



portalbenews.com.br

**SUSTENTABILIDADE** Reino Unido vai investir R\$ 6,3 mi em descarbonização da indústria brasileira ▶ **p4**

**ESTILO BE** Em entrevista exclusiva de Ivani Cardoso, Dr. Lucas Padial explica a higiene do sono e dá dicas para dormir melhor ▶ **p10**



Divulgação



## Brasil adere a projeto de trem bioceânico

Via que ligará o Atlântico ao Pacífico começará na costa brasileira, atravessará a Amazônia e os Andes, terminando no litoral do Peru ▶ **p4**

Divulgação/Codeba



**Codeba assina convênio para programas socioambientais** ▶ **p6**

**SANTOS** Porto bate novo recorde de movimentação de carga em fevereiro ▶ **p5**

**OPINIÃO** Luiz Dias Guimarães faz uma reflexão sobre a relação do ser humano com o trabalho ▶ **p7**

**OPINIÃO** Adison Luiz Gonçalves fala sobre o caso da ponte atingida por um navio nos EUA e que lições tirar disso ▶ **p8**



## EDITORIAL

# O trem bioceânico

A construção de um trem bioceânico, ligando as duas costas da América do Sul, projeto que está sendo negociado atualmente, pode representar um marco significativo para a logística brasileira, promovendo um salto qualitativo na competitividade das exportações do País. Ao conectar o Atlântico ao Pacífico, essa iniciativa tem o potencial para abrir novas rotas comerciais e facilitar o escoamento de produtos brasileiros para os mercados asiáticos.

A relevância desse empreendimento transcende as fronteiras nacionais, estendendo-se a toda a região sul-americana. Ao integrar os sistemas ferroviários do Brasil, Bolívia, Peru, Paraguai e Uruguai, o trem bioceânico viabilizará o acesso a mercados estratégicos, impulsionando o comércio e fortalecendo as relações econômicas entre os países envolvidos.

A infraestrutura logística é um elemento-chave para o desenvolvimento econômico sustentável, e o projeto do trem bioceânico pode representar um passo significativo nessa direção. Ao reduzir distâncias e custos de transporte, essa obra contribuirá para tornar as exportações brasileiras mais competitivas nos mercados internacionais, ampliando as oportunidades de negócios e impulsionando o crescimento econômico do país.

Além disso, a diversificação das rotas de exportação proporcionada pelo trem bioceânico oferece maior segurança e resiliência ao sistema logístico brasileiro, reduzindo a dependência de portos específicos e mitigando os riscos associados a eventuais bloqueios ou interrupções nas rotas tradicionais.

Diante desse cenário, é fundamental que o governo brasileiro apoie e promova ativamente a implementação desse projeto, colaborando com os demais países envolvidos para garantir sua viabilidade e efetiva integração regional - segundo a agência de notícias alemã DPA, Brasília já aprovou a participação nacional no empreendimento. Investir na modernização e expansão da infraestrutura logística é investir no futuro do Brasil, fortalecendo sua posição como um importante player no cenário econômico global.

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ MANCHETE

- 4 Brasil adere a projeto de construção de ferrovia bioceânica

### HUB

- 3 Estudo sobre ZPE próxima ao Porto de Santos será apresentada nesta segunda

### NACIONAL

- 3 Após falas de Macron, CNI defende acordo entre Mercosul e UE  
4 Reino Unido vai investir R\$ 6,3 mi em descarbonização da indústria brasileira

### REGIÃO SUDESTE

- 5 Porto de Santos bate recorde de movimentação de carga em fevereiro

### REGIÃO NORDESTE

- 6 Codeba assina convênio para programas socioambientais

### INTERNACIONAL

- 6 Para analistas, queda de ponte nos EUA pode custar até R\$ 20 bi em seguros

### OPINIÃO

- 7 "Cafezinho amigo", por Luiz Dias Guimarães  
8 "A ponte caiu!", por Adison Luiz Gonçalves

### ESTILO BE

- 10 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@redebenews.com.br](mailto:atendimento@redebenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

[publicidade@redebenews.com.br](mailto:publicidade@redebenews.com.br)

 (11) 91615.1200





#### ZPE de Santos 1

O estudo sobre a viabilidade da implantação de uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE) nas proximidades do Porto de Santos, em São Paulo, será apresentado na próxima segunda-feira, em evento na sede da Autoridade Portuária de Santos. A avaliação foi pedida pela Prefeitura de Santos ao Ministério de Portos e Aeroportos no ano passado. A pasta, por sua vez, encomendou o estudo ao Infra S.A., empresa ligada ao Ministério dos Transportes. É esse levantamento que será exposto nessa segunda-feira.

#### ZPE de Santos 2

A apresentação do estudo será feita pela secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori.

#### ZPE de Santos 3

Uma ZPE reúne empresas voltadas ao benefício de cargas para exportação. Para isso, as companhias nela instaladas contam com isenções fiscais. De acordo com a Prefeitura de Santos, dada a movimentação de cargas no cais santista, tal empreendimento tem o potencial de impulsionar a economia da região, principalmente com a geração de riquezas e empregos.

#### Cabotagem 1

Os portos de Paranaguá e Antonina, ambos no Paraná, registraram um aumento de 51,11% na movimentação de cargas de cabotagem - aquelas levadas ao longo da costa por navios - no primeiro bimestre do ano. No total, foram embarcadas ou desembarcadas 730.136 toneladas desse tipo de mercadoria. No mesmo período de 2023, essa soma chegou a 483.173 toneladas.

#### Cabotagem 2

O presidente da Portos do Paraná (a autoridade portuária de Paranaguá e Antonina), Luiz Fernando Garcia, destacou que "a cabotagem é alternativa logística para a redução dos custos de transporte e para desafogar o modal rodoviário. Por isso nós buscamos incentivar a cabotagem nos portos de Paranaguá e Antonina, aplicando taxas com até 50% de desconto em relação a outras tabelas". Essas reduções ocorrem nos valores das tarifas de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, Infraestrutura de Acostagem e Infraestrutura Terrestre, de acordo com a mercadoria transportada e do tipo de embarcação utilizada na operação.

# Após falas de Macron, CNI defende acordo entre Mercosul e UE

Para a entidade que representa o setor de indústria, a parceria "reforça os objetivos e compromissos climáticos globais"

Divulgação



Para o presidente da CNI, Ricardo Alban, mesmo em tramitação há 20 anos, o acordo já atende aos mais altos padrões, comparável a outros acordos comerciais modernos

MARÍLIA SENA  
marilia.sena@portalbenews.com.br

**A MANIFESTAÇÃO OCORREU APÓS A FALA DO PRESIDENTE DA FRANÇA, EMMANUEL MACRON, EM PASSAGEM PELO BRASIL. EM UM ENCONTRO COM EMPRESÁRIOS NA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (FIESP), MACRON DISSE QUE O ACORDO "NÃO PODE SER DEFENDIDO"**

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) defendeu o acordo entre União Europeia (UE) e Mercosul. Para a CNI, "o acordo reforça os objetivos e compromissos climáticos globais".

A manifestação ocorreu após a fala do presidente da França, Emmanuel Macron, em passagem pelo Brasil. Em um encontro com empresários na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Macron disse que o acordo "não pode ser defendido".

"O acordo com o Mercosul, tal como está sendo negociado atualmente, é um péssimo acordo. Para vocês e para nós. Porque foi negociado há 20 anos. A vida diplomática, a vida dos negócios, mudaram muito. Quando se negocia com uma regra antiga, não é a mesma coisa. É preciso reconstruir [o acordo] pensando no mundo como ele é hoje, levando em consideração a biodiversidade e o clima", afirmou o presidente francês.

Para o presidente da CNI, Ricardo Alban, mesmo em tra-

mitação há 20 anos, o acordo já atende aos mais altos padrões, comparável a outros acordos comerciais modernos.

"A indústria vê este acordo como um marco institucional moderno e responsável para conduzir as relações econômico-comerciais no século XXI, levando em consideração a importância das questões ambientais e sociais junto aos objetivos econômicos", afirmou em nota Ricardo Alban.

A Confederação também

reforçou que ao longo dos anos o acordo tem passado por inúmeras atualizações, "o que demonstra a possibilidade de adaptação e resposta a preocupações atuais. Isso é evidente, por exemplo, pelas intensas rodadas de renegociações que têm ocorrido, desde 2023, que reforçam o compromisso de ambos os blocos de alinhar o texto a valores e expectativas contemporâneos", diz a CNI.

O acordo de livre comércio entre Mercosul e a União Europeia é negociado desde 1999, e prevê a isenção ou redução na cobrança de impostos de importação de bens e serviços produzidos nos dois blocos.

Em 2019, durante a presidência de Jair Bolsonaro (PL), Mercosul e União Europeia assinaram o acordo, mas para entrar em vigor o acordo precisava passar por uma revisão técnica e pela ratificação dos parlamentos de todos os países envolvidos.

Em 2023, o acordo voltou a ser negociado com a volta do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) ao Palácio do Planalto, mas as exigências ambientais europeias voltaram a travar as negociações.

"Como qualquer outro acordo comercial, este não é um acordo estático. A negocia-

ção faz parte de um processo cíclico, que permite atualizações sempre que for necessário. Nesse sentido, as disposições estabelecidas servem como ponto de partida para ampliar o diálogo entre os dois blocos e aprimorar os padrões. Inclusive, faz parte do texto uma disposição específica de revisão, que permite melhorias contínuas dos compromissos originalmente estabelecidos", finalizou Alban.

Nesta quinta-feira, 28, o presidente da França reforçou os seus argumentos em visita ao Palácio do Planalto e foi respaldado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

"O Brasil não está negociando com a França, o Mercosul está negociando com a União Europeia. Não é um acordo bilateral, é um acordo comercial de dois conjuntos de países, de um lado o Mercosul e do outro a União Europeia", disse Lula.

Mesmo com as negativas do presidente europeu, Lula disse que o diálogo continua. "Se o Macron tiver que brigar com alguém, é com a União Europeia, é com os negociadores. Eu estou tranquilo... Vamos continuar tentando conversar com a União Europeia, mas a briga do Macron é com a União Europeia e a minha é com o Mercosul", acrescentou.



## NACIONAL

# Brasil adere a projeto de construção de ferrovia bioceânica

Via que ligará o Atlântico ao Pacífico começará na costa brasileira atravessará a Amazônia e os Andes, terminando no litoral do Peru

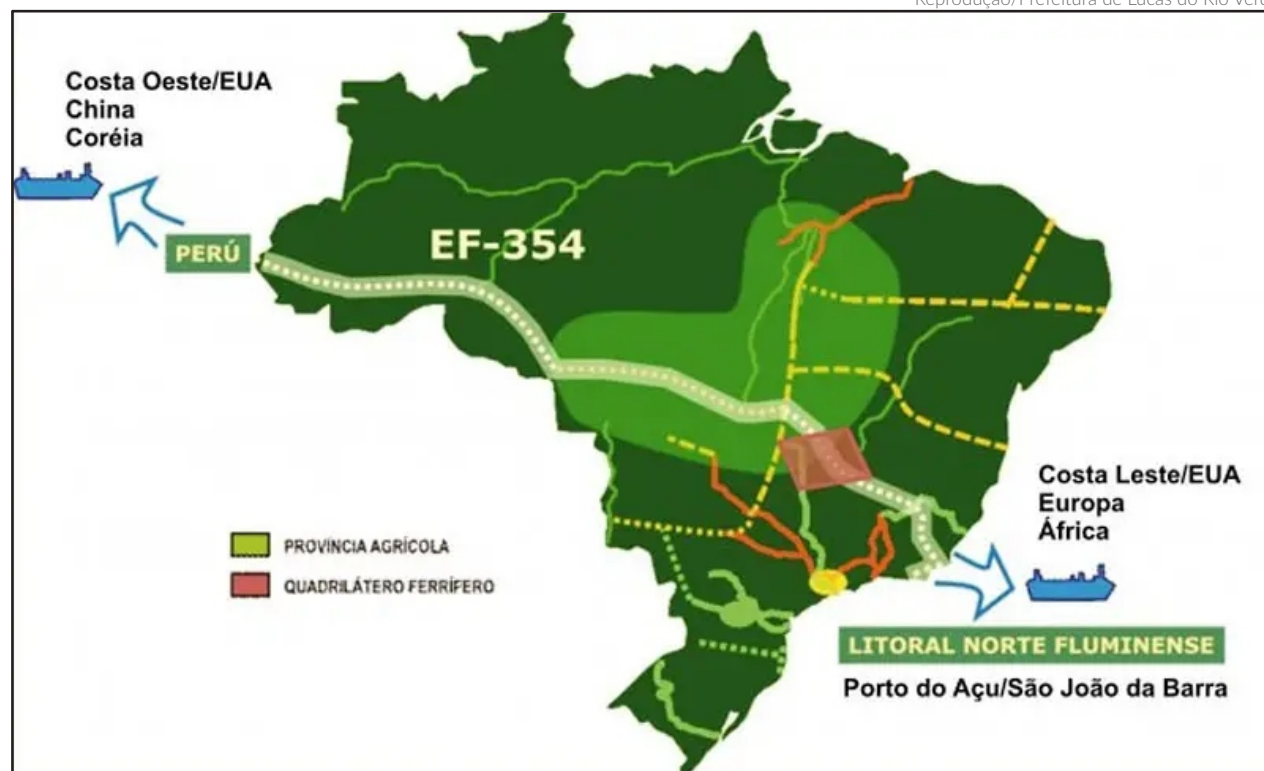
Reprodução/Prefeitura de Lucas do Rio Verde

CÁSSIO LYRA  
cassio@portalbenews.com.br

O Brasil deu sua aprovação ao projeto do trem bioceânico, também conhecido como Ferrovia Transoceânica, com financiamento da Alemanha e da Suíça, que beneficiará o comércio de cinco nações sul-americanas: Bolívia, Peru, Paraguai, Uruguai e Brasil. As informações foram divulgadas pela agência de notícias alemã DPA.

João Carlos Parkinson de Castro, coordenador de Assuntos Econômicos para a América do Sul da chancelaria brasileira, anunciou o interesse do Brasil em participar desse esforço coletivo para alcançar mercados asiáticos, aproveitando a linha férrea que vai de Corumbá, no lado brasileiro, até Puerto Suárez, na Bolívia. Ele ressaltou a importância de estabelecer acordos de "harmonização aduaneira" para garantir uma circulação fluida dos trens na rota Brasil-Bolívia-Peru.

Na primeira reunião técnica realizada na chancelaria boliviana, no último dia 22, em La



O traçado incluirá trechos como Santos-Campo Grande (no Brasil), Puerto Suárez (Bolívia) e Ilo (Peru), com um custo estimado em cerca de US\$ 14 bilhões, segundo estudo boliviano

Paz, Milton Claros, ministro de Obras Públicas do país, saudou a adesão do Brasil. Participaram representantes da Alemanha, Suíça, Brasil, Peru, Paraguai, Uruguai, Bolívia, além do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e da Corporação Andina de Fomento (CAF).

Rainer Bomba, vice-ministro alemão de Transportes e Infraestrutura Digital, confirmou o interesse de cerca de 30 empresas alemãs e suíças no finan-

ciamento e construção do Corredor Ferroviário Bioceânico Central. Ele destacou a magnitude do projeto e a necessidade de definir os objetivos de investimento para sua realização.

Em La Paz, Bolívia, Rainer Bomba e Milton Claros assinaram um memorando de entendimento para consolidar o Corredor Bioceânico, com a presença do presidente boliviano, Evo Morales. A ferrovia que ligará o Atlântico ao Pacífico co-

meçará na costa brasileira, atravessará a Amazônia e os Andes, terminando no litoral peruano após passar pela Bolívia.

O governo boliviano está particularmente interessado no projeto para evitar o uso de portos do Norte do Chile, com o qual mantém um litígio histórico por uma saída soberana ao mar. O traçado incluirá trechos como Santos-Campo Grande (no Brasil), Puerto Suárez (Bolívia) e Ilo (Peru), com um custo

estimado em cerca de US\$ 14 bilhões, segundo estudo técnico boliviano.

O presidente Morales apresentou o projeto do trem bioceânico a Rainer Bomba durante sua primeira visita a La Paz, há um ano, acompanhado de empresários alemães. Morales busca abrir novos corredores de exportação para produtos bolivianos, reduzindo a dependência dos portos do Norte do Chile, pelos quais cerca de 80% das exportações bolivianas atualmente passam.

Além de beneficiar o comércio boliviano, o trem bioceânico poderá facilitar o transporte de produtos do Paraguai, Uruguai e Argentina para exportação pelo Oceano Pacífico, utilizando a cidade boliviana de Puerto Quijarro como ponto de ligação entre uma futura hidrovía Paraguai-Paraná e a ferrovia.

A reunião em La Paz não contou com a participação do vice-presidente do Peru e ministro de Transportes, Martín Vizcarra, que estava ocupado com a situação de emergência causada pelas inundações em seu país, sendo representado por seu chefe de gabinete, Carlos Estremadoyro.

# Reino Unido vai investir R\$ 6,3 mi em descarbonização da indústria brasileira

Acordo firmado entre o Brasil e a nação europeia prevê a implantação de um hub com esse objetivo

Gabriel Lemes/MDIC

Da Redação  
redacao.jornal@portalbenews.com.br

Reino Unido e Brasil delinearam no último dia 26 o plano de ação para o Hub de Descarbonização da Indústria no Brasil (HDIB). Este projeto visa investir 1 milhão de libras esterlinas (cerca de R\$ 6,33 milhões) na execução de iniciativas voltadas para a descarbonização da indústria, com o intuito de ajudar o Brasil a atingir sua meta de reduzir as emissões de carbono em 50% até a COP30, em novembro de 2025, em Belém (PA).

O acordo de cooperação entre os dois países foi estabelecido no final do ano anterior pelo vice-presidente e ministro

do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços do Brasil, Geraldo Alckmin, e pela ministra de Segurança Energética e Net Zero do Reino Unido, Claire Coutinho.

O hub é uma plataforma que visa fomentar parcerias para a descarbonização do setor industrial. Ele facilitará a interação entre atores nacionais e internacionais, como parceiros bilaterais, fundos multilaterais, programas de assistência técnica, coalizões, iniciativas do setor privado e o governo brasileiro, com o propósito de obter apoio para a mitigação, transição e descarbonização dos setores industriais. A implementação do Hub será conduzida pela Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (Unido).



Pelo acordo, recursos serão investidos em iniciativas voltadas para a descarbonização da indústria, visando ajudar o Brasil a reduzir as emissões de carbono em 50% até a COP30

O plano de trabalho do Hub também inclui o suporte na elaboração da Estratégia Nacional de Descarbonização Industrial, com o objetivo de implementar a missão 5 do Nova

Indústria Brasil. Além disso, prevê-se o auxílio na execução dos planos setoriais de descarbonização para as indústrias de cimento e siderurgia, assim como o apoio à pesquisa e ino-

vação, incluindo o Plano de Incentivo para Descarbonização da Indústria.

Durante a reunião de apresentação do plano, o secretário de Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Rodrigo Rollemberg, destacou para Matt Toombs, diretor de Segurança Energética e Descarbonização do Reino Unido, os avanços e desafios enfrentados pelo Brasil no setor. Rollemberg mencionou o Programa Mover, cuja regulamentação foi assinada pelo ministro Alckmin naquele mesmo dia, em uma cerimônia no Palácio do Planalto, na presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Este programa visa a descarbonização da frota automotiva brasileira.



## REGIÃO SUDESTE

# Porto de Santos bate recorde de movimentação de carga em fevereiro

Complexo movimentou 30,4% mais cargas na comparação com o mesmo mês de 2023

Da Redação  
redacao.jornal@redenebenews.com.br

O Porto de Santos movimentou 30,4% mais cargas em fevereiro na comparação com o mesmo mês de 2023, de acordo com informações da Autoridade Portuária de Santos (APS). Foram movimentadas 14,3 milhões de toneladas, o que significa a melhor marca já registrada nos últimos 12 meses.

O acumulado de 2024, até o segundo mês do ano, foi de 26,2 milhões de toneladas, 23,9% acima dos dois primeiros meses de 2023.

Segundo a APS, o aumento de 35,2% no volume de cargas destinadas à exportação foi determinante para esse resultado. Foram 10,8 milhões de toneladas no mês e 18,8 milhões de toneladas no acumulado do

ano (aumento de 27,2% ante o mesmo período).

As importações também apresentaram alta, fechando o mês com 3,5 milhões de toneladas, 17,4% acima de fevereiro de 2023. As descargas também aumentaram no acumulado do ano, chegando a 7,4 milhões de toneladas (+16,1%).

O agronegócio foi o destaque no mês e no acumulado do ano. A movimentação dos grãos sólidos somou 7,7 milhões de toneladas no mês (+34,5%) e 12,7 milhões de toneladas na soma de janeiro e fevereiro (+25,6%), ambas a melhor marca para os períodos. Os grãos líquidos chegaram a 1,4 milhão de toneladas no mês (+12,1%), refletindo o aumento nos embarques de óleo combustível (+12,2%) e descargas de óleo diesel e gásóleo (+263%). O acumulado do ano atingiu 3,2

milhões de toneladas (+18%), a melhor marca para o período.

## Destaques

O açúcar atingiu, em fevereiro, 2,1 milhões de toneladas (+136,3%) movimentadas e, nos dois primeiros meses do ano, 4,2 milhões de toneladas (+98,8%). A soja movimentou 4 milhões de toneladas no mês (+19,8%) e no acumulado do ano 4,2 milhões de toneladas (+21%).

O fertilizante foi outro produto que se sobressaiu dentre as cargas de importação, atingindo 693,2 mil toneladas no mês (+16,1%) e 1,5 milhão de toneladas no ano (+22,8%). O milho também se manteve em crescimento no mês, com 145,4 mil toneladas (+78,7%), entretanto, registrou queda de 21,9% no acumulado do ano (1,2 mi-

lhão de toneladas).

A celulose cresceu 14,9% no mês, atingindo 648,7 mil toneladas, elevando o acumulado do ano para 1,2 milhão de toneladas (-4,5%). As carnes tiveram aumento de 15,9% no mês (186,4 mil toneladas) e 11,3% na soma de janeiro e fevereiro (337,9 mil toneladas).

Os embarques e descargas de contêineres apresentaram boa performance, atingindo 402,4 mil TEU (contêiner de 20 pés) no mês (+23,9%) e 813,2 mil nos dois primeiros meses do ano (+20%).

## Corrente Comercial

A participação do Porto de Santos na corrente comercial brasileira aumentou em fevereiro, chegando a 28,7%, frente ao mesmo período do ano anterior (27,3%). Das transa-

ções comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos, a China apresenta a maior participação, com 26,1%. O Estado de São Paulo mantém-se como a unidade da Federação com a maior participação nas transações comerciais com o exterior, 54,2%.

SEGUNDO A APS, O AUMENTO DE 35,2% NO VOLUME DE CARGAS DESTINADAS À EXPORTAÇÃO FOI DETERMINANTE PARA ESSE RESULTADO. FORAM 10,8 MILHÕES DE TONELADAS NO MÊS E 18,8 MILHÕES DE TONELADAS NO ACUMULADO DO ANO (AUMENTO DE 27,2% ANTE O MESMO

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



## REGIÃO NORDESTE

# Codeba assina convênio para programas socioambientais

Parceria engloba a Agência Brasileira de Cooperação e contempla os três portos administrados pela Autoridade Portuária

Divulgação/Codeba

Da Redação  
redacao.jornal@redenebenews.com.br

A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), Agência Brasileira de Cooperação (ABC), vinculada ao Ministério das Relações Exteriores; e a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) vão assinar, nos próximos dias, um convênio de cooperação técnica cujos principais resultados serão uma série de programas de impacto socioambiental em comunidades do entorno dos portos baianos: Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias. A Unesco é uma agência da Organização das Nações Unidas (ONU).

A proposta é sistematizar estudos das vulnerabilidades e necessidades ambientais, sociais e do patrimônio cultural desses atracadouros, com focos em cada uma dessas áreas. A iniciativa vai focar na elabora-



Porto de Salvador: proposta é sistematizar estudos das vulnerabilidades e necessidades ambientais, sociais e do patrimônio cultural desse e dos outros complexos da Codeba

ção de projetos de coesão social, abrangendo economia criativa e inovação tecnológica.

“Esse acordo é um passo importante para tornar nossos portos sustentáveis. É o cami-

nho a ser percorrido para conciliar desenvolvimento econômico com equilíbrio socioambiental. Com isso, queremos ser exemplo nos princípios que norteiam a pauta ESG (sigla em

inglês para gestão ambiental, social e de governança), em sintonia com o que já está em curso no cenário portuário internacional”, pontua o presidente da Codeba, Antônio Gobbo.

As três instituições também pretendem que o acordo desenvolva projetos vinculados à cultura oceânica e a instalação de um museu. Ainda nesse contexto, vão subsidiar a elaboração de programas de regeneração do patrimônio natural marinho indicando diretrizes para a conservação do ecossistema.

A proposta inclui também um projeto para criação de programa de preservação dos cetáceos e a elaboração de um Planejamento Espacial Marinho (PEM).

A partir das propostas encaminhadas pela parceria, as instituições esperam contribuir para o desenvolvimento econômico dessas regiões, que contemplam áreas que se definem como comunidades socialmente vulneráveis, minimizando os impactos ambientais e contemplando as populações locais, como mão de obra qualificada para o desenvolvimento de novos projetos ou como parceiros no monitoramento desses impactos.

## INTERNACIONAL

# Para analistas, queda de ponte nos EUA pode custar até R\$ 20 bi em seguros

Estimativa leva em conta o período de bloqueio do porto de Baltimore após o colapso da via, atingida por um navio

Reprodução

Da Redação  
redacao.jornal@portalbenews.com.br

A queda da Ponte Francis Scott Key, em Baltimore, nos Estados Unidos, ocorrida na terça-feira (26) após ser atingida por um navio porta-contêineres, pode resultar em perdas seguradas de até US\$ 4 bilhões (ou R\$ 20 bilhões), conforme analistas da Morningstar DBRS, uma agência global de rating de crédito, informa o portal especializado em resseguros, Reinsurance News.

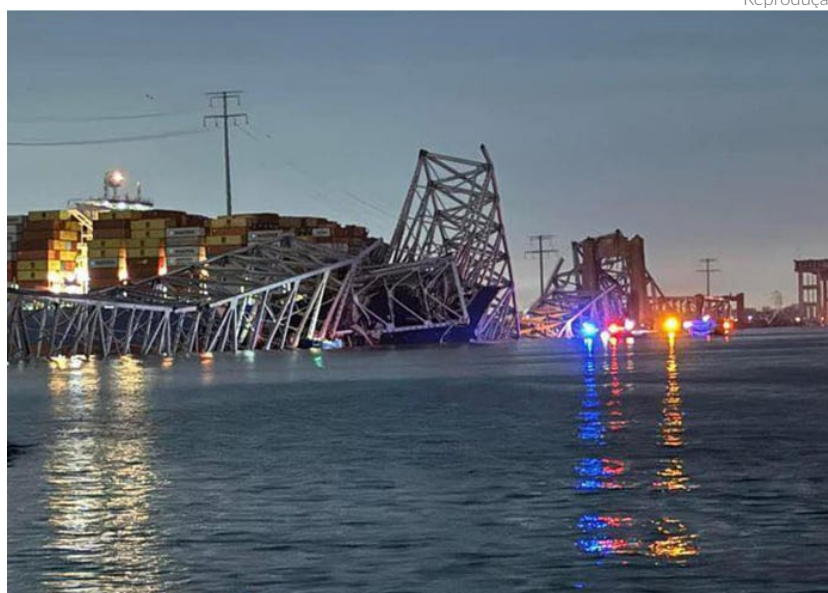
Essa estimativa leva em conta o período de bloqueio do porto de Baltimore após o colapso da ponte, bem como a cobertura de interrupção de negócios. A reconstrução da ponte sozinha pode custar cerca de

US\$ 600 milhões (aproximadamente R\$ 3 bilhões).

Mesmo no cenário de perdas seguradas mais baixas, ainda excederia os US\$ 1,5 bilhões (ou R\$ 7,5 bilhões) de perdas seguradas provocadas pelo naufrágio do Costa Concordia, um navio de cruzeiro italiano que afundou em 2012, estabelecendo um recorde anterior de perdas seguradas marítimas.

Segundo veículos de imprensa especializados, a duração do bloqueio ainda não está clara, levantando a preocupação de que possa se tornar o maior exemplo de bloqueio portuário visto pelo mercado de seguros nos últimos anos.

Prevê-se que uma grande quantidade de apólices seja acionada, incluindo coberturas de responsabilidade civil, casco,



A Ponte Francis Scott Key, em Baltimore (EUA) foi atingida por um navio porta-contêineres na última terça-feira e o custo de sua reconstrução é estimado em R\$ 3 bilhões

propriedade, carga e interrupção de negócios. Apesar do potencial recorde de perdas seguradas marítimas, os analistas da agência de rating de crédito esperam que as perdas perma-

neçam dentro dos limites de capacidade do mercado.

O presidente da seguradora britânica Lloyd's of London, Bruce Carnegie-Brown, disse à CNBC que a situação está sen-

do vista como uma perda considerável, potencialmente a maior já segurada em termos marítimos, embora esteja dentro dos parâmetros previstos.

Baltimore é o 11º maior porto dos EUA em termos de movimentação de contêineres, mas é líder em exportação de automóveis, tendo movimentado mais de 750 mil veículos em 2023, de acordo com dados da Administração Portuária de Maryland.

Segundo a Reuters, Baltimore também é o maior porto dos EUA em volume para movimentação de máquinas agrícolas e de construção, além de produtos agrícolas, e opera um terminal de cruzeiros. No ano passado, foi o segundo porto mais movimentado para as exportações de carvão.





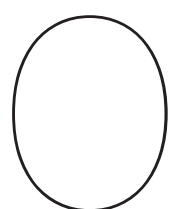
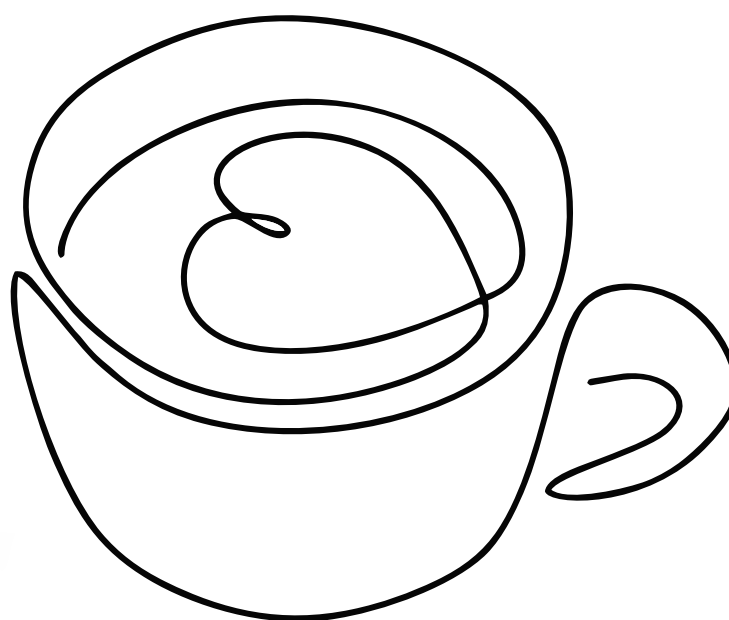
**LUIZ DIAS GUIMARÃES**

jornalista

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

► GESTÃO

## Cafezinho amigo



novo milênio trouxe inúmeras mudanças à existência humana e talvez a maior consequência esteja na relação do homem com o trabalho. Cansamos de trabalhar tanto e tentamos ficar em casa, indo, quando muito, apenas quatro dias aonde ganhamos a vida,

quando não dopados nas telas. Mas já começam as dúvidas. Será que estamos mexendo com a essência do 'homo faber' e 'homo sapiens'? Será que estamos perdendo o sentido da vida? Será que estamos destruindo as corporações?

Há quem diga que o trabalho constrói a existência, ou que a dignifica, ou ainda que lhe dá um sentido. Não fosse o sentimento de realização que sentimos ao fazer, e nosso sustento, o trabalho é essencial para os seres sociais que somos, mesmo vivendo na era do lazer. Pois ele permite nossa interação e, mais que isso, nossa saúde.

Pesquisadores de Oxford vêm estudando há décadas a importância das relações sociais e declararam que mais importante que a alimentação e o exercício físico, é o que chamam de 'vínculos saudáveis' para a qualidade da saúde. Viver mais e melhor depende de nossos amigos.

Familiares e cônjuges são fundamentais, dizem os estudiosos, para termos melhor qualidade de vida e sermos mais felizes. Amizade não tem preço e faz bem.

O encontro de amigos é um ritual especialmente para quem não mais trabalha. A aposentadoria tem dupla face. Quem sobrevive a ela diz que é graças ao fato de continuar fazendo algo no seu tempo. As rodas de cafezinho à tarde ou a cervejinha do fim do dia podem ajudar. Reparo nesses rituais geralmente masculinos. As mulheres parece terem mais o que fazer.

Nos ônibus gratuitos para terceira idade muitas delas encontram sua cânfora e observo com frequência senhoras simplesmente passeando, mesmo a custas de uma bengala ou com as articulações comprometidas. E sempre puxam conversa.

No afã de trabalhar menos, e facilitados pela pandemia e os meios digitais, criamos a moda do 'home office', que tem prós e contras para o ser que se afasta do seu bando, enclausurado no recôndito abrigo do lar.

Esse afastamento do ambiente de trabalho começa a preocupar alguns estudiosos, porque reduz a atividade social verdadeira do lugar de trabalho. Talvez por isso, ao menos em

Portugal, surgiu um novo fenômeno, o 'rust out' (enferrujamento profissional). Os trabalhadores estão desestimulados. São profissionais que sentem não ter oportunidades para aprender e se desenvolver, e atribui-se isso à falta de estímulos por parte da empresa em que trabalham.

Estudiosos alertam que esses profissionais podem entrar em estado de definhamento, perdendo a capacidade de aprendizagem e de adaptação, a energia e a motivação. E recomendam que as lideranças sejam mais humanas e a cultura de trabalho mais empática e de proximidade.

Diante desse fenômeno, até que ponto o trabalho remoto, se não é causa, ao menos contribui para a crescente desmotivação, inclusive para a geração nem-nem que não se motiva a estudar e não consegue emprego que satisfaça?

E não somos só nós, 'homos faber e sapiens' que estamos em risco nestes novos tempos. As organizações também. Uma fábrica é um galpão com máquinas e trabalhadores, operando a sinergia de um sistema. Sem este, é apenas um galpão com máquinas e trabalhadores.

A verdade é que qualquer empresa possui cultura própria, por menos que nos demos conta. É lá que no dia a dia aperfeiçoamos os processos, as maneiras do fazer. É lá que cultivamos os estímulos e nos motivamos a crescer. É lá que damos risadas na copa do cafezinho e esperamos a festa de final de ano para confraternizar com os colegas que muitas vezes são mais presentes em nossos dias que os próprios familiares.

As cabeças mais atentas começam a se preocupar, afinal, uma organização sem sua cultura é como aquela fábrica sem resultado. E os profissionais fazendo o trabalho de longe enquanto a IA não toma o seu lugar.

Não é à toa que o contraditório Elon Musk, ao construir com maestria o que para muitos parece um precipício, em seus momentos de sensível filosofia alerta para a perda colossal de empregos e questiona, franzindo a testa, como ficará o sentido da vida sem o trabalho.

Parece estarem em risco a saúde das corporações e particularmente dos seres sociais que já não somos mais tanto. E teremos que nos contentar com as rodas de conversa na cafeteria ou no ônibus em busca de mínimos 'vínculos saudáveis'.

A VERDADE É QUE QUALQUER EMPRESA POSSUI CULTURA PRÓPRIA, POR MENOS QUE NOS DEMOS CONTA. É LÁ QUE NO DIA A DIA APERFEIÇOAMOS OS PROCESSOS, AS MANEIRAS DO FAZER. É LÁ QUE CULTIVAMOS OS ESTÍMULOS E NOS MOTIVAMOS A CRESCER. É LÁ QUE DAMOS RISADAS NA COPA DO CAFEZINHO E ESPERAMOS A FESTA DE FINAL DE ANO PARA CONFRATERNIZAR COM OS COLEGAS QUE MUITAS VEZES SÃO MAIS PRESENTES EM NOSSOS DIAS QUE OS PRÓPRIOS FAMILIARES

# OPINIÃO



## ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.  
Membro da Academia Santista de Letras  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

### ► ESTRATÉGIA

## A ponte caiu!



verdade!

Ainda estamos um pouco longe das festas juninas, mas o assunto, aqui, é outro: o colapso de uma ponte em Baltimore (EUA), após a colisão de um navio.

As propostas de ligação entre as margens do Canal do Estuário de Santos (SP) vêm desde 1927, quando o engenheiro-arquiteto Eneas Marini propôs um túnel ligando o Centro de Santos à Bocaina, atual parte de Guarujá. O também engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia publicou, em 1948, o Plano Regional de Santos, que propunha três ligações, todas mediante pontes, uma delas mais ou menos no mesmo local onde está previsto o túnel subaquático que ligará Santos a Guarujá. Era uma ponte móvel.

Considerando a evolução das embarcações e os mais de 5 mil acessos anuais ao Porto de Santos, todas elas provavelmente já teriam sido demolidas há algum tempo!

Antes de fazer uma analogia entre o caso dos EUA e as propostas mais recentes de pontes sobre o Canal do Estuário, creio ser interessante mencionar a Hidrovia Tietê-Paraná. O Rio Tietê já é navegado por silvícolas desde antes das “Entradas” e “Bandeiras” dos colonizadores portugueses e bandeirantes; mas a Hidrovia Tietê-Paraná é mais recente.

É importante esclarecer que a diferença entre uma via navegável e uma hidrovia é que a segunda é caracterizada por intervenções que podem incluir obras de retificação de cursos, dragagens de manutenção e aprofundamento, barragens e eclusas, além de sinalização e fiscalização, entre outras exigências.

Os comboios de barcas - que podem ser bastante longos, dependendo das características geométricas da hidrovia -, para navegarem com segurança, precisam de espaço que permita sua manobrabilidade. Nesse sentido, o ideal é que toda a via navegável com potencial para se tornar uma hidrovia seja considerada no projeto de qualquer tipo de transposição entre suas margens, sejam pontes, dutos ou túneis.

Para tanto, o projeto estrutural dessas obras, no caso de pontes, deve prever vãos entre pilares e gabaritos aéreos adequados ao trem-tipo (configuração geométrica) dos comboios hidroviários. Em resumo, a distância entre sua meso e infraestrutura (pilares e fundações), bem com o gabarito aéreo da superestrutura (tabuleiro ou afim), devem ser cuidadosamente definidos. Isso é complicado, pois quanto maior a altura do empurrador do comboio, mais alta deve ser a ponte. Com isso, mais espaço será ocupado pelas alças de acesso à ponte, na parte terrestre, e mais cara será a obra.

No caso da Hidrovia Tietê-Paraná, a expansão de demanda por esse tipo de transporte, de melhor eficiência energética, exigiu intervenções em pontes que haviam sido projetadas anteriormente. Algumas pontes precisaram ser alteadas e ter pilares intermediários removidos, o que exigiu bastante criatividade e arrojo por parte dos projetistas estruturais.

Mesmo assim, há um histórico de colisões de comboios com bases de pilares, por motivos nem sempre eletromecânicos ou associados a intempéries.

Para minimizar o risco de colapso estrutural no caso de colisões, a solução é implantar as chamadas “estruturas de sacrifício”, elementos físicos independentes que protegem a

estrutura principal. Isso funciona para salvaguardar a integridade estrutural da ponte, mas não impede que a embarcação naufrague, em razão de danos ao casco decorrentes da colisão. Nesse caso, o resultado pode ser a interrupção do fluxo na hidrovia, com consequências econômicas que podem ser gravíssimas.

Voltemos ao caso da ponte de Baltimore:

Ao que consta, o navio teve pane de motor, perdendo sua manobrabilidade. Se havia estrutura de sacrifício, ela não funcionou a contento, e o colapso da ponte prejudicou a mobilidade seca entre as margens, a própria circulação de embarcações, sem falar no mais dramático: a ocorrência de vítimas.

Um navio tem porte bem maior do que um comboio hidroviário. Sua manobrabilidade também é mais complexa, com reações tão mais lentas quanto maiores as suas dimensões. Assim, um evento desse tipo, ainda mais em decorrência de pane de motor com ou sem associação a ventos intensos, é o cenário ideal para uma tragédia.

Não à toa, a opção por túneis subaquáticos tem sido adotada mundo afora, sobretudo em acessos a instalações portuárias de grande porte e relevância econômica. Afinal, cerca de 90% da corrente comercial mundial circulam pelos portos.

No caso dos canais do Estuário e de Piaçaguera, que dão acesso a terminais portuários em Santos, Guarujá (SP) e Cubatão (SP), as propostas de ligação entre margens por túnel ou ponte têm se alternado desde 1927. Nesse meio tempo, a única que saiu do papel foi uma maquete do que seria uma ponte estaiada na região da Ponta da Praia, que ligaria a Av. Mário Covas, em Santos, à Av. Adhemar de Barros, em Guarujá, uma das locações sugeridas por Prestes Maia. Ela foi mais elogiada como “cartão postal” do que por resolver a questão da mobilidade interurbana ou por não prejudicar a expansão das atividades portuárias, fundamentais para a economia regional e do País. Afinal, aproximadamente 30% da corrente comercial brasileira passa pelo Porto de Santos.

Para se ter uma ideia do impacto urbano dessa proposta, o gabarito aéreo dessa ponte implicaria em alça de acesso a partir quase que do Canal 4, e ao longo da Avenida Mário Covas!

Localizada antes do complexo portuário, um colapso dessa ponte ou o naufrágio de um navio após colisão com suas estruturas de sacrifício teriam consequências similares às da ruína do Colosso de Rodes, uma das Sete Maravilhas do Mundo Antigo: poderia impedir o acesso ao Porto de Santos sabe-se lá por quanto tempo, com prejuízos incalculáveis.

No final da década de 2000, a Ecovias propôs uma ponte interligando a Via Anchieta à Rodovia Domênico Rangoni, em local próximo ao de uma das propostas de Prestes Maia. Inicialmente, a solução estrutural era de uma ponte em arcos, seguida de outras, aumentando o gabarito aéreo. Mas um problema permanecia: as fundações ficariam dentro do canal.

Em 2011, a extinta Dersa iniciou um estudo, não à toa denominado Projeto Prestes Maia, que avaliou várias opções de localização de ligações secas entre as margens do Canal do Estuário. Chegou basicamente às mesmas conclusões daquele engenheiro-arquiteto.

Como, em tese, só haveria recursos para executar uma delas - ►



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 8

PARA MINIMIZAR O RISCO DE COLAPSO ESTRUTURAL NO CASO DE COLISÕES, A SOLUÇÃO É IMPLANTAR AS CHAMADAS “ESTRUTURAS DE SACRIFÍCIO”, ELEMENTOS FÍSICOS INDEPENDENTES QUE PROTEGEM A ESTRUTURA PRINCIPAL. ISSO FUNCIONA PARA SALVAGUARDAR A INTEGRIDADE ESTRUTURAL DA PONTE, MAS NÃO IMPEDE QUE A EMBARCAÇÃO NAUFRAGUE, EM RAZÃO DE DANOS AO CASCO DECORRENTES DA COLISÃO. NESSE CASO, O RESULTADO PODE SER A INTERRUPÇÃO DO FLUXO NA HIDROVIA, COM CONSEQUÊNCIAS ECONÔMICAS QUE PODEM SER GRAVÍSSIMAS

e mesmo assim, com a necessidade de aporte de recursos pelo Governo Federal -, foi priorizada a ligação intermediária, em localização similar à ponte móvel de Prestes Maia, que também era a de túnel subaquático estudado pelo Escritório Figueiredo Ferraz, em 1999, por demanda da então Codesp (a Autoridade Portuária de Santos).

Apesar de dispor de licenciamento ambiental e projeto-executivo pronto para licitação, a indisponibilidade de verba por parte do Governo Federal inviabilizou a execução da obra, que teve sua licitação cancelada em 2014. É importante salientar que esse projeto ainda não estava perfeitamente equalizado na parte terrestre, o que gerou manifestações contrárias ao traçado previsto, por conta da necessidade de desapropriações de imóveis particulares, por exemplo.

Em 2013, a empresa Contern apresentou um estudo que propunha uma nova ligação Planalto-Baixada, a partir do Rodoanel de São Paulo, na região de Suzano (SP). Esse estudo previa um túnel subaquático escavado por uma tuneladora semelhante à utilizada para obras de metrô, porém com um diâmetro não disponível no Brasil. Seu traçado seria similar ao da Ecovias, porém com impacto terrestre bem menos importante, pois a profundidade seria aproximadamente três vezes menos do que o gabarito aéreo da ponte. Também não prosperou.

A proposta da ponte em arcos da Ecovias já havia sido apresentada no Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos, em 2009, sem maiores desdobramentos. Com outra solução estrutural, aumentando seu gabarito aéreo e distância entre pilares, ela foi reapresentada ao CAP, em 2019.

Particpei dessa reunião e assisti, preocupado, a simulação de uma manobra de navio de grande porte à jusante da ponte. Essa preocupação parece não ter sido só minha. Perguntei se o projeto previa estruturas de sacrifício. A resposta foi afirmativa, mas isso resolveria apenas a questão da proteção da meso e da infraestrutura da ponte, que permaneciam dentro do canal. Caso ocorresse um naufrágio de embarcação após colisão com as estruturas de sacrifício, o acesso aos terminais após a ponte, bem como todos os terminais portuários do Canal de Piaçaguera ficaria seriamente prejudicado. Não à toa, a reação de seus representantes não foi nada favorável.

Nesse mesmo ano, a então Codesp retomou a proposta de túnel subaquático, tendo o túnel da Dersa como referência. A partir daí passou a ser travada uma disputa entre o Governo do Estado, partidário da ponte, e o Governo Federal, defensor do túnel, com os argumentos de que já era conhecida a máxima profundidade economicamente viável do canal de navegação (-17 m), e de que essa obra, além de não criar uma nova barreira aérea - o que uma ponte poderia representar, dependendo da tipologia das embarcações que poderiam frequentar o Porto de Santos -, permitiria eliminar a única existente, o “Linhão de Itatinga”, cujo cabeamento seria embutido no túnel.

Vários setores da sociedade, sobretudo os ligados a atividades portuárias e logísticas, passaram a defender a solução túnel, porém, nenhuma alternativa de financiamento foi viabilizada.

A ponte da Ecovias tinha a seu favor o domínio desse tido de obra por membros do grupo empresarial e a possibilidade contratual de extensão de prazo, em troca de investimentos em obras.

Com a decisão do então Governo Federal de desestatizar a Autoridade Portuária de Santos, a construção do túnel foi incluída como compromisso de investimento, assim como a dragagem de aprofundamento do canal até -17 m, entre outros. O atual Governo Federal resolveu retirar o Porto de Santos do programa de desestatização, mas manteve a intenção de construir o túnel, em princípio com recursos próprios.

O atual Governo Estadual, detentor do projeto da Dersa, também se propôs a executar a obra, gerando um impasse, felizmente resolvido em 2024, com a celebração de um acordo entre as partes, repartindo os investimentos necessários. A consulta pública já foi aberta e há três audiências públicas agendadas para os dias 17, 18 e 19/04/2024, em Santos e Guarujá.

Ainda há importantes aspectos a serem considerados no projeto, sobretudo no que se refere aos acessos terrestres ao túnel. São necessários estudos relativos a impactos no trânsito, sobre como será considerado o VLT nesse projeto, sobre como será afetado o ambiente urbano, em geral. Mas a solução túnel parece ter sido pacificada, nesse caso.

Também há um aspecto pouco salientado nas discussões sobre o tema. É fato que o Brasil domina a tecnologia de construção de pontes em seus vários modelos estruturais. O mesmo vale para a construção de túneis terrestres. A construção de um túnel subaquático - inédita no Brasil, mas comum em países desenvolvidos - permitirá transferência de tecnologia, dotando a engenharia nacional de uma expertise que poderá ser replicada interna e externamente.

Alguém poderá afirmar que o risco de um túnel subaquático é tão significativo quanto o de uma ponte. E se uma embarcação colidir com a superfície do túnel? E se houver um vazamento ou ruptura da estrutura? E se houver um incêndio em seu interior? Bem, ao que consta, a geratriz superior do túnel ficaria na cota -21 m, ou seja, quatro metros abaixo da cota -17 m. Uma embarcação, salvo situações extremamente raras, sempre navegará no máximo no limite do calado operacional estabelecido para o canal.

Quanto às possibilidades de sinistro questionadas, “Lei de Murphy” à parte, elas só têm ocorrido em filmes catástrofe, graças a Deus, mas ficam no imaginário popular, criando temores psicológicos, sobretudo nos que sofrem de claustrofobia.

Já no caso de pontes em rotas de navegação, tivemos o acidente de Baltimore como mais um “case” a ser avaliado.

Quanto aos recursos que poderiam ter financiado a ponte, quem sabe eles não possam ser direcionados para a construção de uma nova ligação planalto-Baixada Santista, preferencialmente que não crie novos gargalos por aqui. A ligação Suzano-Santos é uma possibilidade a ser considerada.





IVANI CARDOSO  
ivani@redebenews.com.br



## “Torna-te quem tu és”

NIETZSCHE

SE SOMOS O RESULTADO DE NOSSAS ESCOLHAS E EXPERIÊNCIAS, A PARTIR DA FRASE DO FILÓSOFO, PROPOŃHO ALGUMAS PERGUNTAS: O QUE TE AGRADA? O QUE TE NUTRE? O QUE TE DESESPERA? O QUE TE FAZ FALTA? O QUE TE DESAFIA? O QUE TE APRISIONA? O QUE TE FAZ ACORDAR E SORRIR? O QUE TE DEIXA INTEIRO? VOCÊ PREFERE O EQUILÍBRIO OU O FORA DO LUGAR? VOCÊ APOSTA NUMA VIDA PEQUENA OU AMPLA? COMO FAZ A GESTÃO DOS SEUS DESEJOS? ENTRE SEMPRE E NUNCAS, O QUE ESCOLHE? AFINAL, QUEM É VOCÊ NESSE UNIVERSO SEM RESPOSTAS?

MERGULHO

## “Dormir é um treino de boas práticas”

Divulgação



Os hábitos e atividades diárias influenciam, e muito, o nosso sono. Comer muito, tomar café e ficar exposto à luz artificial são alguns exemplos clássicos de hábitos que interferem nesse processo fisiológico tão importante e necessário. O Dr. **Lucas Padial**, otorrinolaringologista do Hospital Paulista e especialista em distúrbios do sono, fala sobre a chamada higiene do sono nesta entrevista exclusiva para a coluna, e dá dicas para dormir melhor. Segundo ele, sono é um comportamento e cada pessoa tem um ritmo: “Entender seu ritmo ajuda a adequar melhor a rotina da vida ao sono”.

nós tendemos a dormir mais cedo e a dormir um menor número de horas. Isso inclusive faz com que alguns idosos acreditem ter insônia, quando na verdade não têm, eles só acordam em um horário socialmente interpretado como de um insone. Adultos com menos de 65 anos de idade tendem a ter uma média de sono entre 6 e 8 horas. Os mais velhos podem chegar a uma média de 5 a 6 horas de sono.

### **Meditação é uma boa ferramenta antes de dormir?**

Como expliquei, há um conjunto de medidas que favorece uma boa noite de sono. Entre essas medidas, há os comportamentos que facilitam

### **O que é higiene do sono?**

É um conjunto de medidas cotidianas que produz efeitos benéficos para melhorar o ato de adormecer e colaboram para um boa noite de sono. Deitar-se quando sentir sono e evitar o uso de eletrônicos (celular, notebook, televisão), atividades físicas intensas e o consumo de bebidas alcoólicas são algumas das medidas que fazem parte desse protocolo.

### **Por que hoje em dia tantas pessoas dormem mal e reclamam de insônia?**

Nós vivemos em uma sociedade cada vez mais conectada. Comparativamente à população que viveu há 200 anos, estamos dormindo em média duas horas a menos. A privação de sono é um problema de saúde pública. Um estilo de vida agitado, trabalhos extenuantes (muitas vezes com jornadas duplas ou triplas) e estresse psicológico afetam a quantidade e a qualidade das horas da vigília.

### **A falta de lazer também prejudica?**

A globalização, o acesso à internet e à informação constante, especialmente no período de lazer, reduz cada vez mais o número de horas de descanso mental e de sono, contribuindo para que uma parcela considerável da população considere ter um sono ruim. É um problema econômico e cultural.

### **Esse problema é comum entre os jovens?**

Com certeza. Os jovens, quando consideramos uma faixa de adolescentes, naturalmente já tendem a ser um pouco mais vespertinos. Ou seja, dormem mais tarde e acordam mais tarde. O acesso fácil a mecanismos dopaminérgicos (celular, redes sociais, tiktok, luz artificial) tem potencializado estímulos ao longo do dia, especialmente no período da noite. O resultado são jovens dormindo cada vez mais tarde e ficando privados de sono em decorrências das atividades matutinas que precisam realizar.

### **Com o envelhecer as pessoas têm menos necessidade de sono?**

Isso realmente acontece. Conforme envelhecemos, dois fenômenos ocorrem:

um estado de relaxamento para o indivíduo, preparando o organismo e a mente para entrar de modo mais natural e tranquilo no sono. Se a pessoa pratica meditação e vê nela uma ferramenta que traz esse estado de relaxamento, acaba sendo favorável para o sono.

### **Há doenças que provocam insônia? Quais?**

Sim. A insônia é uma doença que constantemente é estudada como causa-consequência com outras doenças clínicas. Ou seja, a existência dela potencializa a chance dessas doenças ocorrerem e a existência dessas doenças potencializa a chance de a insônia ocorrer. Isso é visto na diabetes mellitus, na hipertensão, na depressão, obesidade, doenças cardiovasculares, doenças cerebrais (como AVC), doenças pulmonares (como a Doença Pulmonar Obstrutiva Crônica) e apneia obstrutiva do sono, entre outras.

### **O que pode atrapalhar o sono?**

Evitar antes de dormir: exposição excessiva à luz artificial; comer muito ou ingerir alimentos mais “pesados”; bebidas alcoólicas; ficar pensando em excesso (tente “esvaziar a mente”); tomar café, energético e outras bebidas estimulantes, principalmente à base de cafeína e taurina; alimentos como chocolate, refrigerante e até chás que também possuam cafeína; cigarros; usar aparelhos eletrônicos (celular, notebook, televisão); atividades físicas intensas logo antes de dormir.

### **O que fazer para dormir melhor?**

Manter a temperatura do quarto agradável; deitar-se apenas quando sentir sono; transformar o espaço em um ambiente agradável e que induza ao sono (temperatura, som, cheiro, textura da cama e travesseiros); estabelecer horários regulares para acordar e dormir; não dormir durante o dia; cochilar até no máximo 45 minutos desde que distante do horário de dormir.



## VISUAIS

**Siron Franco em grande estilo no Recife**

São 50 obras em pintura e escultura de um dos maiores expoentes das artes plásticas de Goiás na Mostra "Siron Franco - De dentro do Cerrado", na Galeria Marco Zero, em Recife. Com curadoria de Agnaldo Farias, a exposição faz um mergulho na técnica e poética do artista, com obras criadas desde o começo da década de 1990 até 2023. Seus temas retratam problemas sociais, sendo que a maior parte da produção foi criada em Goiânia, onde ele reside e busca sua inspiração a partir da vivência no cerrado brasileiro e na paisagem ao mesmo tempo cheia de belezas e contradições. A obra de Siron Franco tem viés político e denuncia a exploração de recursos naturais e os desafios da causa indígena.

**Serviço**

Exposição "Siron Franco - De dentro do cerrado"

Até 3 de maio, com visitação de segunda a sexta, das 10h às 19h, e aos sábados, das 10h às 17h

Galeria Marco Zero - Avenida Domingos Ferreira, 3393, Boa Viagem, Recife (PE)

Entrada gratuita



Divulgação

## LEITURA

**Respeito ao mestre**

Divulgação

O lançamento de um novo romance inédito e póstumo de **Gabriel García Márquez** deveria ser celebrado. Eu disse deveria, porque ainda estou em dúvida, e nem sei se quero ler "Em agosto nos vemos". Quando eu li que o escritor afirmou aos filhos que o livro não funcionava e deveria ser destruído, achei que deveriam ter respeitado. Um grande escritor, vencedor do Prêmio Nobel, provavelmente estava certo. Os filhos Rodrigo e Gonzalo García confessam a traição no prefácio, justificando-a em nome da literatura. Então li algumas resenhas criticando a obra e pensei que ele deve estar se revirando no túmulo. O romance conta a história de Ana Magdalena Bach, que todos os anos pega uma barca para uma ilha caribenha a fim de colocar um ramo de gladiolos no túmulo de sua mãe e faz tudo sempre igual. Quando conhece um homem que a convida para um drinque, ela cede aos impulsos e muda toda sua vida. Com tantos livros encantados e inesquecíveis, será que vale a pena ler esse que aparentemente só foi lançado por um apelo comercial?

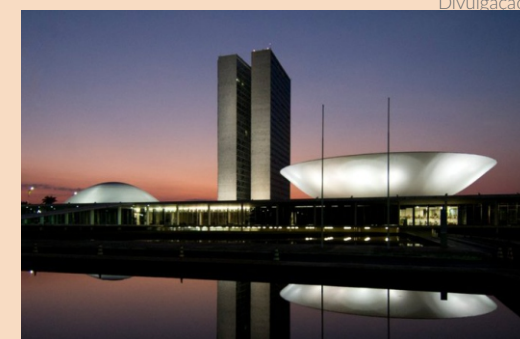
## CINEMA

**Acima de qualquer suspeita?**

Divulgação

Indicado ao Oscar 2024, "Anatomia de uma queda" é um ótimo suspense com a atriz Sandra Hüller (concorreu ao Oscar de melhor atriz e também atuou no filme "Zona de Interesse") e ganhou a Palma de Ouro no Festival de Cannes, em 2023. Em uma pequena cidade isolada nos Alpes, Sandra é uma escritora alemã que vive com o filho de 11 anos e o marido, que é encontrado morto na neve, do lado de fora da casa. O caso é tratado como homicídio e ela vira a principal suspeita. A direção de Justine Triet é instigante, com destaque para as cenas de tribunal e um áudio que reproduz uma briga densa entre o casal. A atuação do filho (Milo Machado Graner) é outro ponto alto do filme francês, mostrando sua angústia e dúvidas em relação à culpa da mãe.

## BE+



Divulgação

- Nova mostra virtual disponível no [Google Arts & Culture](#) celebra os 200 anos do Senado Federal e sua estrutura projetada por Oscar Niemeyer. Os visitantes fazem um passeio pelo acervo turístico, conhecem os espaços físicos, as nove exposições e obras de arte no Salão Nobre. Algumas salas da casa legislativa podem ser acessadas em uma experiência imersiva.
- Creatinina virou uma palavrinha mágica, principalmente no envelhecimento, mas estudos mostram que os bons resultados, para combater a perda acentuada de massa muscular e de força, dependem da combinação com a prática de exercícios físicos. Segundo o Estadão, pelo estudo realizado na Universidade Federal de São Paulo.
- Ler é desenvolver a empatia, diz estudo publicado na revista Psychology Today. Lendo e se envolvendo com diferentes situações e personagens, as pessoas desenvolvem mais compreensão e solidariedade, nos conectando com a realidade e sentimentos do outro.

## BE-

- Ministérios das Mulheres e do Trabalho e Emprego divulgaram os dados do 1º. Relatório Nacional de Transparência Salarial e de Critérios Remuneratórios e o resultado já era esperado: as trabalhadoras ganham 19,4% a menos que os trabalhadores no Brasil, confirmando a desigualdade salarial entre mulheres e homens.
- Você já mentiu no seu currículo? Se respondeu afirmativamente, não está sozinho. Segundo a newsletter The News, 70% dos trabalhadores mentem com frequência nos currículos e nas entrevistas de emprego. Mas é melhor ter cautela, afinal a mentira tem mesmo pernas curtas.
- Pesquisa do Datafolha revela que o problema mais comum para oito de cada 10 moradores de São Paulo é encontrar buracos no asfalto. Quedas de energia e a presença de usuários de drogas ocupam a segunda e terceira colocação. Sim, segurança também está na mira de todos.