



portalbenews.com.br

REGIÃO SUL Portos RS conclui campanha de dragagem de manutenção do canal de Rio Grande **p5**

ESTILO BE Diretora executiva Instituto Praticagem do Brasil, Jacqueline Wendpap conta como se divide entre o trabalho e a família **p12**



Divulgação/Mapa



BNDES reduz remuneração para operações de exportação em até 60%

Medida que entrou em vigor na quinta-feira prevê que a redução seja limitada a R\$ 150 milhões por operação **p3**

Reprodução/Redes sociais



PARANAGUÁ Incêndio atinge estrutura do corredor de exportação **p6**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães fala do risco de incêndio próximo a áreas industriais e relembra tragédia em Cubatão há 40 anos **p8**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves aponta caminhos para a reindustrialização no país **p9**

OPINIÃO Proteger, transformar e ser sustentável: três ações que contribuem para um mundo melhor, na visão de César Meirelles **p10**

EDITORIAL

Exportações, economia e desenvolvimento

A recente decisão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de implementar uma redução de até 60% em sua remuneração para operações destinadas a exportações, é uma medida que merece destaque e apoio. Essa iniciativa, que começou a vigorar na última quinta-feira, reflete um esforço significativo para impulsionar as exportações brasileiras e fortalecer a economia do País.

A redução no spread, limitada a R\$ 150 milhões por operação, é uma estratégia inteligente para tornar o financiamento mais acessível e atrativo para as empresas exportadoras. Vale ressaltar que a menor taxa será aplicada a produtos eficientes, como geradores de energia limpa e equipamentos de baixo consumo. Esse direcionamento de incentivos para produtos que promovem a sustentabilidade é louvável e alinhado com as tendências globais.

A linha BNDES Exim Pré-embarque desempenha um papel crucial ao apoiar empresas brasileiras na produção de bens destinados à exportação. Ao oferecer recursos vinculados à comprovação posterior da exportação, o BNDES facilita o processo para as empresas, contribuindo para o aumento da competitividade no mercado internacional.

Em 2023, essa linha de apoio à exportação alcançou números impressionantes, com 55 operações aprovadas e desembolsos totalizando R\$ 5,9 bilhões. Esses resultados demonstram a eficácia desse instrumento financeiro e a importância de manter e expandir tais iniciativas.

A decisão do BNDES está alinhada com os objetivos do Plano Mais Produção, buscando fortalecer a indústria brasileira e torná-la mais competitiva globalmente. A promoção do comércio exterior é uma estratégia inteligente para impulsionar o crescimento econômico e gerar empregos no Brasil.

Além disso, medidas como essa podem contribuir para uma diversificação mais ampla das exportações brasileiras, explorando novos mercados e setores. Em um cenário global em constante evolução, a flexibilidade e o apoio financeiro para as empresas buscarem oportunidades no exterior são fundamentais.

Portanto, é crucial que o Governo continue a buscar maneiras de apoiar ativamente as exportações, seja através de iniciativas como essa do BNDES, seja com a simplificação de processos ou a abertura de diálogo com outros países para facilitar acordos comerciais. O fortalecimento do comércio exterior não apenas impulsiona a economia, mas também posiciona o Brasil como um participante ativo e competitivo no cenário global.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 BNDES reduz remuneração para operações de exportação em até 60%

HUB

- 3 Custo logístico faz agricultores do MT pagarem mais por insumos e terem lucros menores

NACIONAL

- 4 Nova Indústria Brasil libera R\$ 5,3 bilhões para projetos

Ministro do TST Breno Medeiros recebe título de Cidadão Amazonense

CEO do Brasil Export receberá prêmio AVANTT 2024

REGIÃO SUL

- 5 Portos RS conclui campanha de dragagem de manutenção do canal de Rio Grande

- 6 Incêndio atinge estrutura do corredor de exportação do Porto de Paranaguá

REGIÃO SUDESTE

- 7 Impulsionado pelo açúcar, Porto de Santos registra melhor janeiro da história

OPINIÃO

- 8 “Corpos e mentes ardentes”, Luiz Dias Guimarães
- 9 “Agronegócio, industrialização e ZPE”, por Adilson Luiz Gonçalves

- 10 “Proteger, transformar e ser sustentável: propósito para um mundo melhor”, por César Meirelles

ESTILO BE

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



Sistema BE News de Comunicação

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

Fabício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyara Lima

Diretor-geral

Leopoldo Figueiredo

Diretora comercial

Roberta Riccioppo

Editor-executivo - Jornal BE News

Alexandre Fernandes

Editora-executiva - Portal BE News

Vanessa Pimentel

Editor-executivo - TV BE News

Gustavo Zanaroli

Editora de Arte - Jornal BE News

Mônica Mathias

Equipe de reportagem

Cássio Lyra, Marília Sena, Paulo José Ribeiro,
Yousefe Sipp e Vitória Malafati (estagiária)

Colunistas

Cândice La Terza e Ivani Cardoso

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@redenenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redenenews.com.br

 (11) 91615.1200



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

Custo logístico 1

As deficiências logísticas enfrentadas na cadeia do agronegócio e a distância das zonas produtoras do Mato Grosso com os portos de exportação desses carregamentos, como o complexo marítimo de Santos (SP), fazem com que agricultores paguem mais por insumo e recebem menos ao vender sua produção. No caso do milho, a diferença pode chegar a 32%. Se for a soja, 16%. Os dados são do Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea).

Custo logístico 2

De acordo com o Imea, no último dia 20, a saca do milho, em Mato Grosso, estava cotada a R\$ 37,80. Em Santos, o preço era R\$ 56,00. No caso da saca de soja, a diferença era de R\$ 100 para R\$ 119.

Custo Logístico 3

Segundo o presidente da Associação dos Produtores de Soja do Mato Grosso (Aprosoja-MT), Lucas Beber, “esse dinheiro acaba se perdendo no meio do caminho, no frete, que custa mais caro, o caminhão está gastando mais óleo diesel, está trocando mais pneus. Esse recurso poderia ficar no local onde que é produzido, onde você teria maior desenvolvimento, principalmente nessas regiões mais periféricas”.

Preços especiais

A Latam iniciou sua promoção Ofertas que passam voando, com tarifas especiais para voos domésticos, a partir de R\$ 139,30 (o trecho, com taxas inclusas), e internacionais, a partir de R\$ 999,70 (ida e volta, com taxas inclusas). O voo entre Belo Horizonte e o Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, custa a partir de R\$ 139,90. Entre Congonhas (São Paulo) e Curitiba, R\$ 160,10.

Locomotivas 1

A MRS Logística e a Wabtec Corporation firmaram um acordo para a compra de 30 novas locomotivas da série Evolution, a um custo total de R\$ 500 milhões. As primeiras unidades devem ser entregues já neste ano. Segundo a Wabtec, essas locomotivas contam com um sistema de turboalimentação que proporciona maior eficiência energética e menores emissões de poluentes.

Locomotivas 2

“A ferrovia já é um modal mais sustentável, mesmo assim empenhamos todos os nossos esforços para que tenhamos a menor emissão de gases possível nas nossas operações, contribuindo assim para o desenvolvimento sustentável”, declarou o presidente da MRS, Guilherme Segalla de Mello.

BNDES reduz remuneração para operações de exportação em até 60%

Medida que entrou em vigor na quinta-feira prevê que a redução seja limitada a R\$ 150 milhões por operação

Fernando Frazão/Agência Brasil



O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, disse que a medida é uma forma do banco voltar a apoiar de forma estruturada as exportações das empresas brasileiras

Da Redação
redacao.jornal@redenews.com.br

A REMUNERAÇÃO DO BNDES (SPREAD) É UM DOS COMPONENTES DA TAXA DE JUROS DOS FINANCIAMENTOS, QUE SE SOMA AO CUSTO FINANCEIRO DA OPERAÇÃO E, NO CASO DE OPERAÇÕES INDIRETAS, ÀS TAXAS DOS AGENTES FINANCEIROS

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) implementou uma redução de até 60% em sua remuneração (spread) para operações da linha BNDES Exim Pré-embarque destinadas a exportações. Esta medida passou a vigorar a partir da última quinta-feira (22).

A redução no spread está limitada a R\$ 150 milhões por operação. A menor taxa será para os produtos eficientes, que são geradores de energia limpa e equipamentos de baixo consumo. Para a exportação de máquinas eficientes, a remuneração cobrada pelo BNDES nas operações será de 0,50% ao ano até o limite de R\$ 150 milhões, e de 0,90% ao ano no que exceder esse valor.

Para os demais bens, a remuneração do banco será de 0,60% (no caso de máquinas 4.0 e bens de baixa emissão de carbono ou mobilidade em baixo carbono) e de 0,80% para demais produtos, também li-

mitada ao valor de R\$ 150 milhões por operação. Acima desse valor, o spread é de 1,30% ao ano.

A remuneração do BNDES (spread) é um dos componentes da taxa de juros dos financiamentos, que se soma ao custo financeiro da operação e, no caso de operações indiretas, às taxas dos agentes financeiros.

Em 2023, o banco realizou a mesma operação de redução nas taxas na sua linha de apoio à exportação na modalidade pré-embarque.

O BNDES Exim Pré-embarque é um produto criado

para apoiar empresas brasileiras na produção de bens destinados à exportação. Os recursos são recebidos pelo cliente no Brasil, vinculados ao compromisso de comprovar a exportação dos produtos posteriormente. A amortização do financiamento é feita diretamente com o agente financeiro repassador ou com o próprio banco.

Em 2023, toda a linha BNDES Exim Pré-embarque alcançou R\$ 4,5 bilhões. Foram 55 operações aprovadas contra 35 operações nos quatro anos anteriores, 2019 a 2022. Já os desembolsos somaram R\$ 5,9 bilhões no ano, valor 79% superior ao total realizado nos quatro anos anteriores.

Segundo o diretor de Desenvolvimento Produto, Inovação e Comércio Exterior do BNDES, José Luís Gordon, a retomada das operações de financiamento pelo banco atende os objetivos do Plano Mais Produção. “(A intenção é) promover o fortalecimento da indústria brasileira, tornando-a competitiva no mercado internacional e contribuindo para a geração de empregos no Brasil”, diz.

Aumento em aportes

O BNDES encerrou 2023 com R\$ 13,5 bilhões em operações aprovadas de apoio à exportação, um aumento de 176% em

relação a 2022. Os desembolsos somaram R\$ 8,7 bilhões, registrando crescimento de 168% na comparação com o ano anterior.

Na linha BNDES Exim Pré-embarque, o valor aprovado em 2023 alcançou R\$ 4,5 bilhões. Foram 55 operações aprovadas em 2023 contra 35 operações nos quatro anos anteriores, 2019 a 2022, somados. No ano foram desembolsados R\$ 5,9 bilhões, valor 79% superior ao total realizado nos quatro anos anteriores, que foi de R\$ 3,3 bilhões.

Já na modalidade pós-embarque, que financia a exportação de bens fabricados no Brasil, foram R\$ 8,8 bilhões aprovados em 2023; foram desembolsados R\$ 2,5 bilhões no mesmo período, segundo o banco.

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, disse que esta é uma forma do banco voltar a apoiar de forma estruturada as exportações das empresas brasileiras, permitindo que produtos os mais variados cheguem ao mercado internacional em condições competitivas. “Ampliar o comércio exterior brasileiro, sobretudo de itens de maior valor agregado, é uma prioridade da nova política industrial do Governo e um passo fundamental para o desenvolvimento das empresas brasileiras”, diz.

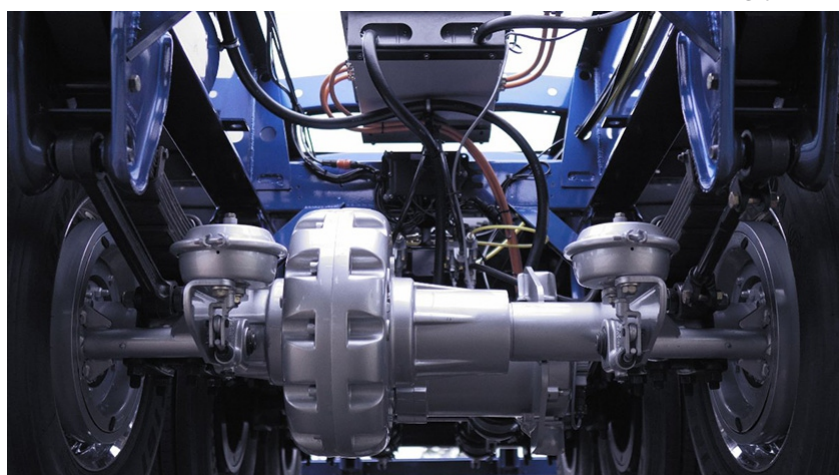
NACIONAL

Nova Indústria Brasil libera R\$ 5,3 bilhões para projetos

Recursos fazem parte do pacote de R\$ 300 bilhões em financiamento e subsídios garantidos até 2026

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenebnews.com.br

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços anunciou na sexta-feira, dia 23, que já foram disponibilizados R\$ 5,3 bilhões em recursos para empresas que possuem projetos de inovação, produtividade, sustentabilidade e ampliação da capacidade exportadora. Os recursos fazem parte do pacote de R\$ 300 bilhões em financiamento e subsídios garantidos pelo programa Nova Indústria Brasil até 2026.



Divulgação/WEG

Entre os projetos subsidiados pelo Governo Federal por meio da Nova Indústria Brasil considerados prioritários está o desenvolvimento de motores elétricos para veículos

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) foi responsável pela maior parte dos recursos, aprovando R\$ 4,9 bilhões em

operações diretas e indiretas, realizadas entre a instituição e os clientes, e indiretas, por meio de agentes financeiros credenciados. Os outros R\$ 429,1 mi-

lhões foram da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), que administra o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT).

O anúncio foi feito após um mês da divulgação do Nova Indústria Brasil. Lançado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI), o programa visa impulsionar o desenvolvimento sustentável do setor. O texto prevê o uso de linhas de crédito especiais e políticas de obras públicas para combater a desindustrialização e estimular a produção de diversas cadeias econômicas. Um dos subsídios disponíveis é o Programa Mais Inovação, que concede crédito cobrando a

variação da Taxa Referencial mais um adicional de 2%.

O Ministério divulgou que os valores somados ao volume de recursos aprovados no ano passado, ultrapassam R\$ 78 bilhões destinados para o fortalecimento industrial. O vice-presidente e titular da pasta, Geraldo Alckmin, espera que o programa atraia parceiros capazes de impulsionar a economia brasileira internacionalmente.

Entre as prioridades dos projetos subsidiados pelo Governo estão o desenvolvimento de motores elétricos para veículos, semicondutores para módulos de energia solar e a produção de hidrogênio a partir de biogás.

Ministro do TST Breno Medeiros recebe título de Cidadão Amazonense

Membro fundador da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo foi homenageado na Assembleia Legislativa

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros recebeu na sexta-feira (23) o título de Cidadão Amazonense. A homenagem, concedida pela Assembleia Legislativa do Amazonas, aconteceu em sessão especial, conduzida pelo deputado Carlinhos Bessa (PV), e teve autoria conjunta do presidente Roberto Cidade (União) e do deputado Delegado Péricles (PL).

O ministro tem ligação com o Amazonas, onde realiza

palestras e trabalha em conjunto com o Tribunal Regional do Trabalho (TRT) - 11ª Região (AM/RR). Após receber o título das mãos de Carlinhos Bessa e demais autoridades presentes, o mais novo cidadão amazonense, emocionado, fez um pronunciamento agradecendo ao Parlamento Estadual pela homenagem.

“Eu já venho ao Amazonas há alguns anos, seja para realizar palestras ou participar de encontros e debates. Já estive em municípios como São Gabriel da Cachoeira, e posso dizer que meu coração já é amazonense há um bom tempo”, declarou. “Meu agradecimento



Hudson Fonseca/Aleam

Emocionado, o ministro do TST Breno Medeiros recebeu o título durante Sessão Especial na Assembleia Legislativa: “Meu coração já é amazonense há um bom tempo”

eterno a este povo tão miscigenado, um povo que carrega em seu DNA o espírito da Amazônia e ao mesmo tempo a visão da modernidade”, concluiu.

Medeiros nasceu em Curitiba (PR). É doutor em Direito pela Universidade 9 de Julho (UniNove), foi promotor de justiça do Ministério Público Es-

tadual do Paraná entre 1991 e 1992. Ingressou na magistratura em 1992, como juiz do Trabalho Substituto do TRT da 18ª Região, tendo sido promovido à titularidade da 9ª Vara do Trabalho de Goiânia em 1993. Em 2009, tornou-se desembargador do TRT da 18ª Região. Em 9 de novembro de 2017 tomou posse no cargo de ministro do Tribunal Superior do Trabalho e é membro fundador da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo.

CEO do Brasil Export receberá prêmio AVANTT 2024

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, vai receber o Prêmio AVANTT 2024, na categoria Mérito Institucional, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A condecoração foi criada pelo órgão regulador dos modais rodoviários e ferroviários para “reconhecer e fomentar as melhores

práticas e ações de pessoas que contribuíram para o setor”.

O prêmio será entregue no próximo dia 6 de março, às 18 horas, na sede da ANTT, em Brasília (DF). A escolha de Julião para receber a homenagem foi divulgada na última sexta-feira pelo diretor-geral da agência, Rafael Vitale.

Esta será a segunda edição do prêmio. A primeira, realizada no ano passado, condecorou, na categoria Mérito Institucional, o presidente da Confederação



Grupo Brasil Export

Nacional dos Transportes (CNT), Vander Costa, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, e o ex-ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio Cunha Filho.

O Grupo Brasil Export é o responsável pelo Fórum Brasil Export, movimento internacional que reúne autoridades, executivos e especialistas para debater o desenvolvimento dos setores de portos, logística,

transportes e infraestrutura. Também integra o grupo a Rede BE News, primeiro sistema de comunicação do Brasil voltado a esses segmentos da economia e que é formado pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br), pelo Jornal BE News (com edições diárias, que podem ser conferidas no portal) e pela TV BE News, cuja programação pode ser assistida no portal, no site www.tvbenews.com.br e por seu canal no Youtube (@tv_benews).

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião

Portos RS conclui campanha de dragagem de manutenção do canal de Rio Grande

Em três meses de serviços, foram retirados mais de 3 milhões de metros cúbicos de sedimentos

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos do Rio Grande do Sul, anunciou a conclusão de obra da dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto do Rio Grande. Os trabalhos, que tiveram início em novembro do ano passado, foram realizados pela draga Utrecht, equipamento da frota da empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas.

A embarcação de bandeira holandesa, deixou o município de Rio Grande no final do mês de janeiro após a conclusão total da dragagem. Segundo a Autoridade Portuária, foram retirados 3,1 milhões de metros

cúbicos de sedimentos nas áreas dos canais interno, externo e do Porto Novo.

“A conclusão dessa obra é fundamental na manutenção da competitividade do nosso complexo portuário, bem como quanto à segurança da navegação, buscando assim, a concretização da visão estratégica de sermos o hub do Conesul”, comentou o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger.

Para a realização da obra, a Portos RS realizou um investimento de mais de R\$ 105 milhões com a utilização de verbas próprias.

O objetivo da obra é manter a eficiência do calado operacional e trazer segurança às operações de entrada e saída de navios na área do complexo portuário, permitindo que em-



Divulgação/Portos RS

Os trabalhos, que tiveram início em novembro do ano passado, foram realizados pela draga Utrecht, equipamento da frota da empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas

“A dragagem teve os mais modernos sistemas de acompanhamento ambiental e obteve um grande sucesso nos controles, demonstrando que a técnica utilizada pela Portos RS é muito adequada e garante a segurança ambiental do empreendimento”, disse Henrique Ilha, diretor de Meio Ambiente da companhia.

O diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária, Lucas Meurer, classificou a campanha de dragagem como satisfatória. Além disso, o executivo informou que os ganhos em relação ao calado serão informados para o mercado ainda neste mês de fevereiro.

barcações maiores possam cada vez mais utilizar o Porto do Rio Grande.

Ao longo dos dois meses de trabalho, a draga Utrecht realizou 431 ciclos completos, que consistem na retirada do sedimento no trecho de dragagem e nos movimentos de navegação com a cisterna cheia e retorno vazia do sítio de descarte.

O material retirado foi de-

positado em uma área de descarte oceânica devidamente licenciada pelo Ibama, órgão ambiental que acompanhou todo o desenvolvimento do projeto para a garantia da execução das condicionantes ambientais. Peças informativas sobre a obra foram distribuídas na região de Ribeirinhas, com a disponibilização de números de contato com a Portos RS.

BRASILTech 2024

Encontro de Soluções Tecnológicas para o Setor Logístico Portuário

Conecte sua empresa a startups focadas no futuro do setor logístico portuário. Participe do Brasil Tech 2024.

4 de março PROGRAMAÇÃO

08h30 Início do credenciamento

09h Abertura oficial e acesso aos stands dos patrocinadores

14h30 às 15h45 Apresentação dos programas de inovação do HUB Brasil Export e Sebrae, com destaque para pitches de startups

17h Palestra especial com Tiago Barbosa, abordando os avanços do Portal Único do Comércio Exterior e seus impactos na facilitação do comércio.

Espaço Villa Blue Tree
Rua Castro Verde, 266
Chácara Santo Antônio
São Paulo/SP

Coordenação de conteúdo:



Iniciativa e promoção:



REGIÃO SUL

Incêndio atinge estrutura do corredor de exportação do Porto de Paranaguá

Segundo Autoridade Portuária, fogo começou em uma correia que abastece um berço que opera granéis

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

Um incêndio atingiu uma das correias do corredor de exportação do Porto de Paranaguá, na tarde de sexta-feira (23). Segundo informou a Portos do Paraná, Autoridade Portuária que administra os complexos de Paranaguá e Antonina, o incêndio foi totalmente controlado cerca de uma hora depois dos primeiros registros de fogo no terminal. Ninguém ficou ferido.

Em comunicado oficial, a Autoridade Portuária informou que o incêndio aconteceu na TC5, onde uma das seis correias do corredor de exportação do Porto de Paranaguá, que abas-

tece o berço 214, destinado para a movimentação de granéis, pegou fogo.

No berço, estava atracado o navio graneleiro Grand Radiant, de bandeira do Panamá, que está no complexo paranaense desde o dia 18 de fevereiro.

Desde os primeiros registros do incêndio, pouco antes das 16h30, equipes do Corpo de Bombeiros do Paraná rapidamente se mobilizaram até a região portuária, no litoral do estado, para combater o fogo.

Além da presença dos militares, equipes de emergência do complexo marítimo que pertencem ao Plano de Ajuda Mútua (PAM) auxiliaram no trabalho de extinguir as chamas.

Segundo a Portos do Paraná, os navios nos berços 212 e 213 foram desatracados de ma-



Reprodução/Redes sociais

De acordo com a Portos do Paraná, uma das seis correias do corredor de exportação do complexo, que abastece o berço 214, destinado à movimentação de granéis, pegou fogo

neira preventiva. Até o momento, não foi informado quando estas embarcações poderiam retornar à atracar e continuar suas respectivas operações no cais de Paranaguá.

Os isolamentos nas áreas próximas ao local da ocorrência serão mantidos, segundo a Autoridade Portuária. Informações sobre a continuidade das operações do corredor de exportação, bem como do porto como um todo, não foram divulgadas até a noite de sexta-feira.

As causas do incêndio serão apuradas pelas autoridades competentes.

Inovação para o setor

Baixe o relatório sobre programas de inovação abertos aos setores de infraestrutura, portos, logística e comércio exterior, mapeamento de startups de logtech, calendário de eventos, artigos e muito mais.



Mentorias



Startups



Logtechs



Conteúdos



Eventos



Impulsionando o setor

Relatório sobre programas de inovação abertos aos setores de infraestrutura, portos, logística e comércio exterior, mapeamento de startups de logtech, calendário de eventos e artigos.



Faça download

www.hubbrasilexport.com.br/relatorio

REGIÃO SUDESTE

Impulsionado pelo açúcar, Porto de Santos registra melhor janeiro da história

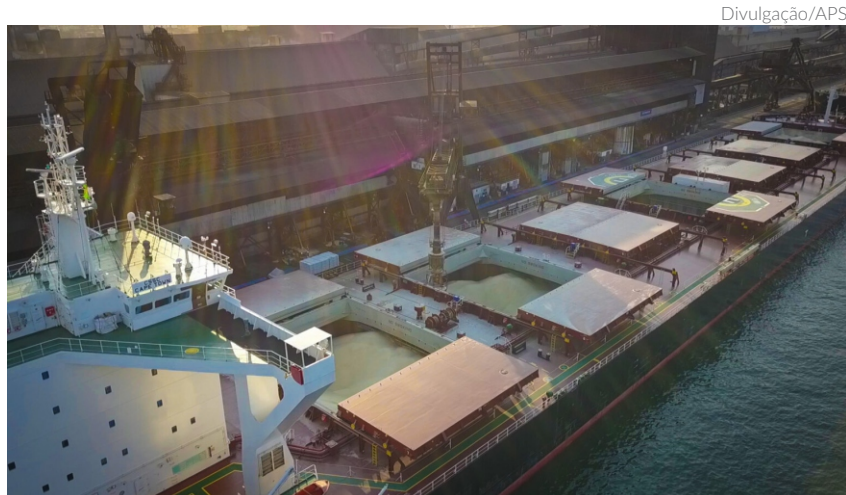
Primeiro mês de 2024 teve a movimentação de 11,9 milhões toneladas, alta de 16,9%

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

Maior complexo portuário do Brasil, o Porto de Santos (SP) iniciou 2024 com recorde na movimentação de cargas. Janeiro registrou 11,9 milhões de toneladas de cargas movimentadas, o melhor resultado da história para o mês. Os números tiveram crescimento de 16,9% em relação a janeiro de 2023.

De acordo com a Autoridade de Portuária de Santos (APS), os expressivos números de janeiro foram impulsionados pelos elevados embarques de açúcar, que para o período tiveram crescimento de 71,1% em relação a 2023.

"É uma satisfação começar



Divulgação/APS

O total de embarques pelo complexo santista foi de 8 milhões de toneladas, registrando um aumento de 17,8%, e de desembarques 3,9 milhões de toneladas, crescimento de 15%

o ano batendo recorde, não pelo número em si, mas porque demonstra que o Porto de Santos mantém a capacidade de atender a demanda do comércio exterior brasileiro", disse o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini.

Soja em grãos, café, carnes e óleo combustível nos embarques, e adubo e óleo diesel, nas

descargas, também se sobressaíram com crescimento de, respectivamente, 51,8%, 69%, 6,1%, 159,9%, 28,9% e 115,3%.

O total de embarques pelo complexo santista foi de 8 milhões de toneladas, registrando um aumento de 17,8%, e de desembarques 3,9 milhões de toneladas, crescimento de 15%.

A carga containerizada somou no mês de janeiro 410.878 TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés), também recorde para o mês, com aumento de 16,4% se comparado ao mesmo período de 2023.

Os granéis sólidos somaram 5 milhões de toneladas, aumento de 13,9% sobre o mesmo período de 2023 e melhor marca para o período. Segundo a APS, ganharam destaque nesse segmento o açúcar e a soja.

Os líquidos a granel atingiram 1,7 milhão de toneladas, aumento de 23,2% em relação ao acumulado nesse período do

ano passado. Na composição dos líquidos a granel destacam-se óleo combustível e óleo diesel.

As atracções de navios no ano somam 439, registrando crescimento de 10%.

Corrente comercial

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira apresentou aumento ao registrar 28,4% (em janeiro de 2023 foi de 27,6%). Com relação às transações comerciais nacionais com o exterior por meio do Porto de Santos, 23,3% tiveram a China como parceiro. O estado de São Paulo apresenta a maior participação nas transações comerciais com o exterior por meio do complexo portuário santista (55,6%).

BE NEWS 19h

VOCÊ É NOSSO CONVIDADO!

Fique por dentro de tudo que move o mercado.

APRESENTAÇÃO

NÚRIA BIANCO

De segunda a sexta-feira, às 7 da noite, o telejornal BE News 19 horas traz as principais notícias do setor de Infraestrutura em todo o Brasil e nos principais mercados internacionais.

ACESSE E INSCREVA-SE



TV BE News no Youtube
@tv_benews

www.tvbenews.com.br

REDE
BE NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

OPINIÃO



LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinioao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Corpos e mentes ardentes



Nunca vou esquecer as tochas humanas que riscavam o escuro na Vila Socó. Oficialmente foram 93 corpos carbonizados. Mas nessas tragédias os números são sempre imprecisos. Especialmente quando se trata de cidadãos que pouco se sabia da existência no mundo.

Era verão de 84 e o calor adicional do incêndio inflamava mais os espíritos empatizados com a dor e o inesperado desfecho da vida. Eu estava lá. Não porque lá morasse com aquela gente, em cima de um extenso duto de gasolina. Mas porque, mal me deitara e fui despertado por um pesadelo real. Começava a madrugada mais trágica da minha vida, perambulando entre pinguelas em brasas, tentando dimensionar o impacto da insanidade pública no destino de centenas de pessoas à beira da rodovia que trazia, como ainda traz, o progresso do país pelo porto de Santos.

As horas eram consumidas em jatos d'água até que surgissem os primeiros raios de sol entre o cinza das nuvens escuras. Foi quando o capitão dos bombeiros chamou a mim e a outros repórteres para uma vistoria nas passarelas fumegantes. "Agora vem o pior", ele alertou.

Demos uma dezena de passos naquele cortejo que antecipava lágrimas. O capitão estancou, apoiado com a cabeça despencada sobre um tosco resto de madeira, e soluçou. Que imagem surpreenderia a ponto de flagelar o sentimento daquele bravo capitão? Percorri o olhar sobre as estacas enegrecidas fincadas naquele solo de mangue. E um raio de sol clareou minha visão: muitas daquelas estacas eram corpos calcinados na fuga das labaredas loucas.

Vi mais adiante o que aparentava ser uma tora de carvão que expunha o branco dos ossos. Junto dessa tora um carvãozinho pequeno, ambos a míseros dois metros de um riacho, para onde tentaram se refugiar do fogo maldito.

Vi uma clareira onde, em círculo, dispunham os corpos. Vi pai e filha eufóricos por se encontrar não estendidos naquele clarão onde o comandante dos bombeiros era contido por, de tão desesperado, surrar com cinturão um idoso que para aplacar sua dar culpava aos gritos os soldados do fogo.

Era a crônica da tragédia anunciada essa vida sobre dutos de combustível, que naquele nefasto dia impregnou narinas e matou a felicidade. Nunca se espera tal infortúnio, mesmo diante de clamores e alertas.

Naquele tempo a Baixada Santista era assim. Lutávamos nas páginas de jornal contra a poluição de Cubatão que descascava as encostas da Serra do Mar e fazia chover ácido, além de gerar crianças com má-formação.

E no estuário, a ilha Barnabé, onde chegou a morar Braz Cubas, fundador do povoado de Santos, colecionava-se o perigo. Em uma noite, ao final de um debate com as autoridades ambientais, transmitido pelo rádio, deixei no ar uma pergunta: "Para quem os moradores devem ligar diante de um vazamento?". Mal sabia que uma hora depois me depararia, de máscara, com o presidente da Cetesb, na rodovia que exalava amônia e ele, ao ver-me, exclamou: "Oh boca santa!".

Os vazamentos de produtos químicos eram constantes naquela época. Até que se parou de brincar com a sorte e o polo industrial de Cubatão deixou de ser o Vale da Morte. Barnabé também passou a se comportar melhor. O porto de Santos, porém, continuou convivendo com riscos em tambores esquecidos em armazéns ou transportados livremente pelas ruas da cidade.

Às vezes, apesar de todas as precauções, o pesadelo briga com a sorte. Como há poucos anos, quando o terminal da Ultracargo ficou em chamas. Como também nesta semana o depósito da Receita Federal virou cinzas após 60 horas de um fogo arreadio.

Tenho a sensação de que nunca as labaredas foram tão presentes, não só em Santos. Esta semana, ainda, a bela Valência viu derreter um edifício de 14 andares. Dá a sensação de que algo ou alguém anda muito irritado com os rumos da vida.

Por mais que se adotem precauções, existe o infortúnio que não se espera jamais, não há de se brincar com ele. Agora questiona-se a operação de um terminal de gás (GNL) no canal de acesso do porto de Santos. E só de ver uma foto do navio que transporta o produto afloram minhas tristes lembranças. Há quem diga que o volume a ser transposto no estuário é várias vezes mais potente que o produto que um dia explodiu em Beirute, matando milhares de libaneses.

Mais sensato é manter o perigo distante das cidades. Não há risco, dirão alguns. Como um dia, na hoje esquecida Vila Socó, famílias sem opção fincaram palafitas sem acreditar no perigo do fantasmagórico fogo que numa bela noite calcinou vidas e sonhos.

TENHO A SENSACÃO DE QUE NUNCA AS LABARETAS FORAM TÃO PRESENTES, NÃO SÓ EM SANTOS. ESTA SEMANA, AINDA, A BELA VALÊNCIA VIU DERRETER UM EDIFÍCIO DE 14 ANDARES. DÁ A SENSACÃO DE QUE ALGO OU ALGUÉM ANDA MUITO IRRITADO COM OS RUMOS DA VIDA

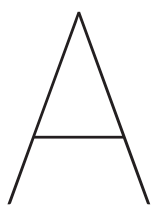


ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

► ESTRATÉGIA

Agronegócio, industrialização e ZPE



panidemia do Covid-19 evidenciou a dependência do mundo da produção industrial chinesa, indicando a necessidade premente de reindustrialização dos países ocidentais e da busca por parceiros mais próximos.

O fato do agronegócio ser protagonista nas exportações brasileiras e a decisão de considerar as operações logísticas prioritárias durante a pandemia ajudaram a reduzir os impactos negativos na economia brasileira, mas a reindustrialização passou a ser prioridade dos governos federal e do Estado de São Paulo.

No caso específico dos portos das regiões Sudeste e Sul, mais industrializadas, essa estratégia tem como reforço o cenário de concorrência no escoamento do agronegócio com o Arco Norte e com os futuros corredores bioceânicos.

Além disso, estudo realizado pela Antaq, com apoio do governo alemão, avaliou os impactos das mudanças do clima nas operações de 21 portos brasileiros, com ênfase nos portos de Aratu/BA, Santos/SP e Rio Grande/RS. As operações de graneis agroalimentares dependem fundamentalmente das condições climáticas. O estudo avaliou cenários, indicando que a tendência em médio e longo prazo é de aumento de eventos climáticos extremos, com chuvas mais intensas e prolongadas, ressacas e ventanias. Esse horizonte tende a impactar negativamente as exportações desse tipo de commodities. Nesse sentido, a reindustrialização proposta, além de reduzir nossa dependência de importações de produtos industriais, também pode diversificar nossa carteira de exportações, que passariam a incluir cargas de maior valor agregado.

A China teve essa opção estratégica a partir do final da década de 1970, quando iniciou o processo de implantação das zonas econômicas especiais (ZEEs), atualmente mais de 2.500.

Desde então, a China evoluiu de uma economia fechada e produção obsoleta, para se tornar a segunda economia do mundo. As ZEEs chinesas, além de contarem com incentivos fiscais, têm como características a retenção de mão de obra, qualificando-a nas melhores universidades locais e internacionais, e a exigência de transferência de tecnologia por parte das empresas multinacionais que nela se instalam. Com isso, em poucas décadas a China alcançou a condição de maior produtora de patentes, sobretudo na área de tecnologia, e colocou sete de seus portos entre os dez que mais movimentam contêineres no mundo.

De forma similar, o Brasil criou, em 1988, um regime tributário, cambial e administrativo para as zonas de processamento de exportação (ZPEs).

Desde então, a implantação de algumas ZPEs foi autorizada pelo Governo Federal, mas apenas uma foi efetivamente instalada: a ZPE de Pecém/CE. Existe outra, em Parnaíba/PI, bastante avançada, e duas com boa evolução, em Cáceres/MT e Uberaba/MG.

A legislação foi revisada em 2021, trazendo inovações importantes, tais como: não há mais exigência para que 80% da produção seja destinada à exportação; a proximidade de portos e aeroportos é considerada um trunfo logístico, sendo recomendada; as áreas das ZPEs não precisam mais ser um único terreno, podendo ser fragmentadas, desde que a distância máxima não exceda 30 km; e a iniciativa privada passou a ser autorizada a implantar ZPEs.

Resultado imediato dessa revisão, a ZPE de Pecém/CE já está expandindo sua área para outro terreno, e foi autorizada a primeira ZPE privada do Brasil, em Aracruz/ES.

A legislação de ZPE tem por objetivo promover o desenvolvimento tecnológico de regiões com maior desequilíbrio econômico. Nesse sentido, considera quatro critérios, dos quais três favorecem as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Quanto às regiões Sul e Sudeste, exceto capitais, as ZPEs podem ser pleiteadas em cidades cujo valor adicionado da indústria seja inferior ao valor adicionado total do município, com base em dados a serem obtidos junto ao IBGE.

A cidade de Santos/SP está enquadrada nesse critério pelo MDIC desde 2017, favorecida pela proximidade do Porto de Santos e de terminais de uso privado em seu entorno e, ainda, por dispor de terrenos disponíveis em sua área continental. Além disso, pelo critério de distância de até 30 km, outras cidades da região podem ser beneficiadas, seja pela prestação de serviços, seja pela geração de empregos.

Em 2022, a empresa Infra S.A. passou a elaborar estudo de viabilidade econômica, nos termos previstos pelo regime de ZPE. A expectativa é de que esses estudos sejam concluídos ainda no primeiro semestre de 2024, orientando para os próximos passos.

Uma ZPE está associada não apenas à produção para exportação, diversificando a carteira nacional, como para o desenvolvimento científico e tecnológico, o que potencializa a participação de universidades, institutos de parques tecnológicos no processo, sempre com foco em sustentabilidade plena, ou seja, conciliando aspectos sociais, ambientais e econômicos.

Trata-se, portanto, de interesse estratégico do País.

O programa "Nova Indústria Brasil", do Governo Federal, prevê financiamento de R\$ 300 bilhões para a indústria nacional até 2026, com ênfase na produção de máquinas e equipamentos, transformação digital com vistas a ganhos de produtividade; bioeconomia, descarbonização, transição energética e tecnologias para a soberania e defesa nacional.

As ZPEs se inserem perfeitamente nesse contexto, tanto para o atendimento de demandas internas, como para agregar valor às exportações brasileiras.

No entanto, é fundamental lembrar que a efetiva reindustrialização do Brasil, associada à continuidade da relevância do agronegócio, depende de revisões da burocracia estatal e da legislação ambiental, de maneira a reduzir o risco de judicializações que, além de protelar investimentos, às vezes os inviabilizam por falta de visão holística e interesses nem sempre claros.

Uma economia forte e diversificada, mais do que prover recursos para programas sociais, tende a diminuir a população que deles necessita. Ela também assegura recursos para programas ambientais, reduzindo o risco de ocupações irregulares de áreas de preservação mediante medidas compensatórias aplicadas a atividades econômicas e investimentos em logística, como rodovias, ferrovias, hidrovias, dutovias, aeroportos e portos.

Assim, é basilar que todos os atores envolvidos tenham visão integrada, estratégica, de Estado, acima de interesses político-partidários e vaidades, para que o desenvolvimento sustentado do Brasil deixe de ser um discurso vago, para se tornar uma realidade, permitindo que nosso País alcance o protagonismo, soberania e autodeterminação que merece, compatível com suas dimensões continentais e com seu povo.

A REINDUSTRIALIZAÇÃO PROPOSTA, ALÉM DE REDUZIR NOSSA DEPENDÊNCIA DE IMPORTAÇÕES DE PRODUTOS INDUSTRIAIS, TAMBÉM PODE DIVERSIFICAR NOSSA CARTEIRA DE EXPORTAÇÕES, QUE PASSARIAM A INCLUIR CARGAS DE MAIOR VALOR AGREGADO.

OPINIÃO

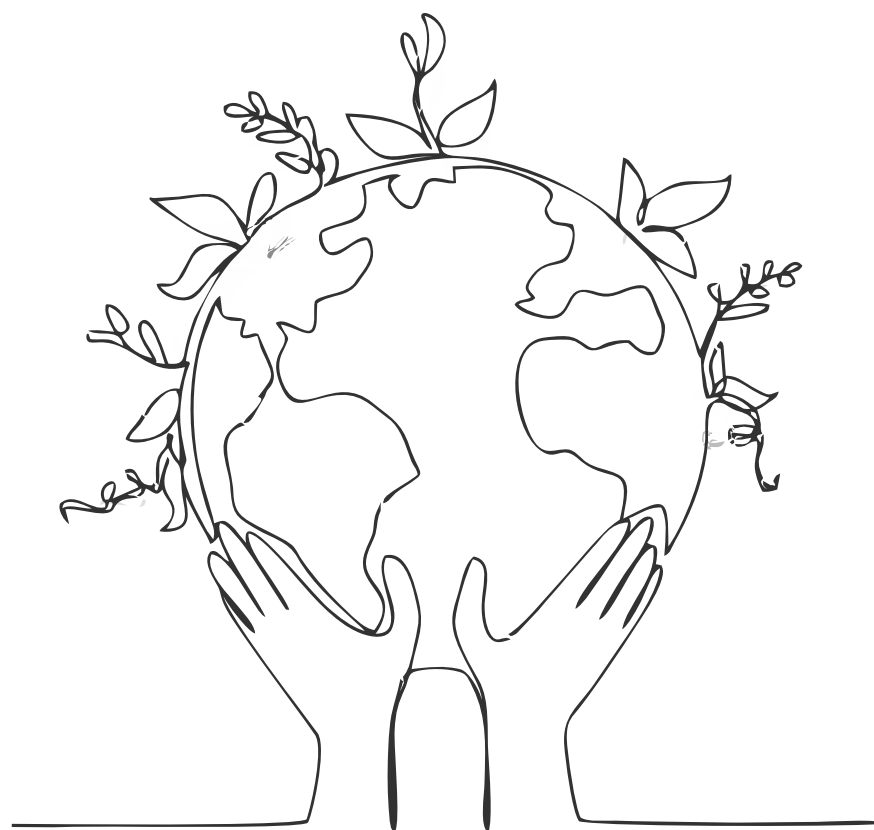


CARLOS CESAR MEIRELES VIEIRA FILHO

Business Development Agent da DSS+ (DSS Sustainable Solutions Switzerland S.A.) e conselheiro do Brasil Export.
opinioao@portalbenews.com.br

► DESENVOLVIMENTO

Proteger, transformar e ser sustentável: propósito para um mundo melhor



N

Ao longo de mais de três décadas, trabalhei em empresas nas quais a gestão de risco, a qualidade e a sustentabilidade eram postas como políticas e compromissos essenciais.

Quando da fundação da Abol (Associação Brasileira de Operadores Logísticos), em 2012, pude exercitar e colocar, uma vez mais em prática, todas as ferramentas e aprendizados de tantos anos vividos, principalmente porque os operadores logísticos ainda eram pouco conhecidos quanto a sua atuação, definição, governança e compliance.

Naquele ano, junto aos fundadores, buscávamos desenvolver estudos, pesquisas e realizar missões técnicas que pudessem trazer as melhores referências e práticas (benchmarks) em todos os níveis, desde questões relacionadas à eficiência operacional, qualidade e níveis de serviço, correlação de custos, gestão de risco, dentre outros valores, como a capacitação dos recursos humanos e a sustentabilidade.

Muitas foram as viagens que realizamos para a Alemanha, Holanda, Bélgica, Portugal, EUA, México, Argentina, Uruguai, Emirados Árabes, na busca desse conjunto de valores necessários para estabelecermos métricas necessárias para que o operador logístico brasileiro pudesse ser visto como um diferencial competitivo para os embarcadores e stakeholders em geral.

Como havia, na formulação original da Abol, operadores estrangeiros de excelência, muitas práticas puderam ser replicadas, sempre buscando minimizar os gaps entre a melhor referência mundial e as empresas nacionais que emergiam e se posicionavam também de forma diferenciada, o que, à época, entendíamos serem os operadores logísticos "homogeneamente heterogêneos".

Dentre tantas consultorias de classe mundial, fomos resgatar a número um em segurança industrial, mormente em gestão de risco operacional. A DSS (DuPont Sustainable Solution) veio nos trazer o que estava sendo realizado no mundo quanto ao state-of-art do ORM (Operational Risk Management).

A ideia era realizarmos um assessment das nossas associadas, identificando o estágio em que cada qual se encontrava, oferecendo de forma individual e gradual, bem como de forma coletiva para a entidade, os melhores padrões de gestão operacional de risco por setor, por grupo de empresas e nicho de mercado em que cada qual atuava, dado que, para cada operação, cada modal, cada classe de produtos e tipo de serviços, o risco, a sua frequência, a intensidade e a potencial gravidade são específicos.

À época, realizávamos congressos anuais, nos quais apresentávamos esses e outros estudos de benchmarking, calibrando, ano a ano, a régua de comprometimento e melhoria contínua que o setor iria oferecendo a seus clientes e à comunidade em geral.

Sempre entendi que, para se lograr êxito em qualidade, sustentabilidade, segurança e gestão de risco (safety), faz-se mister que tais fatores sejam valores culturais disseminados e assimilados por toda a organização. É a máxima de que "uma corrente é tão forte quanto o seu elo mais fraco", ou seja, independentemente de quão robusta seja a corrente, poderá ser rompida em função de um dos seus elos estar enfraquecido.

A minha mais sensível experiência nessa matéria foi em uma metalúrgica do cobre, empresa que me serviu de escola com ensinamentos fantásticos e únicos. Era o início dos anos 90, ►

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 10

SEMPRE ENTENDI QUE, PARA SE LOGRAR ÊXITO EM QUALIDADE, SUSTENTABILIDADE, SEGURANÇA E GESTÃO DE RISCO (SAFETY), FAZ-SE MISTER QUE TAIS FATORES SEJAM VALORES CULTURAIS DISSEMINADOS E ASSIMILADOS POR TODA A ORGANIZAÇÃO. É A MÁXIMA DE QUE "UMA CORRENTE É TÃO FORTE QUANTO O SEU ELO MAIS FRACO"

uma década efetivamente disruptiva. Implantávamos, ao mesmo tempo, planos estratégicos plurianuais, programa de qualidade por toda a empresa e melhoria contínua, certificações ISO9000, bem assim na LME (London Metal Exchange), dentre outros.

Em um determinado dia, já fora do expediente, esperávamos um cliente vindo de Buenos Aires. Entre o anúncio da sua chegada e termos ido buscá-lo na portaria, ele conversava com o supervisor de turno que atualizava o seu mapa de gestão a vista (dashboard). O curioso cliente perguntara ao supervisor do que se tratava aquele trabalho? O supervisor de pronto respondera: "Nosso presidente implanta na empresa uma série de programas e projetos para reduzir o custo de produção do cátodo de cobre em US\$ 250,00 por tonelada. A diretoria na qual trabalho, a administrativa, tem 30% desse valor, ou seja, está incumbida de reduzir em US\$ 75,00 por tonelada. Como nossa área é responsável pela gestão racional e uso correto das utilidades, dentre elas a energia condominial, eu estou atualizando o gap do nosso setor, pois, desses US\$ 75,00, nós somos responsáveis por US\$ 0,55" (dados meramente referenciais, diante do longo tempo transcorrido).

Assim como é para a qualidade, o é para a gestão de risco, para a segurança das pessoas, dos ativos, para a sustentabilidade e meio ambiente. Tem que ser, imperativamente, uma questão cultural, permeada e capilarizada por toda a empresa. Se apenas um indivíduo não estiver alinhado, capacitado e comprometido com os valores da organização, valerá a máxima de que uma corrente é tão forte quanto seu elo mais fraco.

Desde o ano passado, venho assessorando a dss+ (DSS Sustainable Solutions Switzerland SA.), como BDA (business development agent), principalmente para os setores onde atuo e atuei ao longo dos meus últimos trinta e seis anos de atividades profissionais, ou seja, para a infraestrutura logística portuária, retroportuária, de transportes multimodais armazenagem e operadores logísticos.

Para mim, uma grata satisfação, dado conhecer a sua larga e profunda expertise de mais de 50 anos de legado da DuPont, e por estar em mais de 80 países buscando as melhores referências e melhores práticas para seus clientes worldwide. Em 2019, a DuPont realizou um spin-off, quando seus diretores operacionalizaram um management buyout tornando a dss+

uma empresa mais ágil, mais diversa e flexível, mantendo toda a equipe e legado da DuPont, oferecendo, assim, produtos e serviços de alfaiataria sob medida (taylor made).

Os setores de infraestrutura logística, portuária, de transportes, em qualquer dos seus modais, trazem em si um ambiente de risco operacional, de acordo com suas condições e características intrínsecas. Esses setores, além de capital-intensivos (alto Capex), também são trabalho-intensivos (grande quantidade de mão de obra), sendo demandantes de contínuo esforço para maximizar a eficiência operacional (eficiência Opex).

Operadores de pórticos, guias, motoristas, pilotos, operadores de pátio, de armazéns, práticos, assistentes de logística e de transportes de toda ordem e em largo espectro estão, como cediço, submetidos ao risco de acidentes iminentes, não raro, acidentes graves e fatais.

O setor é caracterizado pela presença de pessoas diversificadas. Quando tratamos da regionalidade, deparamo-nos com o abrandamento ou o agravamento desses riscos, dada a extensão territorial do País, com suas idiosincrasias regionais, quer sejam culturais, de disponibilidade de recursos diversos ou de nível de infraestrutura. Tendo implantado operações logísticas em todas as regiões do País, vivi os gaps de cada uma dessas regiões. Quanto mais complexa venha a ser a natureza da operação, e a precariedade da oferta de recursos, mais iminente é o risco. A tecnologia tem trazido soluções importantes, mas não é suficiente, dada a necessidade de uniformizar a maturidade entre as regiões, entre as organizações, entre as pessoas, de cada um dos setores e nichos de mercado e prestadores de serviço, sobretudo em setores com elevado uso de mão-de-obra terceirizada.

Dessa forma, proteger pessoas com métodos, ferramentas e melhores práticas salva vidas, transforma culturas organizacionais e garante um ambiente sustentável, o que termina por se configurar, por certo, o propósito de todos.

Pessoas e organizações que atuem de forma mais segura, mais inteligente e de modo uniforme estão aptas a conduzirem seus trabalhos e enfrentarem os grandes desafios do novo século, bem como as incertezas do novo mundo!

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani.cardoso@redebeneews.com.br



“É muito mais fácil elaborar o luto de um grande amor do que de uma relação de guerra”

TRECHO DO LIVRO “A MORTE É UM DIA QUE VALE A PENA VIVER”, DA MÉDICA ANA CLAUDIA QUINTANA ARANTES

SE O AMOR ACABA, DEPOIS DE UMA RELAÇÃO INTENSA E GRATIFICANTE, O SOFRIMENTO VEM, MAS ACOMPANHADO PELA CERTEZA DE TER VIVIDO BONS MOMENTOS, DE TER FEITO PARTE DE UMA BELA HISTÓRIA. ESSE TIPO DE AMOR SE TRANSFORMA, VIRA AMIZADE, SE CONSOLIDA COM O TEMPO. AO CONTRÁRIO, QUANDO É UMA RELAÇÃO DE AMOR E ÓDIO, DE MÁGOAS, DE ACUSAÇÕES E CONFLITOS, FICA MUITO MAIS DIFÍCIL SE DESPEDIR, MESMO QUE TENHA SIDO DE GRANDE SOFRIMENTO, BRIGAS E LONGAS CONVERSAS SEM UM FECHAMENTO. É MUITO MAIS DIFÍCIL SE DESVENCILHAR DA SENSACÃO DO TEMPO PERDIDO, DO LUTO QUE DEIXOU MUITAS ARESTAS A SEREM APARADAS.

FOCO

E tudo começou em Paranaguá

Certa vez, as três filhas - na época adolescentes - da advogada **Jacqueline Andréa Wendpap** queriam muito ir ao Rock In Rio. Como ela agendou compromisso no Rio de Janeiro para o mesmo período, não teve dúvidas. Levou as três para o trabalho e, à noite, foram ao show. No dia seguinte, voltaram todas para Curitiba e Jacqueline foi direto para uma reunião no Porto de Paranaguá.

Fazer com que as meninas participassem, quando fosse possível, do seu trabalho e o entendessem foi a forma que ela encontrou para driblar a falta de tempo e a culpa. “O que me ajudou foi minha mãe, que sempre trabalhou e é o meu exemplo da mulher que vai à luta”.

Em outra ocasião, saiu de Curitiba logo cedo com o coração apertado para uma audiência em Ribeirão Preto (SP), deixando a filha caçula com a perninha vermelha. Mal o avião pousou em Congonhas, o marido ligou e disse que estava saindo do médico e que ela precisava voltar. A pequena estava com uma infecção no osso da perna. “Foi um conflito, mas priorizei a minha filha, claro. Consegui localizar um advogado para me substituir na audiência e peguei um voo de volta”.

A família continua sendo prioridade. Além do marido e das filhas, tem três netos que tenta ver sempre que possível: Gabriel, Vitória e Nicholas, respectivamente com 5 anos, 2 anos e meio e um ano e meio. “Sempre arrango tempo para ficar com eles, não falto em aniversários. A tecnologia ajuda, minha neta pede para falar comigo por vídeo diariamente. Meu atual marido tem três netos também, dividimos as atenções com todos”.

Jacqueline nasceu em Toledo, no Paraná, é formada pela Universidade Federal do Paraná e fez MBA em Negociação na Fundação Getúlio Vargas, em São Paulo. Atualmente faz consultorias para projetos portuários, é diretora executiva do Instituto Praticagem do Brasil e presidente do Conselho de Administração da Portos do Rio Grande do Sul.

Experiência no setor, tem de sobra. Em Curitiba, abriu, em 1986, o escritório Wendpap e Advogados Associados. Contratava só mulheres. Atendeu em todo o Brasil nas áreas do direito portuário, marítimo, regulatório, concorrencial, cível, trabalhista e administrativo, durante 25 anos. Participou da implantação de vários sindicatos de operadores portuários e OGMOs (Órgãos Gestores de Mão de Obra) no país e da criação da Federação Nacional dos Operadores Portuários (atual Fenop). Contribuiu na criação e implantação da Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93) e de outras importantes para o setor.

De 1992 a 1994, foi secretária municipal jurídica da Prefeitura de Paranaguá, a convite do prefeito Carlos Tortato, ex-presidente do Sindicato dos Conferentes do município. Pediu demissão e ficou como advogada da Fenop.

Muito trabalho, estresse, filhas pequenas e viagens provocaram, em 2000, um problema sério de saúde, que mudou sua vida: “Fui parar na UTI durante sete dias sem diagnóstico, até hemorragia interna eu tive. Como fui melhorando, acho que foi um *burnout* absoluto. Por conta disso, resolvi tomar uma atitude diferente e, aos poucos, fui me desligando, avisando aos clientes com contratos mais complexos que deixaria o escritório com a minha sócia”.

Nos primeiros dois anos, afastou-se de tudo. “Eu sabia que precisava descansar e reordenar minha vida, podia não ter uma segunda chance. Durante algum tempo, ainda tive consequências da estafa total. Aprendi a não fazer nada e voltei às consultorias devagar”.

Divulgação



Em 2013, aceitou o convite para assumir como diretora Jurídica da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina, onde ficou até 2017. “Eu não sabia o tamanho do desafio. Havia um endividamento brutal do Porto, uma indústria de ações trabalhistas. Consegui formar uma boa equipe, reduzir o endividamento e equacionar outros, deixando frutos”.

Com as filhas morando fora e o marido em Brasília, percebeu que não queria mais ficar sozinha em uma casa enorme em Curitiba. Como nada é por acaso, aceitou o convite para assessorar Francisval Mendes, então diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, em Brasília. Na sequência, permaneceu seis meses no Porto de Santos a pedido do ex-presidente Casemiro Tércio Carvalho, para ajudar na questão da desestatização. Depois, voltou para a Antaq, no mesmo cargo, até a saída de Francisval, em 2020.

Ficou como assessora do senador Lucas Barreto durante seis meses até ser chamada para dirigir o Instituto Praticagem do Brasil, na capital federal. E está entusiasmada: “O Instituto tem várias propostas. No braço técnico, práticos podem fazer treinamento em dois simuladores de manobras de alta tecnologia, além da parte prática do Curso de Atualização para Práticos (ATPR), obrigatório pela Marinha. O Instituto também tem realizado o curso para os operadores das estações de praticagem, chamadas de atalaias”.

Para o público externo, diz, os simuladores permitem avaliar a eficiência e segurança de projetos aquaviários e portuários em simulações que precisam contar com a participação de práticos. Em 2024, por enquanto, estão previstos um estudo da Lagoa dos Patos e outro envolvendo todos os portos brasileiros.

Para ela, hoje o setor entende muito melhor o trabalho da praticagem e sua importância: “Existe uma máxima, na navegação, que o silêncio é o som da segurança. Ninguém fala sobre a questão técnica da praticagem porque o serviço brasileiro é de excelência no mundo. E, não fossem os investimentos próprios da atividade em estudos, tecnologias e treinamento, não teríamos a mesma eficiência e produtividade em nossos portos”.

Desde 2017 em Brasília, está feliz da vida: “Detesto frio, amo Brasília, fiz amizades muito verdadeiras e me sinto acolhida. Meu marido fica aqui e na fazenda, no interior de Minas. Quando estou sozinha, os amigos chamam para caminhar, almoçar, é uma delícia morar aqui”.

Olhar para o passado traz aconchego: “Minha história de vida é de superação, bem brasileira, como foi a de meus pais, que fizeram faculdade já com os filhos grandes, e de tantos de nós. Eu só poderia ter feito faculdade se tivesse entrado na Federal, não tinha dinheiro para fazer cursinho e estudei com as apostilas da minha irmã. Fiquei em quarto lugar no vestibular. Tenho orgulho da minha trajetória”.

CINEMA

O Oscar lhe cai bem

Divulgação

“**American Fiction**” é para mim um dos melhores filmes concorrentes ao Oscar. A comédia dramática tem roteiro inteligente no romance Erasare, do autor Percival Everett, alternando momentos de comédia e drama, debatendo questões atuais como identidade e raça. **Jeffrey Wright** está impecável como o irascível romancista Thelonious Ellison, conhecido como Monk, que tenta manter sua escrita relevante e se vê incomodado pelo sucesso de uma autora que no primeiro livro já se tornou best-seller. Jeffrey Wright participou de filmes como “Batman”, “Flores Partidas” e “Shaft”. A história vai acontecendo e ampliando a crise existencial do escritor, que se envolve em situações inesperadas. Vale muito assistir.

NOVIDADE

De volta o quarteto mais famoso do mundo

Os **Beatles** não saem da moda. Agora, o britânico **Sam Mendes** vai dirigir quatro filmes biográficos dos quatro, contando relatos interligados do ponto de vista de cada membro do grupo. Mendes venceu o Oscar por “Beleza Americana”, ajudou a renovar a franquia James Bond com “Skyfall” e inovou com “1917”. Segundo o New York Times, a Apple Corps, guardiã dos interesses musicais dos Beatles, e Paul McCartney, Ringo Starr e as famílias de John Lennon e George Harrison concederam a história de vida completa e os direitos musicais dos filmes roteirizados. Os quatro filmes serão lançados simultaneamente nos cinemas em 2027 pela Sony Pictures.



Divulgação

LEITURA

Quando é preciso lembrar

Divulgação

A força do texto do escritor **Julián Fuks** é como um ímã para os leitores de seus livros e crônicas na Uol. Também é assim em “**Lembremos do Futuro - Crônicas do tempo da morte do tempo**”, escritas nos períodos mais críticos da pandemia. Atual, porque o passado ainda está presente em nós. Nas perdas, na sensação de solidão, nas incertezas rondando um futuro desconhecido; a partir das nossas experiências é possível construir ou reconstruir? Julián Fuks é vencedor do Jabuti de Livro do Ano de Ficção e Melhor Romance, além dos prêmios Saramago e Anna Seghers, com merecimento. Suas obras são necessárias, elas abordam as sutilezas do sofrimento, da vida enfim. E no meio das notícias e contagens diárias de mortes, arbitrariedades e afastamento de amigos e família, ele ainda consegue encontrar as belezas menores. E nos encantar.

VISUAIS

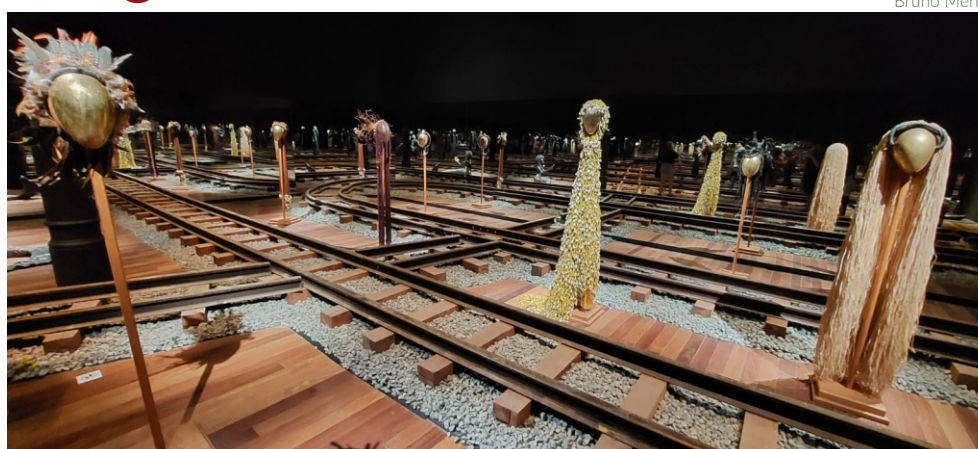
As muitas formas do sagrado

A artista baiana **Nádia Taquary** traz a força e a beleza da joalheria afro-brasileira e das questões da ancestralidade em sua mostra no Museu de Arte do Rio. Com a curadoria da equipe do Museu de Arte do Rio e do artista Ayrson Heráclito, ela celebra o sagrado apresentando esculturas, objetos-esculturas, instalações e que exploram as joias de crioulas, tradições nagô e yorubá, e elementos de transformação.

Serviço**“Ônã Irin: caminho de ferro”**

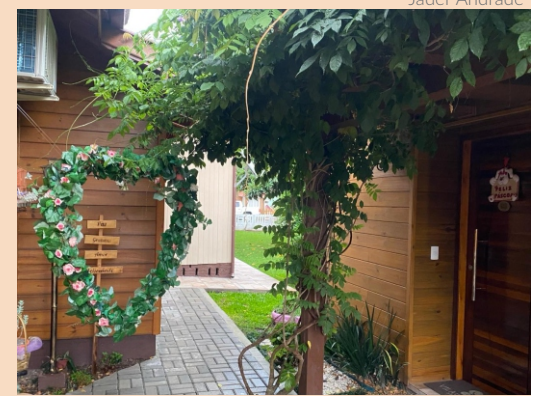
Museu de Arte do Rio - Praça Mauá, Centro, Rio de Janeiro (RJ)

Até junho, de terça a domingo das 11h00 às 18h00. O valor do ingresso é R\$ 20,00, meia-entrada R\$ 10,00.

A mostra também pode ser acessada virtualmente no site do MAR: <https://museudeartedorio.org.br>

Bruno Merlin

BE+



Jader Andrade

- Um novo amor pode mudar nossas vidas. Helen Fisher, pesquisadora sênior do Instituto Kinsey da Universidade de Indiana, explicou em entrevista ao NYT que o amor é “um dos sistemas cerebrais mais poderosos que o ser humano já evoluiu”. Em estudos recentes, cientistas descobriram que o novo amor traz aumento da atividade em áreas do cérebro ricas em dopamina, um neuroquímico que controla sentimentos de desejo e vontade.

- Matéria de O Globo revela que estudos conduzidos por pesquisadores da Agência de Segurança de Saúde do Reino Unido (UKHSA) e do instituto britânico King's College London mostraram que o home office trouxe benefícios de melhor alimentação, menos estresse e redução da pressão arterial. Mas, como tudo tem dois lados, também beberam e fumaram mais e ganharam peso. Nada é perfeito!

- Boa a decisão da Justiça Federal em São Paulo que deu prazo de dois meses para a indústria de alimentos adequar as embalagens com selo de produtos com a “Lupa”, alertando sobre quantidades de sal, açúcar e gordura nos alimentos em adesivos nos rótulos. No entanto, as indústrias ainda poderão vender produtos existentes sem o alerta até outubro, diz a Folha.

BE-

- A Exame detalhou números preocupantes sobre a psoríase (doença inflamatória da pele crônica e não contagiosa, com incidência genética em cerca de 30% dos casos): a manifestação atinge de 1% a 3% da população mundial, o que corresponde a cerca de 125 milhões de pessoas, sendo que desse total, 5 milhões são brasileiros. Os dados são da Sociedade Brasileira de Dermatologia.
- Revista Planeta anunciou que até 2050 quase metade da floresta amazônica pode entrar num processo de colapso sem chance de recuperação. A causa: estresse hídrico provocado por fatores como aumento das temperaturas, secas extremas, incêndios e desmatamento, com as mudanças climáticas como pano de fundo.