



portalbenews.com.br

COMÉRCIO EXTERIOR Governo anuncia que o país passará a exportar dois tipos de peixe para a Índia ▶ **p3**

ESTILO BE Em entrevista exclusiva, obstetra Fernanda Couto fala sobre até quando adiar o sonho de ser mãe ▶ **p11**



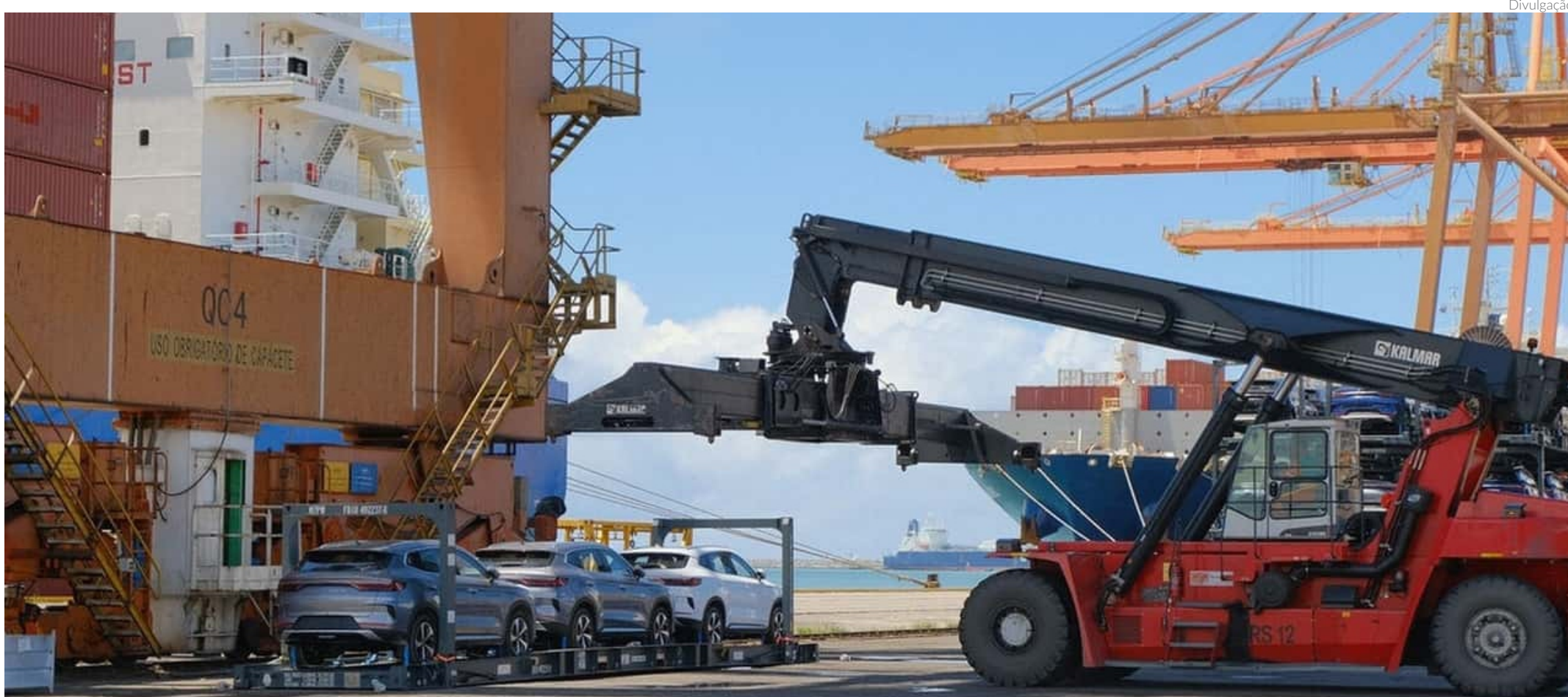
Divulgação/Governo de São Paulo

Honda vai investir R\$ 4,2 bi em fábrica de SP



Anúncio foi feito durante encontro de representante da montadora com o presidente Lula no Palácio do Planalto ▶ **p3**

Divulgação



BYD desembarca 2 mil veículos elétricos em terminal de Suape ▶ **p5**

NACIONAL Escritórios de advocacia voltados para transportes e infraestrutura anunciam fusão ▶ **p4**

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ Obra não vai paralisar o canal do Porto de Santos, afirma Autoridade Portuária ▶ **p6**

OPINIÃO Você teria vontade de viajar em uma réplica do Titanic? Luiz Dias Guimarães faz uma reflexão sobre o tema ▶ **p7**

EDITORIAL

Programa Mover, avanços e ganhos

O Programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), do Governo Federal, representa um marco importante na busca por impulsionar o desenvolvimento econômico e tecnológico do Brasil, ao mesmo tempo em que visa reduzir o impacto ambiental do setor automotivo. O anúncio do investimento da montadora Honda na fábrica de Itirapina (SP) é um reflexo direto dessa iniciativa, demonstrando o potencial de atração de investimentos e a confiança gerada pelo programa.

Ao incentivar a produção de veículos híbridos flex no País, o Mover não apenas estimula a modernização da indústria automobilística brasileira, mas também contribui para a redução das emissões de poluentes e para a promoção da sustentabilidade ambiental. A introdução de tecnologias mais limpas e eficientes no setor de transporte é fundamental para enfrentar os desafios relacionados às mudanças climáticas e à qualidade do ar.

Além disso, o programa Mover tem o potencial de gerar um impacto significativo no mercado de trabalho, com a criação de milhares de empregos diretos e indiretos. O investimento da Honda em Itirapina, por exemplo, prevê a geração de 1,7 mil novos empregos diretos e mais de 3,5 mil indiretos, o que representa uma oportunidade de crescimento econômico e social para a região.

O apoio do Governo, por meio de iniciativas como o Mover, é fundamental para atrair investimentos, promover a inovação e estimular o crescimento sustentável do País. Ao criar um ambiente favorável aos negócios e à pesquisa e desenvolvimento, o Brasil se posiciona como um destino atraente para empresas que buscam oportunidades de crescimento e colaboração em um mercado em constante evolução, o que ajuda no desenvolvimento da Nação e de sua população.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 3 Honda anuncia investimento de R\$ 4,2 bi em fábrica de SP

HUB

- 3 Mais de 30% dos estaleiros brasileiros estão sem atividade

NACIONAL

- 3 Brasil passará a exportar dois tipos de pescado para a Índia
- 4 Escritórios de advocacia anunciam fusão

REGIÃO NORDESTE

- 5 Equipamento tomba em terminal de açúcar no Porto do Recife

BYD desembarca 2 mil veículos elétricos em Suape

REGIÃO SUDESTE

- 6 Execução da obra do túnel não vai paralisar o canal do Porto de Santos

OPINIÃO

- 7 "A fantasia do tempo", por Luiz Dias Guimarães
- 8 "Navegando no mar das convenções", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 11 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

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

 (11) 91615.1200



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

Estaleiros 1

Mais de 30% dos estaleiros brasileiros estão sem atividade. Dos 48 registrados perante as autoridades do setor, seis estão oficialmente desativados e nove, apesar de ativos, não têm demanda de projetos navais. O levantamento é do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP) e foi lançado na última quinta-feira, dia 18. Entre os estaleiros em operação, mas sem encomendas, estão os dois maiores do País: o Enseada, na Bahia, e o Atlântico Sul, em Pernambuco. Juntos, os dois têm capacidade para processar mais de 200 mil toneladas de aço por ano, ou seja, 40% da capacidade instalada na indústria naval brasileira.

Estaleiros 2

Outro estaleiro de grande porte que está sem demanda é o QGI, no Rio Grande do Norte. Outro, o Brasa, no Rio de Janeiro, encontra-se desativado, segundo o IBP.

Estaleiros 3

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, defendeu a retomada da indústria naval nacional, destacando que a empresa, sendo a principal operadora petrolífera no País, tem uma responsabilidade como o pilar principal da demanda naval no Brasil. “(A indústria naval) não é uma indústria antiquada, superada. Ela tem ciclos novos, que se renovam. [Além do petróleo] vamos continuar precisando de barcos de apoio para as usinas eólicas offshore, para transporte de passageiros, logística”, afirmou. “Temos que deixar de colocar esse rótulo de que resgatar essa indústria é coisa antiquada, com cheiro de mofo.”

Estaleiros 4

O estudo sobre a indústria naval aponta que cinco estaleiros atendem a projetos da Petrobras, inclusive quatro dos 13 grandes mapeados pelo levantamento. Prates citou como exemplo a produção de módulos das plataformas P78, P80 e P83, na Brasfels, no Rio de Janeiro; da P79, no EBR, no Rio Grande do Sul; e da P82, no Jurong Aracruz, no Espírito Santo. “Temos expectativas para a construção, em breve, da P84 e da P85. Essas (junto com a P82 e P83) são as maiores já construídas pela Petrobras com (capacidade de produção de) 225 mil barris/dia”, disse.

Estaleiros 5

Segundo Prates, há ainda projetos de embarcações de apoio que serão contratadas em breve pela Petrobras. Somente este ano, serão 34 contratações, sendo 24 já anunciadas neste mês. Dez serão anunciadas até o fim do ano.

Honda anuncia investimento de R\$ 4,2 bi em fábrica de SP

Representante da montadora se reuniu com o presidente Lula no Palácio do Planalto

Ricardo Stuckert/PR

MARÍLIA SENA
marilia.sena@redebnews.com.br

A montadora multinacional Honda anunciou, na sexta-feira, 19, um investimento de R\$ 4,2 bilhões na fábrica de Itirapina (SP) a partir deste ano até 2030. O montante é para impulsionar o desenvolvimento de tecnologia para montagens de veículos híbridos flex.

O vice-presidente comercial da Honda Automóveis Brasil, Roberto Akiyama, afirmou que o investimento faz parte da estratégia de lançar um veículo híbrido no Brasil. Segundo ele, o programa de incentivo fiscal à indústria automotiva no Brasil, o Programa de Mobilidade Verde e Inovação (Mover), também foi uma das motivações.

“Sendo bem específico, a partir do momento da definição clara do Mover, foi que ficou nítida a necessidade de definirmos esse investimento na nossa fábrica de Itirapina”, disse



O vice-presidente comercial da Honda Automóveis Brasil, Roberto Akiyama, foi recebido pelo presidente Lula e pelo vice e ministro do Desenvolvimento, Geraldo Alckmin

à imprensa após a reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), no Palácio do Planalto, em Brasília (DF).

A expectativa da montadora é produzir cerca de 150 mil veículos para o mercado interno e para exportação para a América do Sul até 2030. No ano passado, a fábrica de Itirapina produziu 800 mil veículos. Com este anúncio, o vo-

lume de investimentos anunciados no Brasil entre 2023 e 2024 alcançou R\$ 64 milhões.

Para o presidente Lula, este é um “novo ciclo” para o Brasil. A expectativa é da geração de 1,7 mil novos empregos diretos e mais de 3,5 mil indiretos, segundo o titular do Palácio do Planalto. O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Comércio, In-

dústria e Serviços, Geraldo Alckmin, comemorou o anúncio.

“O programa Mover, anunciado pelo presidente Lula criou a confiança necessária para nossa indústria automobilística realizar o maior ciclo de investimentos de sua história, R\$ 130 bi, gerando emprego e renda para nossa população”, completou Alckmin.

Brasil passará a exportar dois tipos de pescado para a Índia

Segundo o Governo, nos últimos 16 meses, foram abertos 108 novos mercados em 50 países

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O Ministério da Agricultura e Pecuária anunciou na sexta-feira (19), a confirmação da abertura de dois novos mercados: pescado de cultivo (aquicultura) e pescado de captura (pesca extrativa), ambos para a Índia.

O anúncio se soma a expansões recentes da pauta agrícola do Brasil para o país asiático. Nos últimos 12 meses, o governo indiano autorizou a



Divulgação

O Ministério da Agricultura e Pecuária confirmou a abertura de dois novos mercados para a Índia: pescado de cultivo (aquicultura) e pescado de captura (pesca extrativa)

importação de açaí em pó e de suco de açaí brasileiros.

Em 2023, a Índia foi o 12º principal destino das exportações agrícolas brasileiras, com vendas de US\$ 2,9 bilhões. Açúcar e óleo de soja estiveram

entre os produtos mais comercializados.

Segundo o Agrostat (Estatísticas de Comércio Exterior do Agronegócio Brasileiro), nos três primeiros meses deste ano, o Brasil exportou mais de 12 mil

toneladas de pescado para cerca de 90 países, gerando receitas de US\$ 193 milhões. Esse valor mostra um aumento de mais de 160% em relação ao mesmo período do ano anterior, quando as vendas foram de US\$74 milhões.

Com estes novos mercados, o agronegócio brasileiro alcançou a 30ª abertura comercial internacional apenas neste ano. Nos últimos 16 meses, foram abertos 108 novos mercados em 50 países.

NACIONAL

Escritórios de advocacia anunciam fusão

Sociedade vai atuar em diversas áreas do Direito e setores da economia, com ênfase nas áreas de infraestrutura e transportes

Da Redação
redacao.jornalredebeneews.com.br

Os escritórios Salomão, Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Advogados e Neiva Marques Advogados Associados anunciaram que estão em processo de fusão. Com isso, os advogados Pedro Neiva de Santana Neto, Alessandro Marques, Nathália Caroline Fritz Neves, Caroline Rodrigues e Amanda Lopes atuarão junto à Salomão.

O escritório vai atuar em diversas áreas do Direito e setores da economia, com ênfase em grandes disputas nas áreas de infraestrutura e transportes, como os segmentos Portuário, Marítimo, Ferroviário, Social e Óleo e Gás.

“Em linha com o setor portuário e de navegação, altamente competitivo em que o âmbito regulatório sempre tem carências e precisa caminhar junto com um contencioso judicial de primeira linha, nós formatamos em 2023 uma parceria muito forte, uma parceria muito natural com o escritório Salomão, que claramente é um escritório notadamente reconhecido nas atuações de contencioso judicial nos judiciários estaduais, mas principalmente nos tribunais federais e tribunal superiores”, afirma Pedro Neiva.

O sócio Alessandro Marques afirma que o encontro com Pedro Neiva gerou uma complementação entre ambos os trabalhos. “O Pedro ali com



O escritório atuará em áreas do Direito e setores da economia, focado em infraestrutura e transportes, nos segmentos portuário, marítimo, ferroviário, social e de óleo e gás

foco muito grande em terminais de uso privado e navegação marítima, apoio portuário, marítimo e eu, trazendo ali uma experiência mais voltada aos arrendamentos, aos terminais arrendados navios, aos portos públicos e mais recentemente, numa parceria muito forte com o escritório Salomão Kaiuca, Abrahão, Raposo e Cotta Sociedade de Advogados decidimos trazer ali ainda mais essa experiência do contencioso, a fim de permi-

tir ali um trabalho full service juntos a todos os nossos clientes”, diz.

Equipe

A equipe em Brasília é composta por profissionais especializados em diversas áreas do direito. Pedro Neiva é pós-graduado em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro pela Universidade Católica de Santos, membro do Comitê de Regulação de Portos

da FGV-Rio, conselheiro do Fórum Brasil Export das regionais sudeste e nordeste. Foi fundador e presidente da comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF e da comissão de Direito Portuário e Marítimo do Conselho Federal da OAB.

Já Alessandro é certificado CP3P pela APMG PPP Certification Program e pós-graduado em Parcerias Público-Privadas e Concessões pela

Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo (FESP/SP) e University College London (UCL). É membro do Grupo de Estudos em Direito Público da Infraestrutura do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP), do Grupo de Estudos sobre PPPs, Concessões e Privatizações da Escola de Direito da FGV-SP e da Comissão de Direito Portuário e Marítimo da OAB/DF.

Além disso, as advogadas Nathália Caroline Fritz Neves e Caroline Rodrigues integram o time.

Nathália contribui com sua experiência em Infraestrutura e Regulação, Portos e Ferrovias, e Recursos Hídricos, assim como nos setores de Petróleo e Gás. É pós-graduada em Controladoria e Finanças Públicas pela AVM Faculdade Integrada e em Direito Administrativo pelo Instituto Brasileiro de Educação, Desenvolvimento e Pesquisa (IDP).

É membro do Comitê de Regulação Ferroviária da Fundação Getúlio Vargas - FGV, do Comitê de Assuntos Regulatórios da OAB/DF, do Comitê de Direito Marítimo e Portuário da OAB/DF, e dos grupos Ferroviário e Portuário da InfraWoman.

Caroline traz seu conhecimento em Infraestrutura e Regulação, gerenciando contratos de longo prazo nos setores rodoviário, ferroviário e portuário. Compõe o Comitê de Assuntos Regulatórios da OAB/DF, o Comitê de Advocacia nos Órgãos de Fiscalização da OAB/DF, e do Comitê de Direito Marítimo e Portuário da OAB/DF.

REGIÃO NORDESTE

Equipamento tomba em terminal de açúcar no Porto do Recife

Shiploader, usado em carregamento de navios, caiu sobre o porão de carga; não houve vítimas

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

Um shiploader, equipamento de carregamento de navios, tombou em um terminal de açúcar do Porto de Recife (PE) na sex-

ta-feira (18), interrompendo o carregamento do produto no local. Não houve vítimas.

Segundo a autoridade portuária do Porto do Recife, a torre do equipamento que realiza o carregamento da carga para o navio tombou sobre o porão de carga, causando avari-

as na estrutura do pórtico de apoio.

O equipamento é de propriedade e uso exclusivo do Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool no Estado de Pernambuco (Sindaçúcar/PE).

Em nota, a Porto do Recife disse que a área técnica do Sin-

daçúcar/PE encontra-se avaliando a extensão do dano, bem como as medidas cabíveis e seguras buscando alternativas para concluir o carregamento desse navio em específico, que já está com mais de dois terços do açúcar carregado.

“O procedimento para con-

clusão desse carregamento, bem como o carregamento de um último navio previsto para os próximos 30 dias encerrando a safra 2023/2024, será utilizar uma outra logística operacional em outro berço de atracação dentro do próprio Porto do Recife”, encerra a nota.

REGIÃO NORDESTE

BYD desembarca 2 mil veículos elétricos em Suape

Hub de veículos do complexo portuário registrou crescimento de 42% em sua movimentação na comparação com 2023

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redenenews.com.br

Terminal de Contêineres (Tecon) do Porto de Suape. Foram movimentados 1.972 veículos elétricos, de modelos diversos, da Build Your Dreams, conhecida em todo o mundo como BYD.

A empresa chinesa, que tem sede na cidade de Xiam, no país asiático, é líder global na fabricação de automóveis, caminhões e ônibus movidos a baterias elétricas. A embarcação partiu do Porto de Nansha e levou 34 dias para chegar à costa pernambucana.

A chinesa BYD desembarcou quase 2 mil veículos elétricos no Porto de Suape (PE) na última terça-feira (16). A embarcação veio do Porto de Nansha, em Guangzhou, na China, e os veículos seguirão para as concessionárias do Nordeste. Segundo o complexo industrial portuário, o hub de veículos de Suape registrou crescimento de 42% em 2023, na comparação com 2023.

A operação exigiu uma megaoperação para locomover os automóveis no Cais 3 do

O navio Zhong Yuan, de bandeira chinesa, transportou os veículos até Suape em contêineres adaptados para que os automóveis chegassem ao porto em perfeito estado. Após o descarregamento, os veículos foram levados para o Pátio Público de Veículos de Suape (PPV).

A operação foi viabilizada



Divulgação

Foram movimentados 1.972 veículos elétricos da BYD, de modelos diversos, em uma megaoperação no Cais 3 do Terminal de Contêineres (Tecon) do Porto de Suape

raio de alcance. É uma notícia muito positiva para Suape, para Pernambuco e para o Nordeste", conta o diretor-presidente da estatal portuária, Marcio Guiot.

A BYD é pioneira de soluções em energia limpa. Com foco na transição energética sem emissão de poluentes, a empresa já dispõe de fábricas de montagem de chassis de ônibus 100% elétricos e de produção de módulos fotovoltaicos, ambas localizadas em Campinas (SP), além de uma terceira unidade fabril instalada na Zona Franca de Manaus (AM), onde produz baterias de fosfato de ferro-lítio.

pela Nexus, empresa nacional do grupo K-Line que atua no ramo logístico automotivo e de cargas de projeto, sendo responsável por boa parte da movimentação no hub de veículos do atracadouro pernambucano.

Em fevereiro deste ano, representantes da BYD visitaram o Porto de Suape para co-

nhecer a infraestrutura e os projetos que estão sendo desenvolvidos para a expansão das operações. "O desembarque de quase duas mil unidades da BYD, para posterior distribuição nos Estados da região, é mais um case de sucesso do nosso hub de veículos, que expande, gradativamente, seu

SANTOS EXPORT 2024

22 de abril

11h00 – Painel:
Túnel Santos-Guarujá | Perimetrais | Canal aquaviário

DEBATEDORES:



Casemiro Tércio
Carvalho
Consultor e
Sócio da 4 Infra



Danilo Veras
Head de Public Affairs
da Maersk na América
Latina



Fabio Fontes
Presidente da
Praticagem de São
Paulo



Ricardo Molitzas
Presidente do Instituto
Brasil Logística (IBL)



Rogério Santos
Prefeito de Santos



Valter Suman
Prefeito do Guarujá

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo Portal BE News

Blue Med Convention Center
Santos - SP

BE NEWS

Saiba mais em:
forumbrasilexport.com.br

SANTOS
EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO

GRUPO
BRASIL
EXPORT

APOIO INSTITUCIONAL

MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

PREFEITURA DE
GUARUJÁ

PRODUÇÃO

bossa
Marketing & Eventos

MÍDIA OFICIAL

BE NEWS

REGIÃO SUDESTE

Execução da obra do túnel não vai paralisar o canal do Porto de Santos

Autoridade Portuária vai criar um comitê técnico para atualizar os impactos nas atividades portuárias

Guilherme Lemes/APS



Segundo o diretor-presidente da APS, Anderson Pomini, o planejamento é que a obra seja executada com o menor impacto possível, principalmente tratando do canal aquaviário

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebenews.com.br

No terceiro e último dia de audiência pública referentes ao projeto do túnel imerso Santos e Guarujá o destaque ficou por conta de qual será o tamanho do impacto da execução da obra terá nas atividades portuárias, principalmente na questão que envolve a navegação de navios de carga pelo canal de acesso ao Porto de Santos (SP). De acordo com a Autoridade Portuária (APS), o canal não será totalmente paralisado para o afundamento das estruturas do túnel. Além disso, será criado um comitê técnico para decidir ações em conjunto para a execução dos trabalhos.

A última audiência pública do túnel lotou o auditório da Autoridade Portuária. Para receber o alto número de autoridades e demais munícipes,

foram inseridas cadeiras ao longo dos dois corredores do salão da APS.

O supervisor de projetos da APS, Reginaldo Ortega, fez uma apresentação dos impactos rodoviários e aquaviários no Porto de Santos. Na margem direita, em Santos, está prevista a demolição e futura reconstrução do cais da Marinha do Brasil, além de remanejamentos da Avenida Perimetral e da linha férrea do corredor de exportação.

Já na margem esquerda, em Guarujá, o trecho da linha férrea será instalado a doca seca, área para construção da estrutura do túnel. Haverá o remanejamento da linha ferroviária que movimentará cargas para os terminais por sobre a doca seca, segundo explicou Ortega.

“A deposição dos módulos, que serão construídos na doca seca, acontece muito rápido. Então, há possibilidade de usar parte do canal para a navegação dos navios de carga. Isso era uma preocupação que a comunidade teve, se durante esses

trabalhos, haveria paralisação completa do canal”, disse.

Segundo o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, o planejamento é que a obra seja executada com o menor impacto possível, principalmente tratando do canal aquaviário.

“Mais importante que qualquer construção ou planejamento, são as operações portuárias. Elas não podem parar. Algum impacto, não teremos, mas vamos contar com um estudo, que foi contratado, que pretende zerar o máximo possível esses transtornos para a operação portuária”, comentou.

Durante a audiência, Pomini revelou que será criado um comitê técnico com todos os atores envolvidos. Ele destacou a participação dos operadores no diálogo sobre o projeto.

“Não faremos nada sem a participação e colaboração dos operadores portuários. Após a contratação da empresa vencedora, vamos criar uma comissão entre representantes da empre-

sa, Autoridade Portuária e os operadores para decidirmos em conjunto a data de execução da obra, data de interdição parcial do canal. Serão ações compartilhadas e as decisões tomadas em conjunto”, explicou.

Ganhos logísticos

Um dos pontos destacados e comunicados ao público presente é que, mesmo com o túnel concluído, a tendência inicial é que o serviço de balsas entre Santos e Guarujá continue, mas em uma frequência menor. Com isso, há expectativa de que isso facilite e aumente a eficiência da chegada e saída de navios do Porto de Santos.

Ainda sem falar em números ou mesmo a quantidade de navios que podem entrar no canal de acesso em menos tempo, o presidente da APS destacou os pontos positivos do túnel visando a logística integrada.

“A obra do túnel vai poder gerar impacto positivo para

entrada e saída de navios, assim reduzindo o uso das balsas. Além de outros benefícios, como o calado aéreo. Ao lado da construção do túnel, estamos conectando e contratando diversos serviços com boa tecnologia para aprimorar e ganhar velocidade, volume e maior eficiência do porto, que é o VTMIS”, comentou Pomini, referindo-se ao Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações.

A audiência pública contou com as participações de Raquel Carneiro, diretora de Assuntos Econômicos e Financeiros da Companhia Paulista de Projetos (CPP); Gabriela Costa, chefe de gabinete do Ministério de Portos e Aeroportos; Amanda Seabra, diretora do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da Casa Civil; e Alber Vasconcelos, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A sessão foi presidida pelo diretor-geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Milton Persoli.



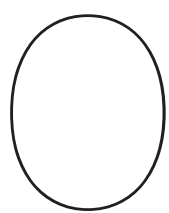
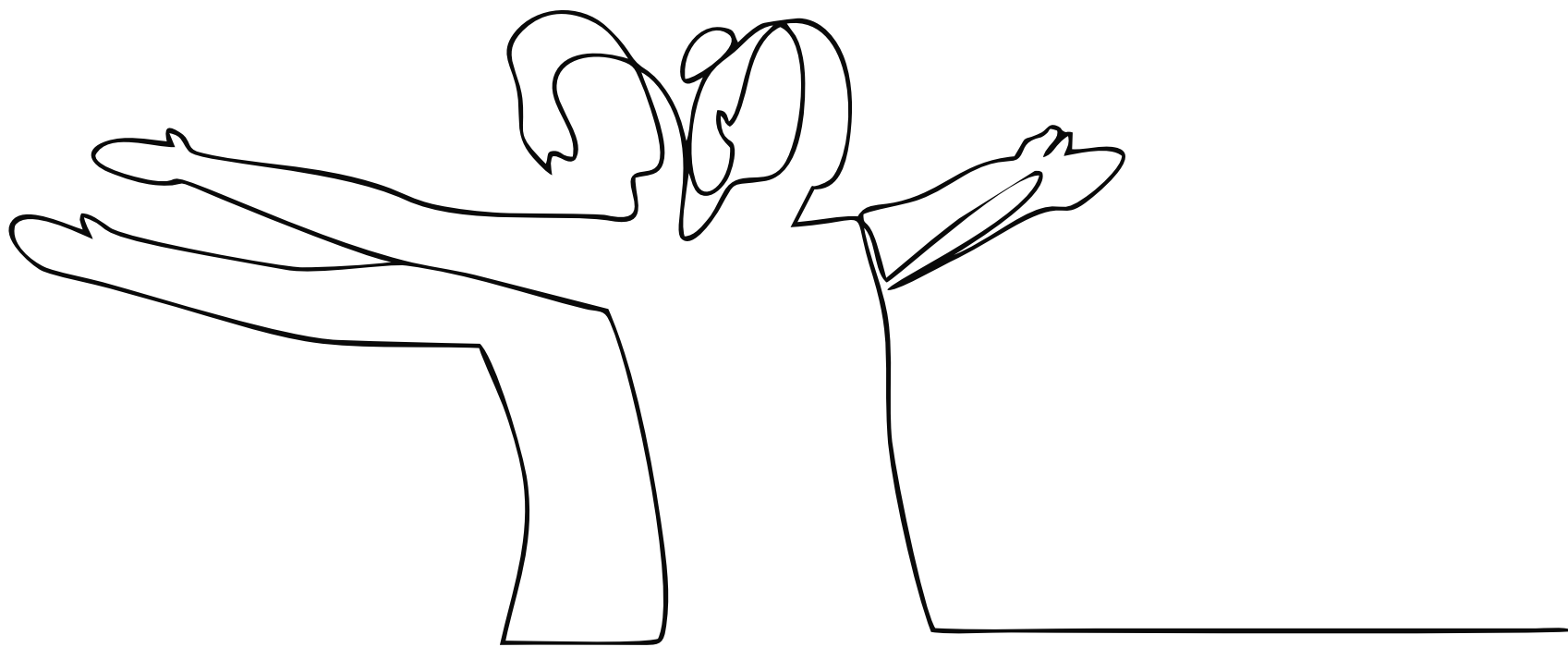
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

A fantasia do tempo



tempo é este em que nos mantemos vivos. Mas não só. É também o momento que vivemos um dia ou que esperamos viver. O tempo é o que determinamos. Pode ser o que gostaríamos ter vivido, ou que viveremos por sorte ou destino. Mesmo que em fantasia.

Pois é isso que o bilionário australiano quer propiciar aos mais abastados para os quais o tempo real pode ser o da História, o tempo que outros não viveram, mas que gostariam de ter vivido, como embarcar num navio, desafiando o tempo real que fez a todos naufragar e perecer nas águas profundas do mar.

Não me sai da cabeça o que pode levar centenas de pessoas a reproduzirem o legendário cruzeiro do infausto Titanic. O bilionário Clive Palmer, pela terceira vez, promete realizar o sonho de lançar ao mar a réplica do navio, partindo de Southampton, em pleno 2027, para que centenas de outros sonhadores possam recriar o que não viveram.

A empresa do magnata, a Blue Star Line, quer partir da Inglaterra rumo a Nova Iorque, e depois a qualquer outro destino que a fantasia do mercado sugerir. O que ele pretende é um business do chamado "turismo de experiência", segmento diferenciado daqueles que simplesmente querem ir à Disney ou a Paris. Há seres insatisfeitos sequiosos de viver além da realidade de terras atuais, como montar num camelo, tocar em um tubarão ou descer na Lua. São seres que vislumbram desbravar a História.

Turistas da experiência real não têm seus sonhos incompreensíveis. Mas retroagir no tempo e vivenciar a aventura de desafortunados me intriga. Vive-se o que se quer, real ou imaginário, próprio ou idealizado numa incorporação momentânea de vidas passadas. Talvez esse seja o prazer supremo que levará algumas pessoas a retroagirem no tempo e desafia-lo reescrevendo o destino de tantos passageiros sucumbidos.

O que faz alguém ter o prazer de viver o que outros viveram e não resistiram? É o prazer de vingar o destino? Dizer intimamente que nem tudo teria sido necessariamente como foi? Ou é querer sentir na pele a emoção de estar a bordo do cruzeiro mais moderno de 1912, sabendo que vergaria em algum momento na tormenta dos vagalhões do mar profundo, mas com a segurança de que na revisão da História será bem-sucedido?

Imagino os futuros passageiros, que a rigor penso que devem embarcar em trajes da época. Alguns atraídos pelos holofotes da exclusividade. Outros pelo simples prazer da novidade. Outros tantos pela busca de uma realidade que não viveram mas gostariam de ter vivido não fosse seu tempo outro. Ou ainda, para se sentir Leonardo DiCaprio ou Kate Winslet, à beira da proa nos derradeiros momentos de um amor fatal. De qualquer forma, uma fantasia.

Mas o que é o tempo se não um momento que já existiu ou que poderá existir, mesmo que em incontível ilusão?

TURISTAS DA EXPERIÊNCIA REAL NÃO TÊM SEUS SONHOS INCOMPREENSÍVEIS. MAS RETROAGIR NO TEMPO E VIVENCIAR A AVENTURA DE DESAFORTUNADOS ME INTRIGA. VIVE-SE O QUE SE QUER, REAL OU IMAGINÁRIO, PRÓPRIO OU IDEALIZADO NUMA INCORPORAÇÃO MOMENTÂNEA DE VIDAS PASSADAS. TALVEZ ESSE SEJA O PRAZER SUPREMO QUE LEVARÁ ALGUMAS PESSOAS A RETROAGIREM NO TEMPO E DESAFIÁ-LO REESCREVENDO O DESTINO DE TANTOS PASSAGEIROS SUCUMBIDOS

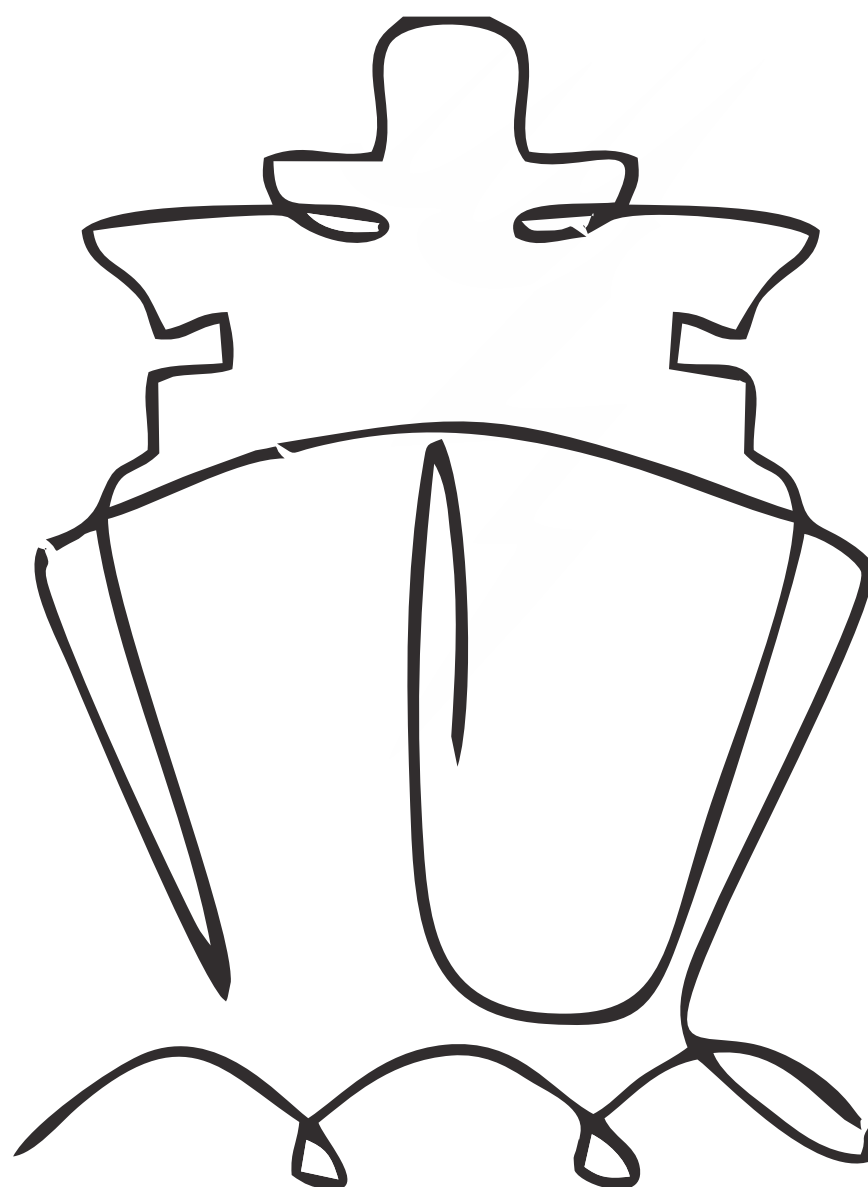
OPINIÃO

**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

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

▶ ESTRATÉGIA

Navegando no mar das convenções



Num evento recente, foram abordados aspectos das convenções sobre relações marítimas internacionais e a tentativa de unificação de regras. Essa discussão é sempre necessária, considerando que, segundo a International Maritime Organization (IMO), cerca de 90% do transporte de mercadorias do mundo são feitos pelo modo aquaviário, incluindo navegação interior, cabotagem e longo curso. No caso do Brasil, consta que essa movimentação supera esse percentual!

Foi dada ênfase às Regras de Haia (1924, alteradas em 1968, recebendo a denominação Haia-Visby), de Hamburgo (iniciativa da ONU de 1978, mas que só entrou em vigor a partir de 1992) e de Rotterdam (1998, em vigor a partir de 2004). Esse tipo de instrumento depende da adesão de países, o que nem sempre ocorre.

O ideal seria sua unificação, mas ainda assim não seria assegurado que todos os atuais 193 países filiados à ONU fossem signatários, em função de interesses divergentes.

O Brasil, por exemplo, não é signatário das Regras de Haia, Haia-Visby e Rotterdam. É signatário das Regras de Hamburgo, mas não ratificou sua adesão. Um dos motivos para essa não aderência é o entendimento de que esses regramentos tendem a favorecer os transportadores, sendo que o Brasil tem se configurado como país “transportado”.

E pensar que no século 19, tínhamos a terceira frota marítima do mundo e que, até a década de 1970, tínhamos grandes estaleiros em atividade no Brasil. É certo que a produção naval nacional sempre esteve atrelada a demandas estatais, inclusive de armadores nacionais, com destaque para o Lloyd Brasileiro, extinto em 1997.

O BR do Mar, incluindo a disponibilização do Fundo da Marinha Mercante (FMM), tende a fomentar a produção naval

no Brasil, porém dificilmente colocará nosso país em condições de concorrer com os estaleiros coreanos e chineses na produção de navios de grande porte. O próprio fato da disponibilização desse subsídio já é uma evidência dessa limitação, o que denota a necessidade de repensar nosso arcabouço legal e fiscal para tornar o Brasil competitivo em vários âmbitos.

A reforma tributária, ora em fase de regulamentação, é considerada por alguns como fundamental para o incremento da indústria nacional, em geral. Porém, no âmbito do transporte marítimo, dificilmente será possível que armadores nacionais consigam competir com as internacionais Maersk, MSC, Cosco, CMA-CGM e Hapag-Lloyd.

A Transpetro, estatal, é o único armador nacional entre os 100 maiores do mundo, mas sua área de atuação é ultra específica, restringindo-se basicamente ao transporte de petróleo, gás e outros produtos químicos.

Ainda segundo a IMO, existem mais de 50 mil navios mercantes no mundo.

Os países em desenvolvimento, Brasil incluso, são os principais exportadores, basicamente de “commodities” (granéis minerais e agronegócio), e também os principais importadores, com ênfase em produtos industrializados, de alto valor agregado.

Como já mencionado, não será fácil unificar e uniformizar regras e convenções, ainda mais quando os interesses dos países desenvolvidos e principais armadores tendem a predominar. Esse cenário é desafiador, preocupando exportadores e importadores, e propiciando um mercado extremamente interessante para operadores do Direito especializados nas áreas marítimas, portuárias e aduaneiras.

Nas discussões sobre convenções, também chamou a atenção ▶

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 8

O BRASIL, POR EXEMPLO, NÃO É SIGNATÁRIO DAS REGRAS DE HAIA, HAIA-VISBY E ROTTERDAM. É SIGNATÁRIO DAS REGRAS DE HAMBURGO, MAS NÃO RATIFICOU SUA ADESÃO. UM DOS MOTIVOS PARA ESSA NÃO ADERÊNCIA É O ENTENDIMENTO DE QUE ESSES REGRAMENTOS TENDEM A FAVORECER OS TRANSPORTADORES, SENDO QUE O BRASIL TEM SE CONFIGURADO COMO PAÍS “TRANSPORTADO”

a menção à Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Adequada de Navios. O que fazer com as centenas de embarcações que todos os anos são desativadas? Esse questionamento também vale para estruturas “offshore” descomissionadas, como as plataformas de petróleo, por exemplo.

Tivemos o exemplo recente do imbróglie que foi a destinação do descomissionado navio-aeródromo “São Paulo” e, localmente, o caso do ex-navio oceanográfico Professor W. Besnard. A solução para o “São Paulo” foi o afundamento. Quando ao “Prof. Besnard”...

A principal preocupação é como o desmantelamento de embarcações será procedido. No que se refere ao casco, a destinação tende a ser a indústria siderúrgica. No caso do Brasil, o Estaleiro Rio Grande, no Rio Grande do Sul, faz desmantelamento de embarcações e estruturas marítimas. Consta que a Gerdau aproveita o metal decorrente.

Existem questões comerciais e técnicas envolvidas, mas a Usiminas, caso seja possível reativar um de seus alto fornos, também poderia entrar nesse mercado. Na década de 2010, houve até a possibilidade da empresa construir uma fábrica de blocos navais nas instalações de Cubatão, além da de “blanks”, criada pela Usiminas Mecânica no final da década anterior.

A Convenção de Hong Kong reconhece que “a reciclagem de navios contribui para um desenvolvimento sustentável e, como tal, é a melhor opção para navios que tenham chegado ao fim da sua vida útil”, e pontua a importância da segurança nesse processo e a necessidade de que novas embarcações utilizem materiais e sistemas de propulsão menos impactantes ao meio ambiente.

Em seu artigo 2 – Das Definições, a Convenção define, entre outros termos e expressões:

3 “Autoridade Competente” significa uma autoridade governamental, ou autoridades governamentais, designada por uma Parte como responsável por desempenhar, dentro de uma área, ou áreas, geográficas especificadas, ou dentro de uma área, ou áreas, de conhecimento, tarefas relacionadas com as Instalações de Reciclagem de Navio que estiverem operando dentro da jurisdição daquela Parte, como especificado nesta Convenção.
[...]

10 “Reciclagem de Navio” significa a atividade de desmanchar, completa ou parcialmente, um navio em uma Instalação de Reciclagem de Navios, para recuperar - 3 - componentes e materiais para reprocessamento e reutilização, cuidando, ao mesmo tempo, dos materiais potencialmente perigosos e de outros materiais, e abrange as operações associadas à reciclagem, à armazenagem e ao tratamento de componentes e materiais no local, mas não o seu processamento posterior, ou o seu depósito em

instalações separadas.

11 “Instalação de Reciclagem de Navios” significa uma área definida que seja um local, um estaleiro ou uma instalação utilizada para a reciclagem de navios.

12 “Companhia de Reciclagem” significa o proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios, ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido do proprietário da Instalação de Reciclagem de Navios a responsabilidade pelo funcionamento da atividade de reciclagem de navios e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha concordado em desempenhar todas as tarefas e em assumir todas as responsabilidades impostas por esta Convenção.

Também define uma série de procedimentos relativos à segurança e à saúde ocupacional que seguramente implicariam em ajustes na NR 29 – Segurança e Saúde no Trabalho Portuário, entre outras normas regulamentadoras.

Porém, não encontrei menção à responsabilidade de construtores, armadores ou proprietários da embarcação quanto à sua efetiva participação no processo de desmantelamento da embarcação desativada.

Numa analogia simplória com a construção civil, a demolição de uma edificação pode ser contratada, vendida ou gratuita, dependendo do interesse das partes.

No caso do porta-aviões “São Paulo”, após seu descomissionamento, ele foi vendido a uma empresa turca, cuja intenção era de desmantelá-lo. Isso não foi possível pois a Turquia alegou manifestações da justiça brasileira relativas a aspectos previstos na Convenção de Hong Kong, mais especificamente a falta do inventário de materiais perigosos.

No caso do “São Paulo”, a presença de algumas toneladas de asbestos (amianto) era o principal problema. “O resultado dessa melodia”, como diz uma antiga canção, que celebrizou a expressão “gato na tuba”, foi o afundamento da embarcação, pela Marinha, a cerca de 350 km da costa pernambucana.

O afundamento de uma embarcação pode ocorrer por múltiplos motivos: causas naturais, mau uso, falta de manutenção, sinistros, imperícia, sabotagem, ataques, etc.

Existem milhares, talvez milhões - se considerarmos desde o início das navegações - de embarcações soçobradas nos rios, lagos, mares e oceanos do mundo. Muitos defendem que essa condição as torna parte de um ecossistema marinho.

O incêndio do cargueiro grego Ais Giorgis no Porto de Santos, em 1974, foi um caso em que essa solução não foi prevista nem bem-vinda, muito pelo contrário. Ele foi enclachado no canal do Estuário, onde permaneceu em chamas.

Posteriormente, em 1979, uma tempestade resultou em seu afundamento. Ele só foi completamente removido em 2013, ►

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 9

utilizando recursos financeiros do Governo Federal, mesmo assim somente após inventário, definição da remoção e destinação dos materiais ainda existentes na embarcação. Qual foi o destino do material desmontado?

A Turquia é um dos principais importadores de “scrap metal” (sucata, a grosso modo) do mundo, junto com Índia, Paquistão e Bangladesh. Juntos, esses países absorvem aproximadamente 60% desse mercado. A sucata é normalmente utilizada na siderurgia, constituindo um meio de reciclagem de material.

O Brasil é uma referência mundial em reciclagem de alumínio, mas com o aço é um pouco diferente, tal é a dificuldade encontrada, por exemplo, para reciclar carcaças de caminhões que já deveriam ter deixado de circular há muito tempo. O destino desses “paus velhos” poluentes e capengas é geralmente o campo, feiras livres ou portos, onde atuam apenas localmente, em condições de segurança precárias, mas imprescindíveis ao sustento de várias famílias. Programas de reciclagem não têm conseguido resolver esse problema, não apenas por dificuldades de financiamento, como de quem tenha interesse em reciclar. No caso de embarcações, isso é ainda mais complexo.

O desmontamento e reciclagem de embarcações seria um bom negócio?

Para os países mencionados, parece que sim. Mas será que a implantação plena do disposto na Convenção de Hong Kong manterá essa condição?

É importante asseverar que não é aceitável submeter trabalhadores a atividades perigosas e insalubres em nome da rentabilidade empresarial. Isso tende a caracterizar aviltamento da vida humana, uma virtual escravidão. Porém, é preciso entender qual é o papel dos construtores, armadores e Estados nesse contexto, que não parece estar bem claro na Convenção, ao menos nesse ponto.

Caberia apenas a eles produzir, lucrar e se livrar, sem ônus, da embarcação, finda sua vida útil ou em função de acidentes? Se um navio foi construído utilizando materiais perigosos, não cabe ao construtor arcar, ao menos em parte, com o processo de destinação segura desses produtos, no caso de desmontamento?

O Costa Concordia foi construído em um estaleiro de Gênova, teve seu batismo de quilha em 2006 por lá e naufragou em 2012, na costa da Itália. Em 2014, ele foi retirado e rebocado ao Porto de Gênova, onde teve seu desmontamento concluído, em 2016. Muito justo, além de lógico.

Numa época em que tanto se fala em ESG, antes disso já se propunha a Logística Reversa que, segundo o Sistema Nacional de Informações sobre a Gestão dos Resíduos Sólidos (SINIR), é definida como:

[...] um instrumento de desenvolvimento econômico e social caracterizado por um conjunto de ações, procedimentos e meios destinados a viabilizar a coleta e a restituição dos resíduos sólidos ao setor empresarial, para reaproveitamento, em seu ciclo ou em outros ciclos produtivos, ou outra destinação final ambientalmente adequada.

No caso do desmontamento de embarcações, certamente as toneladas de aço e os quilômetros de cabeamento elétrico, entre outros materiais, serão destinados à reciclagem, desde que haja quem compre esses materiais, e instalações para seu processamento. Pode ser um excelente mercado! Quanto à destinação de materiais perigosos, a questão é um pouco mais complexa.

Considerando a Logística Reversa, caberia aos estaleiros que construíram as embarcações essa responsabilidade? Bem, um estaleiro não conta com siderúrgica própria, mas poderia se

comprometer a comprar aço produzido a partir do metal reciclado.

E se o estaleiro não mais existir? O armador poderia arcar com os custos da reciclagem ou exigir do estaleiro a utilização desse material. Pode ser que isso já ocorra, até porque seria um incentivo para o desmontamento e reciclagem. Seria a soma do: “Quem pariu, mantém e balança!”, com o: “Quem comeu a carne que roa o osso!”.

Mas nem tudo é claro ou universal, daí a necessidade de estabelecer convenções e regras, quase sempre sujeitas a interpretações ou literalidades, de acordo com as convicções e interesses dos envolvidos. Assim, transitando entre o “*ipsis litteris*”, o “*ipso facto*”, o “*dubium*” e o “*periculum in mora*”, sempre haverá um “*fumus*” além do das chaminés das embarcações.

O problema dessas convenções e regramentos internacionais é que eles têm certa tendência de beneficiar países desenvolvidos, transferindo o problema para os países em desenvolvimento ou pobres.

Alguns países africanos e asiáticos têm se transformado em “lixões” de países desenvolvidos que não fazem sua lição de casa, mas cobram dos emergentes e pobres iniciativas de preservação ambiental draconianas, ou pagam para manterem essa condição com os tais créditos de carbono u financiamentos com fundos alimentados com recursos oriundos de atividades nem sempre amigáveis com o meio ambiente.

Segundo o Bureau Veritas:

A geração do crédito acontece à medida que os países se esforçam em ações que visam o desenvolvimento sustentável, e buscam evitar o aumento do efeito estufa. Exemplos desses projetos são o empenho em reduzir os níveis de desmatamento, as campanhas para o consumo consciente, o uso de fontes de energia alternativas, entre outros.

Curioso que essa definição fala em redução de níveis de desmatamento, não em aumento de níveis de reflorestamento, o que implicaria em ações nos países desenvolvidos. Assim, esses créditos têm sido usados normalmente para compensações fora de seus territórios, incluindo o financiamento de entidades que, com a melhor das intenções ambientais, acabam por prejudicar a geração de empregos e divisas nos países “beneficiados”. Junto com outros atores também bem intencionados, transformam desenvolvimento sustentado em estagnação socioeconômica.

Assim, os países emergentes acabam virando “detergentes” da falta de responsabilidade pregressa e atual dos países desenvolvidos, e da hipocrisia de alguns de seus mandatários, que nada mais fazem do que praticar protecionismos aos seus produtores, e assegurar mercados externos para seus produtos industrializados.

Convenções e regramentos internacionais são interessantes e necessários, enquanto tratem de forma equânime seus signatários. No âmbito do comércio marítimo, essa condição não tem sido alcançada de forma satisfatória, havendo desequilíbrio entre transportados e transportadores, com ou sem bandeiras de conveniência.

O assunto é complexo, e o Brasil ainda não aderiu efetivamente a nenhum dos convênios e regramentos aqui mencionados.

Faz sentido, por um lado. Mas por outro, é preciso que o planejamento estratégico do país considere como participar de forma mais efetiva e menos submissa às decisões internacionais, em vez de continuar mera vítima das circunstâncias.



IVANI CARDOSO
ivani@redebene.com.br



“Uma das missões da poesia, é colocar palavras no lugar da dor. Não para que a dor termine, mas para que ela seja transfigurada pela beleza”

RUBEM ALVES

VOCÊ PODE NÃO GOSTAR DE POEMAS, MAS A POESIA FAZ PARTE DA VIDA. O POEMA É UM ATO DE AMOR À PALAVRA E UM ATO DE AMOR ÀS PEQUENAS COISAS DO DIA A DIA. SE O BOM POEMA CONSEGUE EQUILIBRAR EMOÇÃO E INTUIÇÃO, SENTIMENTO E SENTIDOS, ESSAS FORÇAS TAMBÉM ESTÃO EM NÓS. A POESIA LIBERTA A VOZ DO POETA; A POESIA NO COTIDIANO NOS LIBERTA PARA RENASCER E NOS INSPIRAR TODOS OS DIAS. FOI ASSIM QUE FEZ A ESCRITORA ROSEANA MURRAY, 73 ANOS, QUE TRANSFORMOU A DOR EM BELEZA QUANDO DITOU PARA A IRMÃ UM POEMA, AINDA NA CTI DO HOSPITAL NO RIO DE JANEIRO, DEPOIS DE SER ATACADA POR TRÊS PITBULLS, PERDER UM BRAÇO E UMA ORELHA. E AGORA ELA QUER ESCREVER UMA HISTÓRIA INFANTIL SOBRE UMA PESSOA QUE TEM UM BRAÇO MÁGICO. QUER MELHOR EXEMPLO?

MERGULHO

Até quando adiar o sonho de ser mãe?

Divulgação



De repente soa o alarme do relógio biológico, mas pode ser tarde para realizar o sonho de ter um filho, mesmo com toda tecnologia e avanços da Medicina. O número de mães com mais de 40 anos cresceu 17% entre 2018 e 2023. Comparando com 2010, esse aumento chega a 66%, mas uma gravidez tardia envolve vários riscos, como explica a ginecologista e obstetra **Fernanda Couto**, também especialista em Medicina Fetal pela Unifesp. E para mulheres que privilegiaram o trabalho ou adiaram o sonho por outros motivos, a médica nesta entrevista exclusiva aponta os desafios e dá alguns conselhos de cuidados importantes antes e durante a gestação.

E problemas de saúde?

Sim, várias mulheres acima de 35 anos tem comorbidades como sobrepeso/ obesidade, hipertensão arterial, diabetes prévio e outros problemas que acabam por agregar maiores riscos à gestação.

A proporção de riscos é muito maior?

A mortalidade materna é 7 maior para gestantes acima de 40 anos, comparada com mulheres abaixo de 25 anos, sendo menores quanto mais for desenvolvido o país (as principais causas de mortalidade materna são hemorragia, infecção e patologias cardiovasculares, entre elas hipertensão).

A partir de que idade se considera gravidez tardia?

Gestação com idade igual ou superior a 35 anos é considerada Idade Materna Avançada. O limite para engravidar é menopausa, apesar da fertilidade ter uma queda progressiva a partir de 37 anos, com piora importante acima de 40 anos.

Por que as mulheres estão tendo filhos mais tarde?

Devido ao investimento das mulheres na sua educação, carreira e estabilidade financeira, além de ocorrer também por maior tempo para buscar a união com parceria adequada. Além disso, há disponibilidade de variados métodos contraceptivos eficazes, maior liberdade sexual, congelamento de óvulos e métodos de reprodução assistida disponíveis.

Quais os principais riscos de uma gravidez depois dos 40?

Quem deseja engravidar geralmente assume os riscos. Os principais são: cromossomopatias (quando um feto tem o número incorreto de cromossomos ou cromossomos com falhas estruturais, podendo implicar no desenvolvimento de defeitos congênitos e outros distúrbios), devido ao envelhecimento dos óvulos; gestação múltiplas; maior risco de abortamento; óbito fetal; pré-eclâmpsia; diabetes gestacional.

Há alguma contraindicação para engravidar mais tarde?

Algumas doenças clínicas contraindicam, como por exemplo: doença renal crônica com perda de função renal, hipertensão ou diabetes descompensados (precisa instituir tratamento e condição nutricional adequados antes de engravidar), hipertensão pulmonar e outros problemas de saúde.

Que tipo de cuidados essas gestantes devem ter?

Engravidar com peso e dieta adequados; não estar tomando medicações de uso crônico que ofereçam risco de malformações; fazer atividade física (não ser sedentária); não abusar de álcool, tabagismo ou uso de drogas. É essencial uma consulta pré-concepção para aconselhamento e prevenção de futuras complicações.

Que conselho daria para uma mulher de 40 que ainda sonha com a maternidade?

Se possível, preservação da fertilidade antes dos 35 anos, caso não tenha parceria, através do congelamento de óvulos. Sempre melhorar estilo de vida fazendo exercícios, se cuidar física e emocionalmente e procurar aconselhamento e orientação para prevenção dos riscos. Para casais homoafetivos, com condições financeiras para tal, o congelamento de óvulos é sempre bem-vindo e, preferencialmente, antes dos 35 anos.

TEATRO

Todo o glamour de “Manhattan”

Tiago Mendes

A história da atribulada vida de um roteirista de cinema, na charmosa Nova York dos anos 50, década dourada para o teatro e o cinema norte-americanos, é o tema da montagem **“Manhattan”**, que estreia dia 10 de maio no Teatro Nair Bello, em São Paulo. O texto é livremente inspirado na trajetória e na figura de norte-americano Tennessee Williams (1911-1983), pseudônimo de Thomas Lanier Williams III, um dramaturgo e escritor norte-americano que viveu todo o auge dessa época.

Ele ficou conhecido por ter escrito grandes peças, como “Um Bonde Chamado Desejo” (vencedora do prêmio Pulitzer de Teatro), “Gata em Telhado de Zinco Quente”, “A Descida de Orfeu” e “Anjo de Pedra”, além de dezenas de roteiros para o cinema. No elenco estão Leticia Birkheuer (Cindy), Anderson Di Rizzi (Sr. Williams), Paulo Emílio Lisboa (John Puccini), Priscila Sol (Deise) e Cynthia Falabella (Emily). A dramaturgia é de Paulo Emílio Lisboa e direção de Maurício Guilherme. A trama se passa em um prédio em Nova York onde vivem o famoso escritor Sr. Williams e o ator John Puccini, grandes amigos e parceiros de trabalhos de bastante sucesso.

Serviço

Manhattan, de Paulo Emílio Lisboa

Temporada: 10 de maio a 28 de julho

Sextas, às 21h; Sábados, às 20h; Domingos, às 18h

Teatro Nair Bello - Shopping Frei Caneca - Rua Frei Caneca, 569,

3º Piso, Consolação, São Paulo (SP)

Ingressos: R\$ 100

Capacidade: 200 lugares

Classificação: 16 anos

Duração: 80 minutos

LEITURA

Guia para novos e velhos tempos

Divulgação

Da produção de energia à de alimentos, passando pelo mundo material e sua globalização, até os riscos que enfrentam o meio ambiente e seu futuro, são temas abordados no livro **“Como o mundo funciona – Um olhar científico para o passado, o presente e o futuro”** (Intrínseca, 400 páginas), do cientista canadense **Vaclav Smil**. Na obra, analisa o papel da ciência e das tecnologias modernas e mostra a importância de entender os desafios, além de explicar sete das realidades fundamentais para nossa sobrevivência e prosperidade.

VISUAIS

Alceu Valença multimídia

Quem gosta do cantor e compositor vai adorar a mostra **“Alceu Valença, uma Geografia Visceral Nordestina”**, na Casa Estação da Luz, em Olinda (PE). E tem muito para ver: são mais de 200 peças entre imagens em preto e branco, em ordem cronológica de sua vida, vídeos e entrevistas, incluindo obras de arte e itens do acervo pessoal do cantor. A equipe do curador Rafael Todeschini estudou durante dois anos a trajetória do homenageado, para mostrar todas as suas faces. Entre os destaques, a participação no primeiro Rock in Rio (1985) e obras inspiradas no compositor, criadas por J. Borges, Sérgio Ricardo e Wellington Virgolino, entre outros.

Serviço

Exposição “Alceu Valença, uma Geografia Visceral Nordestina”

Quando: até 18 de agosto

Onde: Casa Estação da Luz -

Rua Prudente de Moraes, 313,

Carmo, Olinda (PE)

Ingressos a partir de R\$ 10 no Sympla

Visitação de terça a sexta: das

10h às 17h. Sábados e domingos

de 10h às 14h

Informações: (81) 99993-1331

[@casaestacaodaluz](https://www.instagram.com/casaestacaodaluz)



Leo Aversa/Divulgação

BE+

Mônica Mathias



- Para os participantes que vêm de outras cidades para o Santos Export, dias 22 e 23 de abril, sempre há boas surpresas. Uma delas é aproveitar o local do evento, o Blue Med Convention Center, na Ponta da Praia, para acompanhar a entrada ou saída de navios no Porto de Santos. Não faltarão oportunidades: em 2023 foram 5.452 atracações; só entre janeiro e fevereiro deste ano, 894, segundo dados da autoridade Portuária. A média é de 450 atracações por mês.

- Os produtos brasileiros arrasaram no 3º Mundial do Queijo do Brasil: o Coalhadas, de Juiz de Fora, ganhou medalhas de Super Ouro e Ouro, respectivamente para o Queijo Minas Meia-Cura e o Requeijão em Barra; o Morro Azul, de Santa Catarina, superou os suíços e venceu na categoria Melhor Queijo e Produtos Lácteos.

BE-

- Homens, cuidado! O câncer de testículo foi responsável por mais de 3.700 mortes no Brasil entre 2012 e 2021, sendo 60% dos óbitos em homens de 20 a 39 anos, segundo os dados do Instituto Nacional de Câncer. Desses, 60% foram registrados na população entre 20 a 39 anos.
- Incrível como o assédio no trabalho continua um problema sério. **Matéria do Valor revela que as denúncias feitas por funcionários nas empresas aumentaram 23,6% em 2023, na comparação com o ano anterior, somando 188 mil relatos.**
- O Portal Mundo Logística divulgou que o Sudeste continua na liderança dos casos de roubo de cargas no Brasil, com aumento de 10,4%. Em 2023 foram registrados mais de 17,1 mil roubos de carga, um crescimento de 4,8% na comparação com o ano anterior.