rio de Janeiro. O trecho disponibilizado foi inaugurado com a atracação do navio BBC Plata, na última semana. De acordo com a Gerência de Acesso Aquaviário do porto, o navio BBC Plata, com um comprimento de 138 metros, chegou ao Porto do Rio de Janeiro com um calado de 6,5 metros e, após o carregamento, deixará o local com um calado de 8,1 metros.

Inaugurado em 1910, o Cais da Gamboa é uma das áreas mais antigas do Porto do Rio de Janeiro. Segundo a Autoridade Portuária, as obras estruturais, com um investimento de R\$ 120 milhões, tiveram início no ano passado, com o objetivo de viabilizar o aprofundamento dos berços de atracação e a operação de navios de



Com 138 metros de comprimento, o navio BBC Plata chegou ao Porto do Rio com um calado de 6,5 metros e, após o carregamento, deixará o local com um calado de 8,1 metros

maior porte.

Segundo informações da área de Engenharia da PortosRio, o projeto abrange uma extensão total de 600 metros do cais, dos quais 200 metros foram agora liberados, enquanto 290 já foram concluídos. A conclusão de todas as obras está programada para o primeiro se-

mestre de 2024.

Após a modernização do Cais da Gamboa, a Autoridade Portuária planeja realizar a dragagem do trecho, abrindo oportunidades para novos negócios. O aumento do calado operacional dessa área possibilitará uma melhor utilização da infraestrutura e a captação de novas car-

gas e linhas de navegação.

O superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, Leandro Lima, destacou que as obras representam um avanço significativo para o porto. Segundo ele, está previsto um melhor desempenho no uso da retroárea, na logística de transporte interno e na segu-

rança das operações, com a expectativa de atrair um maior volume de cargas.

“Esse trecho do Cais da Gamboa tem um grande potencial para movimentar diversos tipos de carga geral e granéis, como trigo, ferro gusa, concentrado de zinco e cargas de apoio às atividades offshore, entre outras. Com a modernização do cais e o aprofundamento do acesso aquaviário, a diversificação e a rentabilidade do mix de cargas podem até dobrar a demanda”, analisou.

O trecho do cais atualmente em obras foi originalmente construído com uma base de fundação metálica e um muro duplo de pedras de cantaria de granito, preenchidos com concreto ciclópico.

Essa estrutura foi projetada e construída de acordo com as técnicas disponíveis na época para um calado de 9 metros. No entanto, dado que a maioria dos navios modernos exige pelo menos 13,5 metros de calado, a modernização dessas estruturas originais se tornou necessária, uma vez que não suportariam uma dragagem.

REGIÃO SUL

Antaq aprova consulta pública para concessão do canal de acesso de Paranaguá

Trata-se da primeira proposta envolvendo esse tipo de via de navegação do país

CÁSSIO LYRA
cassio@portalbenews.com.br

A ESTIMATIVA DO CAPEX É DE R\$ 1,07 BILHÃO, DO OPEX DE R\$ 2,35 BILHÕES E DA RECEITA BRUTA GLOBAL DE

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou, nesta semana, a realização de uma consulta pública com o objetivo de obter contribuições, subsídios e demais sugestões para o aprimoramento dos estudos para o projeto de concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá. Vale lembrar que trata-se da primeira proposta de concessão de canal de acesso aquaviário no país.

A proposta de concessão, segundo a Antaq, prevê que o prazo contratual seja de 25 anos, com assunção da área prevista para o ano que vem, com a possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos.

A estimativa do Capex é de R\$ 1,07 bilhão, do Opex de R\$ 2,35 bilhões e da receita bruta global

de R\$ 8,85 bilhões.

Em seu voto, o relator do processo, o diretor da Antaq Almirante Lima Filho, afirmou que a audiência pública será importante para que os interessados possam trazer contribuições e

melhorias para o projeto.

“Entendo que as principais questões controversas foram adequadamente enfrentadas na instrução processual. Há, como indicado pela Assessoria Especial de Concessões de

A proposta prevê que o prazo contratual seja de 25 anos, com assunção da área prevista para 2024, com a possibilidade de prorrogações sucessivas até o limite de 70 anos



fato, alguns temas que demandam uma maior reflexão e amadurecimento. No entanto, corroboro as considerações da AEC no sentido de que esses temas poderão ser debatidos concomitantemente ao procedimento de audiência pública”, disse o diretor.

De acordo com comunicado da Antaq, a aprovação e o período de contribuição serão definidos nos próximos dias e publicado no Diário Oficial da União.

REGIÃO NORDESTE

Suape lança mapeamento digital da vida marinha que habita entorno do porto

Publicação que contém dados de 369 espécies está disponível no site do complexo portuário pernambucano

VANESSA PIMENTEL
vanessa@forumbrasilexport.com.br



O mapeamento contém dados de 369 espécies, entre plâncton, nécton e bentos. O lançamento foi na sexta-feira, em celebração ao Dia Nacional de Defesa da Fauna

O Complexo Industrial Portuário de Suape (PE) lançou um painel digital da vida marinha e estuarina que habita o entorno do porto. O mapeamento, que pode ser acessado no site da estatal, contém dados de 369 espécies, entre plâncton, nécton e bentos. O lançamento foi na sexta-feira (22), em celebração ao Dia Nacional de Defesa da Fauna.

A ação é uma iniciativa de boas práticas voltadas para o

ecossistema aquático da região, focada na ampliação do conhecimento da fauna e da flora que

habitam o local. Também tem a intenção de reforçar a necessidade de ações e de cuidados

dos habitats existentes.

Os dados que compõem o mapa foram registrados durante oito anos de monitoramento da vida marinha, em 15 pontos representativos da área portuária.

“O Dia da Fauna é uma data especial dedicada à celebração e à conscientização sobre a importância dos animais silvestres e da biodiversidade em geral. A ocasião nos convida a refletir sobre a diversidade de espécies que compartilham conosco a região e sobre os desafios que enfrentam para sobreviver em um mundo em constante mudança”, disse o diretor de Sustentabilidade de Suape, Carlos Cavalcanti.

Os programas de monito-

ramento ambiental tiveram início em 2015 e se tornaram obrigações legais ao serem inseridos na renovação da licença de operação do Porto de Suape pela Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH), em 2021. A divulgação dos resultados obtidos por meio desses trabalhos é realizada para a sociedade em geral, incluindo a comunidade científica interessada no tema.

A ação também está em consonância com o Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14, Vida na Água, que integra a Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) e com os propósitos da Década do Oceano (2021-2030).

EDP acerta venda de 80% de usina a carvão que opera no Pecém

Acordo foi feito com grupo de investidores brasileiros liderado pela Mercurio Asset

VANESSA PIMENTEL
vanessa@forumbrasilexport.com.br

A EDP acertou a venda de 80% da usina a carvão que opera no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE). O acordo foi feito com um grupo de investidores brasileiros liderado pela Mercurio Asset. Os valores da operação não foram divulgados.

A empresa também criou condições para a venda dos 20% remanescentes até o final do contrato de energia vigente, que vai até julho de 2027.

Em nota, a EDP explicou que o acordo faz parte da estratégia da empresa de liderar a transição energética e “é um importante passo em direção ao objetivo de ser neutral em carvão até 2025 e 100% verde até 2030”.

A usina térmica movida a carvão mineral, operada no Porto do Pecém, tem capacidade instalada de 720 megawatts (MW) e



A usina térmica no Porto do Pecém, tem capacidade instalada de 720 megawatts (MW) e auxilia no abastecimento do Nordeste por meio de contratos de disponibilidade

auxilia no abastecimento do Nordeste por meio de contratos de disponibilidade.

O empreendimento é composto por uma usina solar com capacidade de 3 MWp, para garantia de origem renovável, e um módulo eletrolisador de última geração, com capacidade para produzir 250 Nm³/h de gás.

A venda da termelétrica não inclui o projeto Pecém H2V que, em dezembro de 2022, gerou a primeira molécula de hidrogênio verde da empresa na América Latina, sob responsabilidade da EDP.

Marinha abre navios para visita no Porto de Salvador

Ação será neste domingo, com acesso realizado pelo Terminal Marítimo de Salvador

VANESSA PIMENTEL
vanessa@forumbrasilexport.com.br

A Marinha do Brasil (MB) abrirá três navios da Esquadra para visita pública, no domingo (24), das 9h às 16h, no Porto de Salvador (BA), com acesso realizado pelo Terminal Marítimo de Passageiros.

As embarcações de guerra que serão expostas são: o

Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico” (A-140) - principal navio da Força da Marinha; a Fragata “Constituição” (F42), e a Fragata “União” (F45), que ficam sediadas na cidade do Rio de Janeiro.

Avinda dos navios à capital baiana integra a Operação Tropicalex, em que os marinheiros realizam exercícios de maior complexidade e intensidade para ampliarem seus níveis de treinamento tanto em embar-



O Navio-Aeródromo Multipropósito “Atlântico” (A-140), principal embarcação da Força da Marinha, estará aberto ao público no Porto de Salvador neste domingo, das 9 às 16 horas

cações quanto em submarinos e aeronaves, em todos os ambientes da guerra moderna.

Iniciada na última segunda-feira (18), a Operação Tropicalex 2023 se estenderá até 29 setembro, na área marítima compreendida entre o Rio de Janeiro e Salvador (BA).

OPINIÃO

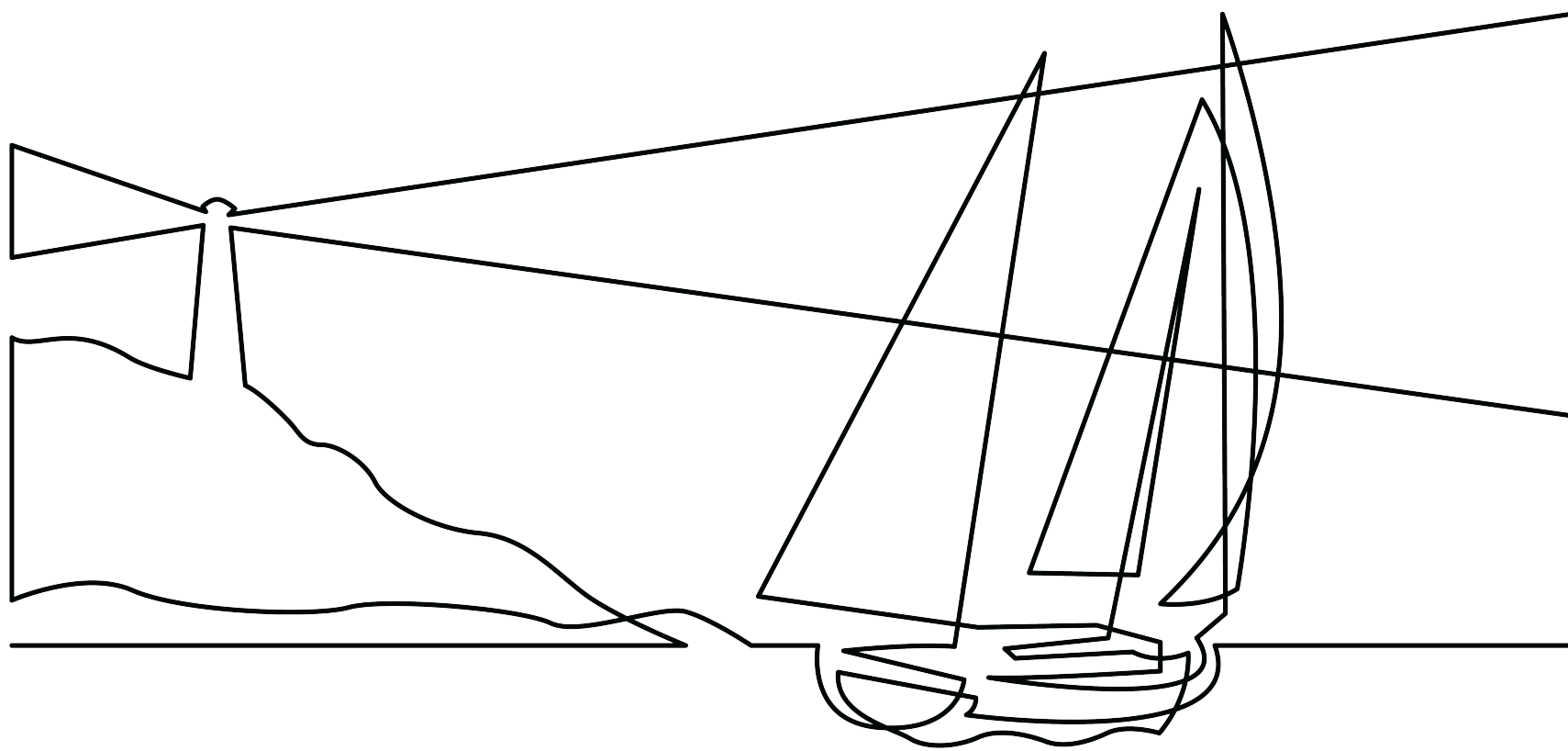


LUIZ DIAS GUIMARÃES
jornalista

opinio@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Sair para ver a ilha



Nosso tamanho é o quanto enxergamos do mundo. E de nós mesmos. Mas até neste caso, é importante observarmos de fora. Lembra o que disse Saramago? Para ver a ilha, tem que sair da ilha. Volta e meia dela saí. Agora, mais uma vez, saltarei da minha bolha. Não espero crescer mais em tamanho, mas espero sentir o prazer de outra vez me enxergar à distância, contribuindo um pouco com o mundo em que vivo.

Voltarei a Portugal atrás de nossas raízes. Buscar vestígios de Braz Cubas, que, saído da cidade do Porto, percorreu o Atlântico para fundar a Vila de Santos. E vou buscar a dimensão de José Bonifácio no que resta de sua memória na honrosa cátedra na Universidade de Coimbra, que inspirou Harry Potter.

Não buscarei rastros de meu genial avô materno no Lugar da Igreja, um canto de Oliveira de Azeméis, nas colinas perdidas lusitanas. Tampouco vínculos dos ancestrais paternos, que em parte tenho em avenida e em escolas da minha terra. Busco os cordões umbilicais de quem foi tão caro para nossa gente.

A esta altura, talvez preferisse uma rede de onde só poderia olhar o céu. Mas isso, às vezes, é mais difícil do que viajar. As trovoadas constantes da vida escasseiam as frestas das nuvens, como respondi a Ivani, amiga poeta, ao contar-lhe da minha missão. Porque, assim como é fundamental sair da ilha, é importante mergulhar para dentro, o que só é possível quando nos distanciamos do que costumeiramente nos entretém.

Mas vou, não com o vigor do jovem que sonhou um dia conhecer Paris. Ou de minha filha, que sonha voltar à Disney.

Vou atrás de vestígios da História e conhecer novas realidades de portos e das inovações tecnológicas, que podem contribuir para, cada vez mais, eu viver numa cidade inteligente e sustentável em ampla comunhão com seu porto, que lhe deu origem.

Das primeiras vezes em que saí da ilha, trouxe a vontade intensa de recriar na minha terra ambientes e sentimentos que vivenciei lá fora. E aqui trabalhei para que nosso Centro Histórico me propiciasse o cenário que me fez ter tantas sensações de atemporalidade em plagas europeias. Foi quando revitalizamos parte do Centro e realizamos o sonho da volta dos nossos bondes.

Saudosista eu? Por que não? O passado inspira o futuro. E traz ensinamentos vitais para não errarmos tanto nos esforços de um novo tempo. Hoje, depois de muitas escapadelas da minha ilha, sinto-me maior para melhor me compreender e usufruir do que ainda tenho para viver. Sim, porque tenho sonhos ainda. Muitos sonhos. Possuo anos de vida e de história mas não me sinto tão velho. Como bem disse Elck, amiga-filósofa das redes sociais, só é velho quem troca os sonhos pelas lamentações.

Faço minhas malas com poucas roupas e a oportunidade de mais uma vez me afastar da minha ilha para sonhar ainda mais. Procurarei olhar para o céu, sentir os raios do sol outonal, entre um compromisso e outro, e tentar esquecer por alguns dias o que deixei na minha ilha. Por isso vou com leve mala, nem tudo quero levar, apenas a lembrança dos que amo. Apesar de saber, por experiência, que a última coisa que lá encontrarei é uma rede, em que eu me deitaria e embalaria olhando para o céu.

A ESTA ALTURA, TALVEZ PREFERISSE UMA REDE DE ONDE SÓ PODERIA OLHAR O CÉU. MAS ISSO, ÀS VEZES, É MAIS DIFÍCIL DO QUE VIAJAR. AS TROVOADAS CONSTANTES DA VIDA ESCASSEIAM AS FRESTAS DAS NUVEIS, COMO RESPONDI A IVANI, AMIGA POETA, AO CONTAR-LHE DA MINHA MISSÃO. PORQUE, ASSIM COMO É FUNDAMENTAL SAIR DA ILHA, É IMPORTANTE MERGULHAR PARA DENTRO, O QUE SÓ É POSSÍVEL QUANDO NOS DISTANCIAMOS DO QUE COSTUMEIRAMENTE NOS ENTRETÉM.



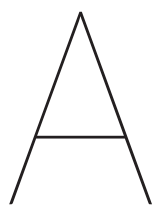
JOÃO EDUARDO DE VILLEMOR AMARAL AYRES
Presidente do Conselho ESG do Fórum Brasil Export e fundador do J. Amaral Advogados
opinio@portalbenews.com.br



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

► ESG

Economia Circular e sua aplicação pelas cidades inteligentes



Anteriormente, tivemos a oportunidade de trazer aqui, aos nossos leitores, as noções básicas da Economia Circular. Exploramos anteriormente os três pilares da Economia Circular - eliminar resíduos e poluição; circular produtos e materiais; e regenerar a natureza - que representam a

base de uma transformação necessária para enfrentar desafios ambientais globais.

Mais do que um mero conceito, trata-se de um convite para uma mudança fundamental na maneira como produzimos, consumimos e interagimos com o meio ambiente. Observa-se que este é um campo vasto e multidisciplinar, e nos oferece muitas oportunidades para o aprofundamento de tópicos específicos. Hoje, vamos tratar sobre a aplicação desse conceito pelas cidades inteligentes para adoção de soluções sustentáveis.

Primeiramente, precisamos trazer o conceito das cidades inteligentes. São aquelas que utilizam dados e tecnologias avançadas de informação e comunicação para melhorar a eficiência e a qualidade dos serviços urbanos, como transporte, energia, segurança e serviços públicos, e assim desenvolver uma qualidade de vida mais elevada para seus cidadãos. Atualmente, mais da metade da população mundial vive em áreas urbanas, e esse número continua crescendo exponencialmente. À medida que as cidades se expandem, há o consequente aumento da demanda por recursos naturais, como água, energia e matérias-primas, levando a um maior consumo e produção de resíduos.

Nesse contexto, a dinâmica linear de produção e descarte - ao contrário da dinâmica circular - não é sustentável a longo prazo e coloca uma pressão significativa sobre o meio ambiente. Por esse motivo, muitas das cidades inteligentes perceberam que a inteligência vai além da automação e da conectividade; ela deve incorporar a sustentabilidade em seu DNA. Nesse contexto, a Economia Circular emerge como uma abordagem promissora para enfrentar esses desafios.

Uma das maneiras que as cidades inteligentes podem atuar para a construção de uma infraestrutura urbana mais eficaz e sustentável é através do gerenciamento de resíduos. Rever o design de produtos e embalagens é um passo crucial na implementação da Economia Circular. Esta abordagem enfatiza a necessidade de conceber produtos de maneira a simplificar a sua desmontagem, fomentando a reciclagem e permitindo a reutilização de componentes. Cidades inteligentes, por sua vez,

podem contribuir com a indústria, incentivando padrões de design sustentável por meio de regulamentações e parcerias, impulsionando a inovação e a criação de bens alinhados com a Economia Circular, tornando produtos ativos valiosos para consumidores e o ambiente.

Outro exemplo é que cidades inteligentes podem investir em tecnologias que melhoram a eficiência energética e promovem o uso sustentável da água. Isso inclui a implementação de sistemas de iluminação pública e redes elétricas inteligentes e sistemas de coleta e tratamento de água de última geração. A produção descentralizada de energia a partir de fontes renováveis, como a energia solar e eólica, também é uma parte essencial desse movimento em direção à sustentabilidade.

Por fim, temos a mobilidade urbana. Essa é outra área onde as cidades inteligentes estão adotando princípios circulares. A promoção do transporte público, o compartilhamento de carros, bicicletas elétricas e sistemas de transporte público eficientes não apenas reduzem o congestionamento e as emissões de poluentes, mas também minimizam a necessidade de produzir novos veículos, poupando recursos.

Por todo o exposto, vê-se que a Economia Circular não é apenas uma alternativa; é o caminho para um futuro sustentável que pode ser muito explorado e adotado pelas cidades inteligentes, visando uma maior harmonia socioambiental. Ela representa uma oportunidade de redefinir nossa relação com os recursos naturais e promover uma maneira mais inteligente e consciente de produzir, consumir e viver.

As cidades inteligentes não devem se limitar a utilizar a tecnologia para otimizar serviços e infraestruturas; é igualmente crucial que priorizem a sustentabilidade e a Economia Circular. À medida que essas cidades adotam abordagens circulares para gerenciar resíduos, água, energia e recursos, elas não apenas reduzem seu impacto ambiental, mas também aprimoram significativamente a qualidade de vida dos habitantes urbanos.

A transição para cidades circularmente inteligentes não é apenas uma necessidade ambiental, mas uma valiosa oportunidade para criar economias urbanas mais eficientes e resilientes. Conforme um número crescente de cidades ao redor do mundo adere a esse conceito, todos se beneficiam desse avanço rumo a um futuro mais sustentável.

(CIDADES INTELIGENTES) SÃO AQUELAS QUE UTILIZAM DADOS E TECNOLOGIAS AVANÇADAS DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO PARA MELHORAR A EFICIÊNCIA E A QUALIDADE DOS SERVIÇOS URBANOS, COMO TRANSPORTE, ENERGIA, SEGURANÇA E SERVIÇOS PÚBLICOS, E ASSIM DESENVOLVER UMA QUALIDADE DE VIDA MAIS ELEVADA PARA SEUS CIDADÃOS.

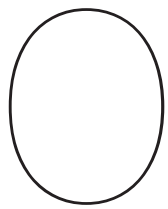
OPINIÃO

**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

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

▶ ESTRATÉGIA

As “muralhas” e o desenvolvimento sustentável



Instituto de Engenharia tem, por tradição, discutir questões estratégicas e propor soluções. Afinal, problemas são a matéria-prima da Engenharia! Não foi diferente no dia 19 de julho de 2023, quando vários profissionais e atores públicos se reuniram, presencialmente e

remotamente, para o “Debate sobre uma nova ligação Planalto à Baixada Santista”.

As limitações dos acessos terrestres atuais e o desenvolvimento sustentável regional, estadual e nacional foram abordados sob vários aspectos, com especialistas analisando e propondo alternativas.

Ficou bem claro que o cenário atual exige decisões e ações estratégicas de curtíssimo, curto e médio prazo. Trata-se de uma questão de Estado em seu sentido mais amplo, apartidário e que extrapola períodos de mandatos eletivos, sob pena de comprometer o futuro de São Paulo e do Brasil. E para respondê-la com a urgência imprescindível, é preciso de arrojo e dinamismo já demonstrado pelo governador Tarcísio de Freitas, ao longo de sua carreira. Empenho que sempre deverá ter como premissa o desenvolvimento sustentável, equilibrando aspectos econômicos, sociais e ambientais, de maneira a, mais uma vez, superar os desafios da Serra do Mar: “A Muralha”, como historicamente é conhecida desde os tempos do início da colonização portuguesa.

Os cerca de 700 metros de desnível entre o planalto e o litoral nunca foram empecilho para o povoamento e desenvolvimento do Estado de São Paulo e a, agora, Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS) sempre foi o ponto de partida.

Na Ilha de São Vicente surgiu o primeiro hospital do Brasil, na Vila de Santos. Nesse mesmo povoado, o porto em águas abrigadas nasceu, para se tornar o principal complexo portuário do País. Também dali partiram expedições que, sob condições penosas, mas obstinação impávida, venceram a “Muralha” para colonizar o planalto, inclusive fundando a Cidade de São Paulo.

E do planalto partiram as “Entradas” e “Bandeiras” que contribuíram majoritariamente para dar ao Brasil sua conformação continental.

Da Baixada Santista, também partiu a expedição de Estácio de Sá, que resultou na fundação da Cidade do Rio de Janeiro.

O Porto de Santos participou de todos os ciclos econômicos do País, sempre protagonista. Isso só aumentou com o início do Ciclo do Café, no século XIX. E foi nesse período que, por ele, chegaram imigrantes que ajudaram a consolidar e expandir a pujança econômica do Estado de São Paulo.

A evolução desse processo resultou na transição das antigas picadas para a Calçada do Lorena, pioneira estrada pavimentada. A importância cada vez maior do café levou à Estrada da Maioridade, posteriormente Caminho do Mar.

Também no século XIX, para ligar as zonas produtoras ao Porto, foi construída a ferrovia da São Paulo Railway (SPR), iniciada pelo visionário Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, mas concluída por ingleses. Depois, veio a Estrada de Ferro Sorocabana.

Consciente da importância do Porto de Santos para a economia regional e nacional, o Governo Imperial o transformou no primeiro porto organizado do Brasil. Para transformá-lo de “porto maldito”, em função de concomitantes epidemias, o Governo da Província de São Paulo investiu no saneamento da cidade.

O desenvolvimento industrial, associado à sempre importante agropecuária de São Paulo, exigiu a construção da Via Anchieta, um desafio hercúleo, superado com técnica e empenho de migrantes, que também contribuíram para a grandeza do Estado de São Paulo.

A proximidade do porto levou à criação do Parque Industrial de Cubatão, basicamente voltado ao processamento de commodities oriundas do complexo portuário. ▶

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8

FICOU BEM CLARO QUE O CENÁRIO ATUAL EXIGE DECISÕES E AÇÕES ESTRATÉGICAS DE CURTÍSSIMO, CURTO E MÉDIO PRAZO. TRATA-SE DE UMA QUESTÃO DE ESTADO EM SEU SENTIDO MAIS AMPLO, APARTIDÁRIO E QUE EXTRAPOLA PERÍODOS DE MANDATOS ELETIVOS, SOB PENA DE COMPROMETER O FUTURO DE SÃO PAULO E DO BRASIL. E PARA RESPONDÊ-LA COM A URGÊNCIA IMPRESCINDÍVEL, É PRECISO DE ARROJO E DINAMISMO JÁ DEMONSTRADO PELO GOVERNADOR TARCÍSIO DE FREITAS, AO LONGO DE SUA CARREIRA.

Cada vez mais relevante na economia nacional, agora também o Estado mais industrializado do Brasil, a evolução do comércio exterior exigiu, mais uma vez, a superação da “Muralha”, agora pela primeira pista da Rodovia dos Imigrantes. No entanto, a Via Anchieta permaneceu como único acesso rodoviário de cargas entre o planalto e a Baixada Santista.

A matriz de transportes entre o planalto e a Baixada, predominantemente rodoviária desde os anos de 1950, agora evidenciava as limitações impostas pelo rodoviarismo e a falta de investimentos em ferrovias.

A falta de preocupação com o meio ambiente resultou em danos ambientais ao bioma da Mata Atlântica, descalvando a Serra do Mar. Também gerou sérios problemas de saúde à população de Cubatão. A ação decisiva do Governo do Estado obrigou à redução da poluição industrial e promoveu o reflorestamento da Serra do Mar, com engenhosidade e obstinação.

No início dos anos de 2000, a “Curva da Onça”, na Via Anchieta, gerou um colapso em plenas festas de final de ano, que escancarou o que já era mais do que previsível: os acessos rodoviários não comportavam a crescente demanda.

A pista descendente da Rodovia dos Imigrantes foi, então, construída. Obra mais uma vez de alta complexidade técnica, sua implantação reduziu em cerca de 70% os impactos ambientais gerados pela primeira pista. Porém, a Via Anchieta permaneceu como único acesso de caminhões entre o planalto e o porto, com uma média de 10 mil veículos de carga por dia.

Essa nova pista, no entanto, ampliou gargalos logísticos que ainda estão sendo solucionados, mais de 20 anos após sua conclusão.

O agendamento de veículos de carga tem sido uma solução racional, mas, em razão das restrições ambientais à criação de pátios de espera, no planalto e ao longo do traçado das rodovias, paliativa.

O fato é que o Sistema Anchieta-Imigrantes já apresenta níveis de serviço preocupantes, sobretudo em períodos de escoamento de safra, associados a períodos de férias e feriados prolongados. As longas filas e congestionamentos resultam em encarecimento de fretes, cenário propício para a ação de marginais e transtornos aos usuários.

A Via Anchieta, um triunfo da Engenharia quando de sua

construção, apesar das obras de reforço estrutural de seus viadutos e melhorias subsequentes, é um projeto antigo, de manutenção cara, cujas características geométricas e operacionais impedem/prejudicam o tráfego de cargas especiais e de veículos de maior capacidade de carga. Com isso, além de impactar negativamente os custos logísticos (o chamado “Custo Brasil”), prejudicam o meio ambiente por resultarem em maior emissão de poluentes.

As recentes renovações das concessões ferroviárias de linhas que acessam o complexo portuário e a criação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) ampliarão a capacidade operacional desse modo de transportes para entre 100 milhões e 115 milhões de toneladas por ano. Porém, a previsão tendencial de operação do Porto de Santos, para 2040, é de 240 milhões de toneladas por ano, contra os cerca de 162 milhões, em 2022. Ou seja, a participação do modal rodoviário também aumentará!

Novas ligações entre o planalto e a Região Metropolitana da Baixada Santista vêm sendo estudadas ao longo do tempo. Talvez a mais antiga seja a rodovia entre Parelheiros e Itanhaém, que contribuiria para reduzir a demanda do Sistema Anchieta-Imigrantes, no que se refere ao acesso aos municípios do sul da RMBS.

O Porto de Santos tem potencial para expandir suas operações, mas é preciso que seus acessos terrestres comportem essa demanda.

Em função disso, surgiram alternativas, que incluem uma nova pista da Rodovia dos Imigrantes e uma ligação entre Suzano, a partir do Rodoanel Leste, e a Área Continental de Santos.

A ligação entre Suzano e Santos, que passou a ser conhecida como “Linha Verde”, não é apenas uma nova rodoferrovia. Em verdade, é parte de um complexo logístico que envolve a criação de plataformas logísticas ao longo de seu percurso.

Em Suzano, ela representará a oportunidade de desenvolver a porção leste da Região Metropolitana de São Paulo. Em Santos, permitirá a ocupação de áreas disponíveis para a implantação de atividades portuárias, retroportuárias e industriais, tendo o Porto de Santos como trunfo logístico.

É importante destacar que a Área Continental de Santos foi considerada a de melhor potencial para implantação desses tipos de atividades, segundo estudos feitos pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) e pela empresa ALG, financiada pelo governo espanhol, ambos

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 9

elaborados na primeira metade dos anos de 2010.

Além disso, a cidade de Santos é considerada apta a sediar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) desde 2017.

As ZPEs são equivalentes às Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), das quais existem mais de 7,5 mil no mundo, mais de 2,5 mil só na China. Graças a elas, a China, em menos de 30 anos, saiu da incipiência tecnológica e econômica para se tornar a 2ª economia do mundo, referência em produção científica e tecnológica, gerando duas vezes mais patentes do que os EUA.

Enquanto isso, no Brasil, desde a criação do regime de ZPE, há 25 anos, apenas uma está em efetiva operação (Pecém/CE), com outras quatro ainda em fase de aprovação/implantação, com a de Parnaíba/PI, mais adiantada, e a de Uberaba/MG e a de Cáceres/MT implantando suas infraestruturas. Há que se destacar que, fruto da atualização do regime de ZPE, em 2021, houve aprovação da primeira Zona de Processamento de Exportação privada no País, em Aracruz/ES.

Trata-se de uma questão estratégica, acima de interesses político-partidários e pessoais, que tem tido contra si o “tempo político”, a burocracia estatal e o rigor draconiano da legislação ambiental.

No caso da RMBS, tanto uma nova pista da Rodovia do Imigrantes como a ligação Suzano-Santos não são excludentes. Pelo contrário, ambas são necessárias e devem ser concebidas para evitar a piora ou novos gargalos logísticos.

A Engenharia já demonstrou sua capacidade técnica de superar fisicamente a “Muralha” de forma cada vez menos ambientalmente impactante. Assim, não é concebível que obras tão estratégicas para o desenvolvimento do País levem de sete a dez anos para serem viabilizadas, tendo o licenciamento ambiental e judicializações como suas principais impedâncias.

Investir em infraestrutura é, sem dúvida, uma forma objetiva de conciliar o desenvolvimento econômico com o equilíbrio ambiental tão almejado! Nesse sentido, novas obras viárias, incorporando novos conceitos de projeto e novas tecnologias, tendem a reduzir significativamente impactos ambientais negativos.

Também é importante relevar que o cenário pós-pandemia demonstrou a necessidade de reindustrialização do Ocidente. Não à toa, tanto o Governo Federal como o do Estado de São Paulo definiram a reindustrialização como meta prioritária.

São Paulo sedia dois portos públicos, enquanto estados próximos dispõem de complexos públicos e privados que tendem a ser cada vez mais competitivos. Isso é bom para o País, mas não pode inibir o potencial de expansão do Porto de Santos, que ainda é muito grande.

Mesmo em meio a tantas restrições burocráticas e ambientais, o Porto de Santos se mantém como principal complexo portuário do Brasil, responsável por cerca de 28% da corrente comercial do país.

É um porto sob jurisdição federal, mas é o porto do Estado de

São Paulo! O Porto de São Sebastião é delegado ao Estado de São Paulo, de fato. Porém, seu perfil é diferente, e seu potencial de expansão é fisicamente limitado.

O aproveitamento de áreas próximas ao porto para a implantação de atividades industriais de alto valor agregado, alta tecnologia e baixo impacto ambiental é uma opção racional, tanto que adotada nos principais portos do mundo. Estive recentemente em Rotterdam e Antuérpia, e pude constatar o que é visão estratégica, de Estado, no planejamento portuário e industrial.

A RMBS dispõe dessas áreas! E o novo regime de ZPE permite o aproveitamento de áreas disponíveis em outros municípios da região, com amplos benefícios econômicos e sociais, que também podem gerar recursos financeiros para ações de proteção/recuperação ambiental em espaços desprotegidos. O secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima - homem cujo dinamismo e lucidez impressionam -, em recente evento, criticou o fato da Baixada Santista representar apenas 2% do PIB do Estado de São Paulo. Assim, a ampliação de atividades econômicas na região, com foco em porto-indústria, contribuirão para um melhor equilíbrio regional, com efeitos amplos. No caso específico da ligação Suzano-Santos, ela também potencializará a criação de áreas afins no planalto.

Isso representará uma nova economia, com aumento da arrecadação tributária e geração de milhares de empregos. E os recursos auferidos, seja pela aplicação da receita tributária, seja por medidas compensatórias, contribuirão para a melhoria da qualidade de vida dos paulistas, para a manutenção de programas sociais e para suporte a programas ambientais.

Esses recursos, por exemplo, poderiam proporcionar a desocupação de áreas de risco e de mananciais, pela construção de habitações em áreas adequadas, socialmente integradas, além da geração de empregos que garantirão dignidade e futuro para os habitantes das regiões beneficiadas.

Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) têm sido considerados como referências a serem adotadas mundialmente. A melhoria da logística afeta positivamente vários deles.

O Estado de São Paulo sempre soube enfrentar desafios, e sempre soube superar todas as “muralhas” que surgiram em seu caminho. Sua condição histórica e atual são o resultado desse dinamismo empreendedor e inovador. O desafio, agora, é provar que é possível conciliar desenvolvimento econômico com preocupação ambiental e social a partir de uma visão de Estado, equalizando interesses federais, estaduais, municipais e da iniciativa privada.

Novas ligações entre o planalto e a RMBS – e não apenas uma – contribuirão para que São Paulo seja, uma vez mais, uma referência do potencial empreendedor do povo paulista e brasileiro.

O Brasil é um “berço esplêndido”, mas não pode considerar as restrições ao seu desenvolvimento sustentável como “zona de conforto”. É preciso acordar! O Estado de São Paulo pode e deve assumir o protagonismo responsável na superação de todas as “muralhas” que se apresentarem, como o faz desde os tempos dos primeiros paulistas, dos migrantes, dos imigrantes e de todos os que o abraçaram em seus corações.



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br



“ **Escrever é o superpoder que você pode desenvolver para deixar sua marca no mundo, num post de rede social, num e-mail, numa carta** ”

ISABEL CLEMENTE, JORNALISTA E MESTRE EM ESCRITA CRIATIVA

CONCORDO PLENAMENTE COM ELA QUANDO DIZ QUE TODA ESCRITA É NOBRE. E É MESMO. ISABEL SUGERE GUARDAR UM “ERA UMA VEZ “NO CANTO DA MENTE E SEGUIR ESCRREVENDO E PROCURAR CRIATIVIDADE EM TODOS OS TEXTOS, ATÉ NOS RELATÓRIOS. AS PESSOAS TRAVAM O PODER DA ESCRITA ACHANDO QUE NÃO VÃO CONSEGUIR, SE COMPARAM COM OUTRAS QUE ESCRIVEM BEM E DEIXAM DE LADO A VONTADE DE CONTAR SUAS HISTÓRIAS. PARA VOCÊS ANIMAREM, VEJAM SÓ QUE BONITO O QUE ELA DIZ: “ESCREVER É SOFRIDO, DÁ MUITO TRABALHO, UM POUCO COMO CORRER. EU SEMPRE ME PERGUNTO POR QUE TIVE ESSA IDEIA DE JERICO, QUE ME DEIXA CANSADA, QUE ME FAZ QUERER DESISTIR A CADA PEQUENO TRECHO VENCIDO. MAS TER CORRIDO, COMO TER ESCRITO, DÁ UM PRAZER DANADO”.

FOCO

Batalhando pelas mulheres dos portos

Gerente Executiva da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP) há sete anos, **Cris Dutra** deixou Porto Alegre no ano 1999 e chegou à Brasília com a cara e a coragem. Acompanhando o marido que foi transferido e com o filho Juliano muito pequeno, ela sofreu para encontrar trabalho, mesmo com a experiência de muitos anos atuando na área de gestão de pessoas, em um hospital de Porto Alegre: “Foi um parto, não conhecia ninguém na cidade, mandei currículo para tudo quanto é lado, aqui em Brasília não adianta competência, é só indicação ou concurso”, explica.

Após nove meses de busca, finalmente conquistou uma posição no Hospital Oftalmológico de Brasília. Inicialmente foi para a área de agendamento de cirurgias, mas em um curto período de tempo virou administradora do hospital. O trabalho era exigente, com horários irregulares, ausência de folgas nos finais de semana e pouco tempo disponível para cuidar do filho. Cris estava exausta e decidida a deixar o setor privado: “Praticamente, eu tinha a chave do hospital, comandava todos os setores, mas estava completamente esgotada”.

A formação em Letras não afastou o sonho da vida inteira de fazer Psicologia. “Sempre fui psicóloga dos amigos, todo mundo me chama para falar de problemas. No meu primeiro emprego formal, fui secretária no Hospital de Clínicas (HCPA) na área de Psiquiatria. Eu estava com 22 anos e meu chefe dizia que eu tinha jeito, queria que eu fizesse Psicologia. Mas preferi aperfeiçoar o Inglês e atuar na área de eventos também”.

Mas seu caminho continuou distante da Psicologia quando, em 2003, veio o convite de um grande amigo para trabalhar no primeiro governo Lula, no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), do Ministério dos Transportes. “Apesar de ser de Porto Alegre, nunca tinha visto um porto na minha vida. Depois do DNIT, passamos todos para o então criado Departamento Aquaviário, no mesmo Ministério. Em 2007, quando criaram a Secretaria de Portos Nacional de Portos, fui convidada para trabalhar no Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, onde fiquei até 2015. Nesse Departamento comecei a trabalhar com temas da área de Saúde e Segurança, desenvolvi e participei de projetos de Proteção e Preparação para o Enfrentamento de Pandemia nos Portos, foi minha maior realização no setor público”.

Como tantas pessoas que chegam ao setor portuário e se apaixonam, com ela não foi diferente. São 20 anos de atividade portuária e mudanças significativas na carreira. “Descobri um curso de graduação chamado Ciência da Educação e percebi que era exatamente o que eu desejava. Como eu já tinha Letras, ganhei de brinde fazer mais um semestre e me formei em Pedagogia com um olhar macro para a educação. Depois ainda fiz Gestão Pública e Engenharia e Gestão Portuária”, revela. É autora do livro *Saúde e segurança do trabalhador portuária*, tem artigos publicados em revistas e diversas apresentações em Congressos sobre a área de Qualificação e Saúde e Segurança no Trabalho Portuário.

Como participou de movimentos políticos em Porto Alegre e se envolvia com as questões sociais e raciais, o olhar acadêmico se voltou para o baixo nível de escolaridade dos trabalhadores portuários: “Era uma época em que só se falava em infraestrutura portuária, dragagens, grandes obras. Era um outro universo e as



Divulgação

peças não viam o ser humano dentro do porto. Hoje eu tenho certeza de que plantei essa semente, essa discussão foi permeando minha vida toda. Sempre trabalhei sem bandeira de partido”.

Depois dos dois primeiros meses de incerteza, deixou o bairrismo de lado e aprendeu a amar Brasília plenamente: “A cidade me acolheu, é muito gostoso viver aqui. Meu atual marido tem uma chácara, vamos muito para lá, gosto da natureza, e meu lugar predileto em Brasília é o Parque da Cidade. Essa é a cidade onde meu filho cresceu, da minha janela enxergo a Catedral, moro perto do trabalho”.

Nos últimos meses, Cristina se envolveu em um novo projeto: o Movimento Mulheres&Portos, uma iniciativa que teve sua origem na FENOP e agora conta com a participação de quase 90 mulheres de portos de todo o Brasil. “Eu sempre mantive essa discussão sobre a participação das mulheres também no Ministério, na área técnica, éramos em minoria. Meu Diretor na época, um homem feminista, nos respeitava muito, nas reuniões, quando pediam café, ele dizia que nós não estávamos lá servir café para ninguém. Fazia questão que nos chamassem também de doutoras. Incrível

como isso ainda existe. Nosso projeto foi muito bem acolhido pela FENOP. Quando falei para o Presidente Sérgio Aquino sobre a idealização a criação dessa proposta, ele foi o primeiro a apoiar e um dos nossos grandes incentivadores”.

Cris observa que ainda é um assunto desafiador, inclusive para mulheres que não se sentem confortáveis discutindo-o em um ambiente exclusivamente feminino. À frente do movimento estão as idealizadoras Daniela Pinheiro (Salvador), Diretora Financeira, Shana Bertol (Paranaguá), Diretora de Marketing e Comunicação, Silvana Alves (Paranaguá) Diretora Jurídica, Ana Barbosa (Itaquí) na Diretoria de Desenvolvimento e Cris assumiu a Diretoria Institucional.

A missão é estimular o protagonismo feminino no setor portuário e marítimo, em vários passos: criar uma rede de apoio no grupo promovendo troca de informações; impulsionar mulheres a ingressarem e seguirem carreira no setor; promover ações para acelerar a equidade de gênero e o empoderamento feminino; fomentar práticas de aprendizagem para contribuir na capacitação de mulheres na carreira portuária.

A proposta é promover essa discussão entre mulheres, sem necessariamente concentrar-se exclusivamente na liderança, embora também seja voltada para líderes. “Queremos que uma trabalhadora avulsa que trabalha na beira do cais também participe. É um desafio, mas temos um retorno muito positivo quando visitamos os portos. Agora estamos organizando a identidade jurídica do grupo e um dos nossos objetivos principais é fazer um mapeamento mais apurado dessas mulheres, condições de trabalho, por categoria e/ou atividade, escolaridade. Com esses dados podemos elaborar e implementar políticas públicas voltadas para mulheres do setor. O grupo é um alicerce de troca de experiências, rede de currículos e informações, e sem competição”, completa.

Em dezembro, durante o encerramento das atividades da Fenop haverá uma reunião das integrantes, e caso alcancem o patrocínio necessário, estão programando um grande encontro em 2024. Para Cris, mais um motivo para se relacionar e continuar com seu lema de vida; “Graças a Deus tenho muitas amigas, isso facilita no diálogo de engajamento de novas mulheres ao grupo. Quero que todos se deem bem, sem puxar o tapete de ninguém”. Mulheres que desejarem participar podem entrar em contato com Cris por meio do WhatsApp. (61) 99988-4064 e e-mail: mulheresportos@gmail.com



Risoto é sempre bem-vindo!

A receita deliciosa desta edição é a sugestão da nossa querida **Milena de Castro**, Gerente de Comunicação e Relações Institucionais da ABTRA - Associação Brasileira de

Terminais e Recintos Alfandegados. Milena conta que a mãe, Therezinha (Therê), era uma grande cozinheira e que ela e os irmãos herdaram esse dom. "Mas na cozinha sou a rainha do improvisado, arrisco bastante e nem sempre dá certo claro", revela. Mas esse risoto de gorgonzola com peras e nozes não tem erro e sempre agrada. Vamos lá?

Risoto de gorgonzola com peras e nozes

Ingredientes: 1 copo de arroz arbóreo; 1 cebola média picadinha; 1 folha de louro; sal e pimenta-do-reino; 1 xícara de vinho branco; 1 litro de caldo quente de legumes; 1 de xícara de queijo gorgonzola em pedaços pequenos; 2 miniperas (com casca) cortadas em cubos e regadas com suco de meio limão; 1 minipera (com casca) cortada em quatro e grelhada em uma frigideira antiaderente; 1 colher (sopa) de manteiga gelada; azeite e parmesão ralado (a gosto); 2 colheres (sopa) de nozes

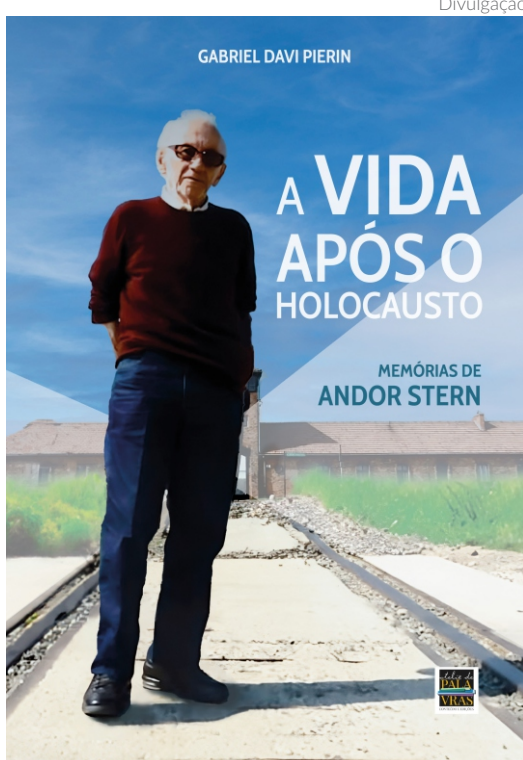


Preparo: Numa panela média, aqueça 1 colher de sopa de azeite e acrescente a cebola e refogue até dourar. Junte o arroz e mexa bem até o azeite envolver todos os grãos. Tempere com sal e pimenta. Regue com o vinho aos poucos e vá mexendo bem até evaporar. Adicione o caldo de legumes aos poucos, mexendo bem e sempre, repetindo o processo (esse é o segredo!) até o arroz ficar al dente e bem úmido. Retire do fogo, acrescente a manteiga, o gorgonzola, o parmesão, as peras em cubos (com o caldo de limão) e mexa delicadamente para não desmanchar. Deixe descansar por 3 minutos. Ao emplatado, finalize com as nozes, mais parmesão e os quartos de pera grelhados.



LEITURA

Para quem curte História



O livro "A Vida após o Holocausto" traz a trajetória do brasileiro **Andor Stern** após sua experiência no trágico episódio que matou mais de seis milhões de judeus e outras minorias. É o sexto livro do historiador e especialista em Ciências e Direitos Humanos, Gabriel Davi Pierin. Os anos de Holocausto transformaram a vida de Andor para sempre. Depois da liberdade, pequenos prazeres como sorrir, comer um pedaço de pão, sentir o lençol limpo ao dormir, vestir meias secas e calçar um sapato confortável se transformaram em momentos significativos.

EXPOSIÇÃO

Mostra traz aventuras de Amyr Klink

O famoso navegador é o tema da exposição gratuita 'Linha D'Água', no Shopping Miramar, em Santos (SP), que pode ser conferida até o dia 30 de setembro. No último dia ele vem para falar sobre "Viagens Oceânicas de Amyr Klink e suas lições sobre a água", às 20h, no Bourbon Santos Convention Hotel, no Gonzaga, contando experiências e técnicas de sobrevivência ao longo de 30 anos de viagens. A mostra apresenta fotos de viagens marítimas, a réplica original do Paraty, o primeiro barco a remo usado pelo navegador, e um globo terrestre demarcando as expedições realizadas, além de roteiros e fotos com suas famosas frases motivacionais.

Serviço

Miramar Shopping

Rua Euclides da Cunha, 21 Gonzaga - Santos (SP)

Horário: de segunda a sábado, das 10 às 22h;

e no domingo, das 12 às 22h

Informações: (19) 3256-4500 | WhatsApp: (19) 99127-5480



BE+

Mohamed_hassan/Pixabay



- Comprar passagens aéreas mais baratas ficou mais fácil com a nova função do Google Flights, que usa histórico de voos para criar termômetro de preços. As diferenças chegam a R\$ 2.000 segundo o site Uol. Com a atualização, é possível saber o melhor momento para agendar uma viagem pagando menos. O serviço está disponível no Brasil.

Boa notícia de O Globo: a balança comercial brasileira dá salto de 43% até agosto, e especialistas estimam saldo superior a US\$ 90 bilhões neste ano, com superávit recorde e salto nas exportações o agronegócio.

- Outra novidade excelente vem do Olhar Digital: novo teste de sangue pode prever Alzheimer até 20 anos antes dos sintomas. E melhor: o exame é simples, barato e não invasivo e foi desenvolvido pelos pesquisadores da Universidade Nacional da Austrália.
- Estudo recente do News Socialization Study, conduzido pela Medill School da Northwestern University, revela que os adolescentes estão se interessando mais por notícias pesquisa descobriu que 46% dos adolescentes viam notícias de TV locais diariamente ou semanalmente, enquanto 42% viam os noticiários de TV das redes nacionais diariamente ou semanalmente.

BE-

- O calor está preocupante e estudo realizado pelo The Washington Post, em parceria com a ONG CarbonPlan, mostrou que a tendência é que o quadro piore a nível global. Segundo o Globo Rural, o município de Belém (PA) pode se tornar a segunda cidade mais quente do mundo até 2050. Em primeiro lugar está Pekanbaru, na Indonésia.
- Fico muito triste ao ver livrarias fechando portas. Essa semana a Saraiva demitiu todos os funcionários de suas lojas físicas e anunciou que passará a operar apenas como site de e-commerce.