



portalbenews.com.br

PORTOS + BRASIL Com dois prêmios de operação de cargas, Pecém mostra que pode oferecer mais do que projetos de hidrogênio verde ▶ **p9**

ESTILO BE Diretor da Intermarítima, Ricardo Zitelmann Santos de Oliva, na foto ao lado do pai Roberto Oliva, mostra seu maior presente do Dia dos Pais: a filhinha Helena ▶ **p21**



Marcio Ferreira/MT

Obra viária de R\$ 3,9 bilhões promete reduzir gargalos em SC



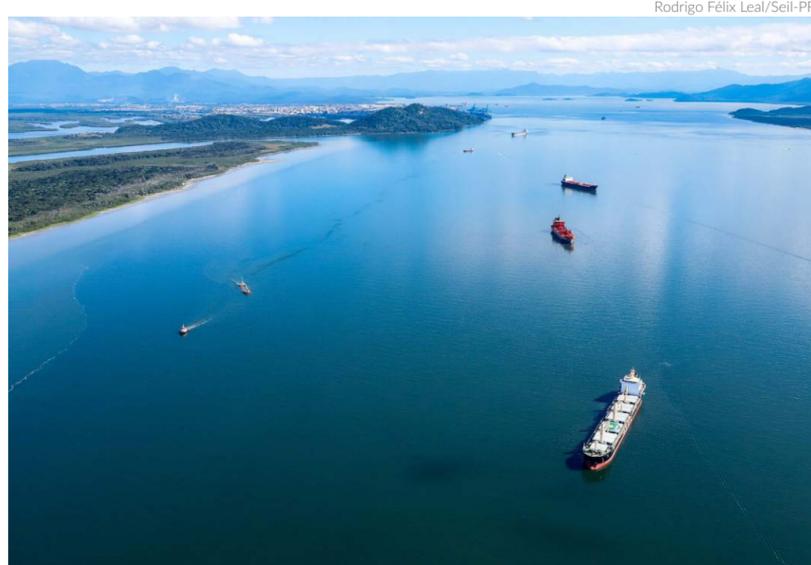
Contorno de Florianópolis foi inaugurado na sexta-feira pelo presidente Lula e pelo ministro dos Transportes, Renan Filho ▶ **p4**

Reprodução/Redes sociais



Cenipa dá início a apuração da causa da queda de avião que matou 61 pessoas
▶ **p3**

Rodrigo Félix Leal/Seil-PR



Governo ainda tenta antecipar leilão do canal de Paranaguá, diz secretário
▶ **p6**

NOVA FRAGATA Em cerimônia com presença do presidente Lula, novo navio-escolta da Marinha do Brasil é lançado em Itajaí ▶ **p5**

ARTIGO Luiz Dias Guimarães fala do navio-fábrica japonês que caça e desossa baleias e critica a exploração tecnológica que ignora a ética ▶ **p10**

ARTIGO Adilson Luiz Gonçalves defende que o Brasil deve focar na reindustrialização com inovação e diversificação, especialmente nas exportações ▶ **p11**

EDITORIAL

A concessão do canal de Paranaguá: um marco para a modernização portuária

A notícia de que o Governo Federal mantém o objetivo de realizar, ainda este ano, a primeira concessão de um canal aquaviário no Brasil, no Porto de Paranaguá, é motivo de celebração. Essa iniciativa representa um passo fundamental para a modernização da infraestrutura portuária brasileira e para a atração de investimentos privados para o setor.

A concessão do canal de Paranaguá, um projeto inovador e pioneiro no País, visa transferir para a iniciativa privada a responsabilidade pela manutenção e operação desse importante ativo. Essa medida se justifica por diversos motivos. Em primeiro lugar, a iniciativa privada possui maior agilidade e flexibilidade para realizar investimentos e implementar soluções inovadoras. Em segundo lugar, a concessão permite que o governo se concentre em suas funções regulatórias, liberando recursos para investir em outras áreas prioritárias.

A expectativa é que a concessão do canal de Paranaguá resulte em uma série de benefícios para o setor portuário e para a economia como um todo. Entre os principais benefícios, destacam-se a redução de custos - a iniciativa privada, com sua expertise em gestão e otimização de recursos, poderá reduzir os custos de manutenção e operação do canal, tornando os serviços portuários mais competitivos - e o aumento da eficiência - a concessão permitirá a implementação de novas tecnologias e a adoção de práticas mais eficientes, o que resultará em uma maior agilidade na movimentação de cargas e em uma redução dos tempos de espera dos navios.

A concessão também deve resultar em uma maior atração de investimentos para a região, o que contribuirá para o desenvolvimento da região e para a geração de empregos, e em uma melhoria da infraestrutura, uma vez que o canal terá ampliada sua capacidade.

É importante ressaltar que a concessão do canal de Paranaguá é apenas o primeiro passo de um processo mais amplo de modernização da infraestrutura portuária brasileira. O sucesso desse projeto poderá servir de modelo para a concessão de outros canais e terminais portuários, contribuindo para a consolidação do Brasil como um hub logístico de classe mundial.

A decisão do Governo de avançar com a concessão do canal de Paranaguá demonstra um compromisso com a modernização da infraestrutura e com a melhoria da competitividade da economia brasileira. É fundamental que esse processo seja acompanhado de perto pela sociedade e que o Governo mantenha o seu compromisso com a transparência e a eficiência.

A concessão do canal de Paranaguá representa uma oportunidade única para o Brasil dar um salto de qualidade em seu setor portuário. Ao transferir a gestão desse importante ativo para a iniciativa privada, o governo estará contribuindo para o desenvolvimento econômico do país e para a melhoria da qualidade de vida da população.

NESTA EDIÇÃO



▲ MANCHETE

- 4 Contorno viário promete reduzir gargalos em Florianópolis

HUB

- 3 TCU determina que a licitação do terminal STS10 no Porto de Santos seja retomado

NACIONAL

- 3 Avião cai no interior de São Paulo e mata 61 pessoas

- 5 Nova fragata da Marinha é lançada em Itajaí

- 6 Governo ainda tenta realizar leilão do canal de Paranaguá este ano

REGIÃO SUDESTE

- 7 APS diz ter projeto inovador para a infraestrutura de acessos do Porto de Santos

REGIÃO NORTE

- 8 Parque gerador de Barcarena contará com duas novas termelétricas

REGIÃO NORDESTE

- 9 Premiado por operação de cargas, Pecém vai além do hidrogênio verde

OPINIÃO

- 10 "A ética da baleia", por Luiz Dias Guimarães

- 11 "Indústria e exportação", por Adilson Luiz Gonçalves

VITRINE

- 15 Imagens e bastidores do prêmio Portos + Brasil 2024

ESTILO BE

- 21 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

Fabrício Julião

Diretor-superintendente

Márcio Delfim

Diretora administrativo-financeira

Jacyrara 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 reportagemCássio Lyra, Júnior Batista, Marília Sena,
Paulo José Ribeiro, Yousefe Sipp e
Vitória Malafati (estagiária)**Colunista**

Ivani Cardoso

O Jornal BE News é filiado à



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.portalbenenews.com.br

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200

**STS10 1**

Relatório do Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Autoridade do Porto de Santos (APS) retomem a licitação do terminal STS10, no Cais do Saboó, no Porto de Santos (SP) em até 30 dias. A Corte de Contas ainda apontou que deva ser firmado um contrato de transição para o arrendamento da área do terminal Ecoporto.

STS10 2

O STS10, que poderá movimentar 2 milhões de TEUs por ano, é considerado a principal estratégia do Governo Federal para ampliar a capacidade operacional do complexo santista.

Rio em alta 1

O Porto do Rio de Janeiro tem ampliado suas operações em um ritmo superior ao da média do sistema portuário brasileiro. E também vem atendendo outros estados, como Espírito Santo, Minas Gerais e Santa Catarina. A avaliação é do diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Rio de Janeiro (Sindoperj) Luiz Henrique Carneiro.

Rio em alta 2

O representante dos operadores destacou a atual fase do Porto do Rio durante sua participação no 3º Fórum de Soluções do Porto Maravilha, realizado na última semana. Segundo ele, problemas logísticos no Porto de Vitória (ES) e obras nos complexos marítimos se Navegantes e Itajaí impulsionaram as operações no Rio. "O Rio é um hub do Brasil. Se não fosse o Porto do Rio, o Brasil estaria em colapso", disse.

Crescimento catarinense 1

O movimento de cargas nos portos de Santa Catarina cresceu 5,96% no primeiro semestre do ano, em relação ao mesmo período de 2023. Nos primeiros seis meses do ano, foram mais de 31,1 milhões de toneladas. De acordo com os dados apurados pela Gerência de Portos da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o maior crescimento foi registrado pelo Porto Itapoá com desempenho 25,3% em relação ao ano anterior. O desempenho catarinense foi superior ao nacional, que foi de 4,28% no primeiro semestre de 2024 em relação a 2023.

Crescimento catarinense 2

"Os portos de Santa Catarina seguem performando acima da média nacional, mesmo diante de um mercado muito competitivo. Com a criação da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias, o governador Jorginho Mello colocou o setor logístico como prioridade. Seguimos todos desafiados para manter o estado figurando entre os melhores e cumprindo com seu papel de ser um corredor logístico nacional", afirma o secretário da SPAF, Ivan Amaral.

Avião cai no interior de São Paulo e mata 61 pessoas

Aeronave da Voepass havia saído de Cascavel, no Paraná. Técnicos do Cenipa já deram início às investigações

Reprodução/Redes sociais



Imagens compartilhadas nas redes sociais logo após o acidente mostram que o avião ATR da empresa aérea Voepass girava no ar enquanto perdia altitude até cair no solo e explodir

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

Uma aeronave turboélice da empresa Voepass caiu na tarde de sexta-feira, dia 9, em Vinhedo, cidade próxima a Campinas, no interior de São Paulo. O voo, que partiu de Cascavel, no Paraná, com destino ao Aeroporto de Guarulhos (SP), transportava 61 pessoas, incluindo 57 passageiros e quatro tripulantes. Não houve sobreviventes.

Imagens compartilhadas nas redes sociais mostram a aeronave, um ATR de fabricação francesa com prefixo PS-VPB, girando no ar enquanto perdia altitude, até explodir ao impactar o solo. A aeronave havia decolado de Cascavel às 11h58 e caiu em Vinhedo por volta das 13h30. As causas do acidente ainda não foram determinadas.

Marcel Moura, diretor de Operações da Voepass, não

descartou a possibilidade de que o acúmulo de gelo nas asas do avião tenha contribuído para a queda. Ele mencionou que o modelo ATR tem "sensibilidade" ao acúmulo de gelo por operar em altitudes mais baixas.

No entanto, Moura afirmou que a aeronave havia passado por manutenção de rotina na noite anterior, quinta-feira (8), e não apresentou nenhum problema técnico. Segundo ele, o sistema de degelo estava funcionando corretamente durante a checagem.

Técnicos do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Cenipa) já localizaram os gravadores de dados e de voz da aeronave. Os equipamentos serão enviados para Brasília (DF) para análise detalhada dos dados.

O brigadeiro do ar Marcelo Moreno, chefe do Cenipa, explicou que os gravadores incluem o Cockpit Voice Recorder, que registra as vozes dos pilotos e todos os sons na cabine, e o Flight Data Recorder, que capta informações técnicas, como a velocidade da aeronave, inclinação, e a posição dos flaps ou do trem de pouso. Ele destacou que os dados serão analisados com a maior

rapidez possível, mas o processo depende do estado em que os equipamentos foram encontrados.

"Depende do grau de destruição dos gravadores. Nós temos capacidade de fazer a extração estando os gravadores até muito danificados, mas depende de cada evento. Porventura, teremos que levar para o fabricante dos gravadores, nos Estados Unidos, pois temos grande necessidade de descobrir o que aconteceu. Não consigo dizer agora com quanto tempo isso irá acontecer", disse Moreno em declaração reproduzida pela Agência Brasil.

Retirada dos corpos

Pouco depois do acidente, equipes do Corpo de Bombeiros, da Defesa Civil e da Polícia Militar chegaram ao local. O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), também se dirigiu a Vinhedo e determinou que o trabalho de remoção dos corpos das vítimas prosseguisse durante a madrugada de sábado, dia 10.

"Esse trabalho já começou e deve ser realizado com muito cuidado. Vamos providenciar mais refletores para que pos-

samos trabalhar ao longo da noite e ganhar tempo. Queremos agilizar ao máximo a retirada dos corpos e facilitar a identificação. À medida que forem sendo retirados, serão levados ao IML de São Paulo, onde faremos o possível para acelerar o processo", disse o governador.

Os corpos seriam encaminhados ao Instituto Médico Legal (IML) da capital paulista, que dispõe de melhor infraestrutura para realizar os exames necessários à identificação das vítimas, como análise de arcada dentária e testes de DNA.

Tarcísio também anunciou que o estado providenciará o traslado das famílias das vítimas de Cascavel até São Paulo, para que possam acompanhar o processo de identificação. As famílias receberão acomodação e assistência psicológica.

O governador do Paraná, Ratinho Junior (PSD), informou que a polícia científica do estado está em contato com profissionais de São Paulo para ajudar na identificação das vítimas, incluindo a coleta de amostras de sangue dos familiares. Ele e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, também seguiram para Vinhedo.

NACIONAL

Contorno viário promete reduzir gargalos em Florianópolis

Obra, que recebeu investimento de R\$ 3,9 bilhões, foi inaugurada pelo presidente Lula e pelo ministro dos Transportes, Renan Filho

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redenews.com.br

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ministro dos Transportes, Renan Filho, inauguraram na sexta-feira (9) o Contorno Viário de Florianópolis (SC). A obra, que recebeu um investimento de R\$ 3,9 bilhões e tem 50 km de extensão, foi projetada para melhorar o transporte de cargas de longa distância, desafogar a BR-101 e otimizar o tempo de viagem na região.

O empreendimento conta com pistas duplas, quatro túneis de 900 metros cada, seis trevos, sete pontes e 21 passagens em desnível. Projetada para ser um corredor expresso, a rodovia possui velocidade operacional

de 100 km/h, sem aclives ou declives acentuados, garantindo um tráfego fluido e seguro.

Além de melhorar a mobilidade urbana (com redução de 50% no tempo de viagem durante os horários de pico), o Contorno Viário também representa um avanço para o setor de transportes de carga. Cerca de 18 mil caminhões devem utilizar a nova via diariamente, desafogando o tráfego na BR-101 e contribuindo para o desenvolvimento econômico do país.

“Não é apenas inaugurar uma estrada dessas. É inaugurar dezenas de estradas assim, porque o Brasil precisa escoar o que produz, baratear o custo do que produzimos e garantir que possamos receber as coisas que compramos de fora”, disse Lula.

O ministro Renan Filho destacou a importância do projeto para Santa Catarina e comparou



Lula e Renan Filho participaram da inauguração do Contorno Viário de Florianópolis: “Este ano vamos investir mais de R\$ 1 bilhão no estado”, prometeu o ministro dos Transportes

o progresso feito com os governos anteriores. “Foram 12 anos para que essa obra ficasse pronta. Nesse meio tempo, nos dois últimos governos, a obra tinha avançado 60%. No governo atual, avançamos 20% em cada um desses dois anos”, deta-

lhou Renan.

“Este ano vamos investir mais de R\$ 1 bilhão no estado. Entregamos o Contorno de Florianópolis, retomamos as obras da BR-470, que dá acesso à cidade de Itajaí e aos portos, o que é muito importante. Volta-

mos a avançar na duplicação da BR-280, que dá acesso ao extremo sul do estado, e também começamos a investir novamente no Oeste Catarinense, que estava abandonado”, completou o ministro.

Durante a cerimônia, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, destacou a importância da obra no contexto do planejamento estratégico do Governo. Ele ressaltou que o projeto está alinhado com o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê R\$ 22 bilhões para investimentos em Santa Catarina.

“Essa obra não só reduz o tempo de transporte, mas também diminui o custo logístico do Brasil, aumenta a competitividade das nossas empresas e reduz o preço tanto no mercado interno quanto externo”, afirmou Rui Costa.

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

Nova fragata da Marinha é lançada em Itajaí

Cerimônia de lançamento do navio-escolta Tamandaré contou com a presença do presidente Lula

Da Redação
redacao.jornal@redeneews.com.br

Foi lançada na sexta-feira (9) a fragata Tamandaré, a primeira de quatro navios-escolta que serão integrados à frota da Marinha do Brasil nos próximos anos. A cerimônia foi realizada em Itajaí, em Santa Catarina, e contou com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Em seu discurso, Lula destacou que o projeto simboliza a modernização das Forças Armadas e o fortalecimento da base industrial de defesa do Brasil, além de garantir a soberania nacional. "A indústria de defesa

é estratégica para qualquer país. No Brasil, ela ganha ainda mais relevância por fomentar inovações e impulsionar a pesquisa, permitindo ao setor o controle de um segmento geopolítico crucial. Além disso, promove o desenvolvimento de outras cadeias produtivas", afirmou.

A construção das fragatas da Classe Tamandaré começou em setembro de 2022, no Thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí. Segundo o presidente, o programa envolve ampla participação da indústria nacional, transferência de tecnologia, geração de cerca de oito mil empregos diretos e indiretos, aumento da arrecadação fiscal em todos os níveis de governo e fortalecimento do núcleo do poder naval para a defesa da nação.

Lula também ressaltou a importância dos investimentos



Ricardo Stuckert/PR

A fragata foi batizada de Tamandaré, nome que também denomina a classe, por ser a primeira do grupo. Sua incorporação à Marinha do Brasil está prevista para o ano que vem

públicos em defesa e tecnologia para assegurar a soberania nacional. "É essencial ter soberania na área de defesa para garantir o controle sobre nossas riquezas naturais, nosso mar e o pré-sal. Da mesma forma, é preciso soberania no co-

nhecimento, na tecnologia e na capacidade de liderar grandes projetos, para que o Brasil não fique atrás do resto do mundo", disse.

As embarcações fazem parte do Programa Fragatas Classe Tamandaré, uma parce-

ria entre a Marinha do Brasil e o consórcio Águas Azuis, formado pela empresa alemã Thyssenkrupp Marine Systems, pela Embraer e pela Atech. O programa é gerido pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), uma empresa pública vinculada ao Ministério da Defesa por meio do comando da Marinha.

A fragata foi batizada de Tamandaré, nome que também denomina a classe, por ser a primeira do grupo. Sua incorporação à Marinha está prevista para 2025. As outras fragatas, Jerônimo Albuquerque, Cunha Moreira e Mariz e Barros, estão programadas para serem entregues gradualmente até 2028.

Essas fragatas serão utilizadas na proteção das águas jurisdicionais brasileiras e substituirão navios com mais de 40 anos de operação.

MERCOSUL EXPORT 2024

15 E 16 DE AGOSTO MONTEVIDÉU, URUGUAI



PRESENCAS CONFIRMADAS



SILVIO COSTA FILHO

Ministro de Portos e Aeroportos



EDUARDO NERY

Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)



BEATRIZ ARGIMÓN

Vice-Presidente do Uruguai



PAULO ALEXANDRE BARBOSA

Presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News



MERCOSUL EXPORT
FORO INTERNACIONAL DE LOGISTICA, INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO

APOIO INSTITUCIONAL

APOIO TÉCNICO

PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL



NACIONAL

Governo ainda tenta realizar leilão do canal de Paranaguá este ano

Secretário nacional de Portos atualizou cronograma referente à primeira concessão de acesso aquaviário a um complexo do país

Rodrigo Félix Leal/Seil-PR

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenebnews.com.br

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, disse que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ainda não desistiu de realizar a primeira concessão de um canal aquaviário do país, no Porto de Paranaguá (PR), ainda este ano.

Ávila foi um dos participantes da programação do VIII Congresso Brasileiro de Direito Marítimo Portuário, promovido pela Associação Brasileiro de Direito Marítimo (ABDM), que foi realizado nos dias 8 e 9, em Santos (SP).

Ao BE News, o secretário nacional atualizou o processo de concessão do canal de Paranaguá e diz que o Ministério está seguindo totalmente o cronograma.

Ávila classificou o projeto como inovador e foi escolhido para ser um projeto piloto do



Canal de acesso ao Porto de Paranaguá: a expectativa é de que o leilão de concessão seja realizado em 2025, mas o Governo está otimista quanto à antecipação para este ano

MPor visando a concessão dos canais de outros portos brasileiros.

“O projeto de concessão se encontra em um estágio avançado. Nós já fizemos a consolidação das contribuições, fizemos o encaminhamento do tema junto a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários

os). Agora, ele volta ao Ministério para a gente fazer os ajustes conforme foi acolhido no processo de audiências públicas. Por fim, o encaminhamento ao TCU (Tribunal de Contas da União). Estamos dentro do cronograma planejado”, explicou.

Segundo Ávila, a expectativa

é que o leilão da primeira concessão de canal aquaviário fique para 2025. Entretanto, há um otimismo para que ele aconteça neste ano.

“A gente ainda não desistiu de tentar puxar (o leilão) para dezembro deste ano. É um alinhamento entre Ministério, se-

cretaria de portos, Governo do Paraná e a Autoridade Portuária. A gente vem com excelentes expectativas com relação a esse projeto. Não temos dúvida nenhuma de que será um sucesso o leilão quando conseguirmos efetivar o projeto”, analisou o secretário.

Painel

O secretário participou de um painel que discutiu as melhorias e demandas do setor portuário visando a infraestrutura de acessos.

Ao citar o projeto em Paranaguá, Ávila disse que o projeto piloto apresenta dificuldades por tratar-se do primeiro deste tipo no setor portuário brasileiro.

“Não será fácil, mas tenho a impressão e estamos seguros do que estamos fazendo. Um projeto que será confortável. Queremos essa parceria com o setor privado para que tenhamos a devida cobrança e resultado no transporte de cargas no tempo necessário”, pontuou.

Dnit vai desenvolver projeto para recuperar o calado operacional em Rio Grande

Em razão das fortes chuvas do mês de maio, o canal de acesso de Rio Grande (RS) sofreu graves consequências quanto ao seu calado operacional, que teve de ser reduzido em razão de acúmulo de sedimentos em diversos trechos do canal aquaviário.

Após uma campanha de dragagem emergencial no mês passado, firmada em contrato firmado pela Portos RS – Autoridade Portuária que administra os portos públicos gaúchos –, estabeleceu-se um calado de 12,8 metros.

Conforme já anunciado, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) vai desenvolver um projeto para a dragagem do canal de Rio Grande, visando recuperar a medida de 15 metros de profundidade.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Ávila, disse que, após a tragédia climática, e os esforços visando a ajuda humanitária, o Ministério de Portos e Aeroportos

(MPor) está com uma frente de trabalho visando a recuperação da infraestrutura portuária do estado.

Nós já tivemos a dragagem emergencial, que foi executada

em pontos mais críticos do canal para que não tenhamos riscos de encalhe de navios, que é o pior cenário. Vamos, agora, em conjunto com o Dnit, organizar um plano emergencial

para fazer a retomada das condições de navegação e permitir que embarcações trafeguem com toda segurança necessária e a retomada plena das atividades do porto com todo o seu

De acordo com o secretário Alex Ávila, após a tragédia climática no RS, o MPor está com uma frente de trabalho visando a recuperação da infraestrutura portuária no estado

potencial”, analisou o secretário.

Conforme acordo entre o Dnit e a Portos RS, uma vez que o projeto seja concluído, ele será encaminhado ao MPor para o processo de contratação e definição da data de início da dragagem, que será divulgada posteriormente.

A hidrovía e o canal de acesso ao Porto do Rio Grande se constituem como o caminho natural para o encontro das águas provenientes das enchentes com o Oceano Atlântico. Durante o escoamento, muitos materiais foram trazidos pela correnteza e assoreados no fundo, causando diminuição das profundidades e obrigando a redução do calado para a segurança da navegação.



Reprodução/TV BE News

APS diz ter projeto inovador para a infraestrutura de acessos do Porto de Santos

Aprofundamento do canal e obras das perimetrais são consideradas prioritárias para a diretoria

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

O Porto de Santos (SP), o maior complexo portuário do país, possui uma grande carteira de projetos já anunciados que, segundo já oficializado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, representam investimentos de R\$ 10 bilhões para os próximos cinco anos. Entre as prioridades estão melhorias nas infraestruturas de acessos, classificadas como projeto inovador pelo presidente da Autoridade Portuária (APS), Anderson Pomini.

As obras prioritárias são: aprofundamento do canal de acesso para 16 metros; obras de revitalização e duplicação da Perimetral da margem esquerda (Guarujá); melhorias no modal rodoviário pela Avenida Perimetral da margem direita (Santos) e, por fim, a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, ligando o porto à Grande São Paulo.

Todos esses projetos estão



APS/Arquivo

A APS irá contratar uma empresa para fazer a derrocagem das pedras do canal de acesso ao Porto de Santos, o que está previsto para acontecer ainda este ano, segundo Pomini

ligados diretamente com melhorias previstas para os acessos ao porto que mais movimentam cargas no país.

Pomini debateu sobre o tema durante sua participação no VIII Congresso de Direito Marítimo, que teve início na quinta-feira, dia 8, e terminou na sexta (9), em Santos. Ele destacou que a APS tem um projeto inovador para a infraestrutura do complexo.

“Todas essas obras, já anunciadas, atendem ao gráfico

crescente de movimento de todas as cargas do porto, mas elas são complementares. De nada adianta investir em obras se não contarmos com novos acessos”, disse.

Como exemplo, Pomini citou o projeto de expansão da Poligonal do Porto de Santos para a área do Vila dos Criadores, onde se projeta um futuro terminal de contêineres.

“Podemos implementar um terminal. Mas desde que tenhamos a construção de via-

mentos naquela área para o escoamento desses produtos”, pontuou.

Dragagem

AAPS irá contratar uma empresa para fazer a derrocagem das pedras do canal de acesso, o que está previsto para acontecer ainda este ano. Este será o pontapé inicial para o aprofundamento do canal para 16 metros.

“Nosso canal conta com

mais de 30 pedras e nós temos licenças ambientais para derrocar-mos. Vamos quebrar essas pedras para que, quando contratamos a empresa que será responsável pelo aprofundamento para 16 metros, ela não as enfrente no processo de dragagem”, explicou.

De acordo com o presidente da Autoridade Portuária, os estudos para concessão, que estão em andamento, vão se basear na concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá, no Paraná.

“Paranaguá é o nosso laboratório. Estamos atentos ao modelo que foi e será implantado efetivamente para que possamos copiar e adequar eventuais erros e equívocos. Pretendemos oferecer previsibilidade para prestação de serviços para que o contrato não fique à margem da eventualidade da política, pensando em mudança de governo, de ministro ou até da diretoria. Queremos que o operador tenha segurança jurídica e técnica para que este serviço seja prestado”, concluiu.

O congresso realizado em Santos foi uma iniciativa da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM).

Governo de SP e concessionária trabalham para finalizar 3ª pista da Imigrantes em 2030

O diretor-geral de Concessões do grupo EcoRodovias, Rui Klein, afirmou que a fase de projetos e licenciamentos referentes à nova pista da Rodovia dos Imigrantes, em São Paulo, já foram iniciadas pela concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes.

Klein participou da oitava edição do Congresso de Direito Marítimo, realizado na quinta e sexta-feira (8 e 9), em Santos (SP). O evento foi promovido pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), em Santos. Segundo o executivo, a nova ligação entre litoral e a capital paulista é um projeto superlativo com importantes desafios.

“Estamos falando em vencer a Serra do Mar, a questão ambiental e propriamente as premissas de engenharia que



Divulgação/Ecovias

Via Anchieta, que faz parte do Sistema Anchieta-Imigrantes: segundo Rui Klein, vencer a Serra do Mar será um dos grandes desafios para viabilizar a construção da nova pista

uma pista dessa exige. É um projeto superlativo pelo que vai entregar para o Porto de Santos em nova geração de oferta de capacidade de acesso ao porto.

Estamos trabalhando intensamente”, disse.

O diretor da EcoRodovias acredita que a ideia de prazo para finalização da obra seja, no

mínimo, 2030. Essa, inclusive, é uma expectativa também do Governo do Estado.

“É uma ideia de prazo. É possível? É. 2030, 2031 seria o

alvo para que essa pista possa ficar pronta se tudo correr bem dentro deste cronograma”, comentou.

Entre os desafios para o desenho do traçado, Rui Klein destacou as rampas para a passagem de caminhões.

“A pista tem vocação para o porto, então as rampas precisam ser as menores possíveis. Isso implica em um traçado mais complexo, maior, para desenvolver uma extensão em rampas menores. São requisitos que a engenharia de tráfego e a capacidade de caminhões requerem para operar em uma serra desse porte”, finalizou.

REGIÃO NORTE

Parque gerador de Barcarena contará com duas novas termelétricas

Uma delas está prevista para iniciar as operações no segundo semestre do ano que vem e a outra no segundo semestre de 2026

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebnews.com.br

Executivos da New Fortress Energy (NFE) e da Companhia Gás do Pará estiveram reunidos com a Agência de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Estado do Pará (Arcon) para discutir os próximos passos da operação que visa implementar duas novas termelétricas, adicionando 2,2 GW de potência ao parque gerador de Barcarena. A Térmica Celba 2 está prevista para entrar em funcionamento no segundo semestre de 2025, enquanto a Térmica Portocem está programada para o segundo semestre de 2026.

Durante o encontro, realizado na última terça-feira (6), Paul Moller Steffen, diretor-presidente da NFE na região, destacou que a consolidação da primeira fase da operação do terminal de gás natural liquefeito (GNL), em funcionamento desde fevereiro de 2024, permitiu avançar com novos investimentos.

“O parque gerador de Barcarena vai contar com 2,2 GW de potência instalada, o que é muito representativo. Tucuruí (PA) tem uma capacidade atual instalada de 8,5 GW. Nós vamos estar com uma capacidade de suprir o sistema energético brasileiro de modo muito forte e muito seguro”, afirmou Steffen.

Fabricio Costa, diretor geral da Arcon, ressaltou a importân-



Reprodução

Com a construção das duas termelétricas, o parque gerador de Barcarena vai contar com 2,2 GW de potência instalada, disse Paul Moller Steffen, diretor-presidente da NFE

cia do papel da agência na regulação do setor e na mediação entre os agentes envolvidos.

“Estamos aqui para contribuir com o desenvolvimento do mercado de gás no Pará e garantir que ele se torne uma realidade consolidada no Brasil”, disse Costa. Ele enfatizou

que a Arcon tem intensificado sua atuação para atender às crescentes demandas nos setores de gás natural, saneamento e energia.

Também presente no encontro, o presidente da Gás do Pará, Fernando Flexa Ribeiro, divulgou que a empresa está

em sintonia com o ritmo de desenvolvimento do estado, incentivado pelo governador Helder Barbalho (MDB-PA), e anunciou a inauguração de uma nova unidade operacional no município, prevista para o próximo dia 14 de agosto.

“O mercado só estará fortalecido se houver essa parceria entre a concessionária e a reguladora da atividade. A reunião foi ótima, nós vamos inaugurar oficialmente nossa base de operações em Barcarena. Estamos crescendo no ritmo do Pará”, declarou Ribeiro.

Impulsionamos a inovação em infraestrutura, logística, portos e comércio exterior.



Mentorias



Eventos



Pré-aceleração



Trilha formativa



Web série



Desafio de inovação



Missões



P&D



www.hubbrasilexport.com.br



HUB
BRASIL EXPORT

REGIÃO NORDESTE

Premiado por operação de cargas, Pecém vai além do hidrogênio verde

Terminal cearense foi laureado no prêmio Portos + Brasil por movimentação de carga geral e de contêineres

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

Reconhecido pelos projetos que vem desenvolvendo para a produção de hidrogênio verde, o Porto do Pecém, no Ceará, mostra que tem muito mais a oferecer. Isso ficou evidente na entrega do prêmio Portos + Brasil, realizada na quarta-feira, dia 7, em Brasília. O terminal conquistou o primeiro lugar na categoria Crescimento da Movimentação de Carga Geral e o terceiro em Crescimento da Movimentação de Contêineres.

“Essa premiação reforça nosso compromisso com a excelência na movimentação de cargas, em resultados financeiros sólidos e em uma gestão eficiente. Seguimos crescendo e inovando, com foco no desenvolvimento do setor portuário e na contribuição para o progresso do Ceará e do Brasil”, diz o vice-presidente de Operações, Fábio Grandchamp, que recebeu o prêmio.

Em 2023, a movimentação acumulada do Porto do Pecém atingiu 17,3 milhões de toneladas, das quais 10,9 milhões de toneladas foram provenientes do desembarque de cargas, enquanto outras 6,1 milhões de toneladas foram oriundas de embarques. O resultado corres-



Representantes do terminal portuário do Pecém recebem um dos troféus durante a cerimônia de entrega do prêmio Portos + Brasil, realizada na última quarta-feira, em Brasília

ponde a um crescimento de 2% na comparação com a movimentação registrada ao longo do ano de 2022.

O terminal portuário cearense movimentou 482.930 TEUs ao longo do ano de 2023, um crescimento de 16% na comparação com o mesmo período de 2022.

Primeiro trimestre

Recentemente, o cais cearense divulgou seus números deste ano. A movimentação de cargas

em Pecém cresceu 11,3% no primeiro semestre de 2024 em comparação com o mesmo período do ano passado. Foram quase 9 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a junho. Já em 2023, o total movimentado no período foi de 8.084.645 toneladas.

“Tivemos uma série de conquistas significativas. Duas ações gerenciais foram importantes no crescimento desses índices: recentemente, selamos novos contratos na área da mineração, destacando a ex-

portação de minério de ferro, que é um marco importante para nossa estratégia de expansão no setor. Além disso, tivemos a implementação de uma nova linha de contêiner na cabotagem, que está garantindo uma maior eficiência e sustentabilidade nas operações”, diz o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

O prêmio

O prêmio Portos + Brasil é promovido pelo Ministério de Por-

tos e Aeroportos. A premiação, que neste ano chegou à quinta edição, tem o objetivo de reconhecer os avanços conquistados pelos complexos públicos e Terminais de Uso Privado (TUP) brasileiros.

Segundo o Governo Federal, a escolha das categorias é feita para refletir uma política pública positiva. Todos os anos, os portos brasileiros são qualificados em várias categorias. O prêmio é entregue aos três primeiros colocados de cada uma delas.

Premiados Portos + Brasil 2024:

Troféu Itinerante

Portos do Paraná

Ranking Igap

1º] Portos do Paraná e Suape - Complexo Industrial Portuário Gov. Eraldo Gueiros (PE)
2º] SCPAR/Porto de Imbituba e SCPAR/Porto de São Francisco do Sul
3º] Empresa Maranhense de Adm. Portuária e Autoridade Portuária de Santos (SP)

Ranking Avanço Igap

1º] Companhia Docas de Santana (AP)
2º] Suape - Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (PE)
3º] Portos RS

Crescimento da Movimentação de Carga Geral

1º] Terminal Portuário do Pecém (CE)
2º] Terminal Marítimo Alfandegado Privativo de Uso Misto de Praia Mole (ES)
3º] Portocel - Terminal Especializado de Barra do Riacho (ES)

Crescimento da Movimentação de Contêineres

1º] Portos RS/Porto de Rio Grande (RS)
2º] Porto Itapoá Terminais Portuários (SC)
3º] Terminal Portuário do Pecém (CE)

Crescimento da Movimentação Granel Líquido

1º] Terminal de Petróleo do Açú/T-Oil - Vast Infraestrutura (RJ)
2º] Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC)

3º] Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ)

Crescimento da Movimentação Granel Sólido

1º] SCPAR/Porto de São Francisco do Sul (SC)
2º] Porto Sudeste do Brasil (RJ)
3º] Companhia Docas de Santana/Porto de Santana (AP)

Crescimento da Movimentação Total dos TUPs

1º] Cargill Agrícola - Miritituba (PA)
2º] Sucocítrico Cutrale (SP)
3º] Terminal de Petróleo do Açú/T-Oil - Vast Infraestrutura (RJ)

Crescimento da Movimentação Total dos Portos Públicos

1º] SCPAR/Porto de São Francisco do Sul (SC)
2º] CDP/Porto de Santarém (PA)
3º] Portos do Paraná/Porto de Paranaguá

Igualdade de Gênero - TUPs

1º] Terminal de grãos Ponta da Montanha (PA)
2º] Super Terminais Comércio e Indústria (AM)
3º] TUP Vila do Conde/Barcarena - HBSA (PA)

Igualdade de Gênero - Portos Organizados

1º] Companhia Docas da Paraíba
2º] Companhia Docas do Pará
3º] Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap)

OPINIÃO



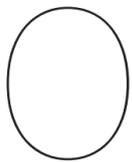
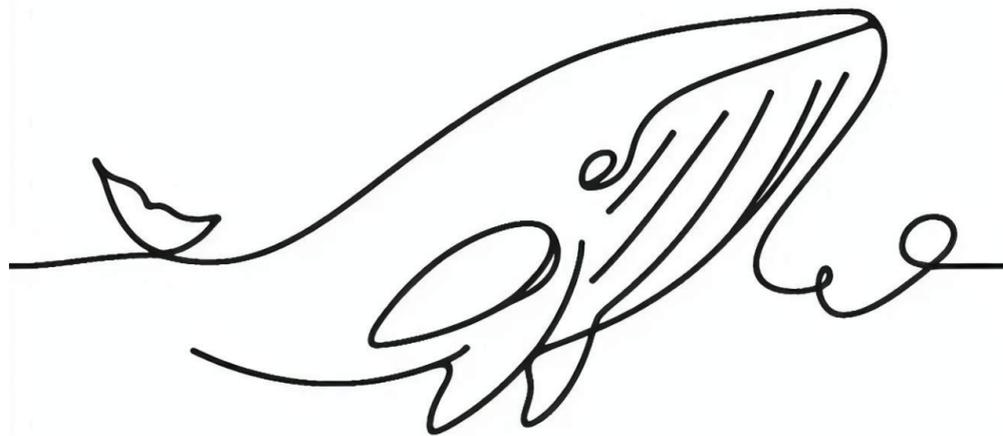
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

▶ GESTÃO

A ética da baleia



Japão chocou o mundo. Lançou aos gélidos mares antárticos o Kangei Maru, um navio-fábrica, de 112,6 metros, ao custo de 48 milhões de dólares, para caçar e desossar baleias. A tecnologia nem sempre é bem-vinda e confronta com a ética.

Choro, como tantos, o prenúncio da morte daquelas que alimentaram minhas fantasias com eterna amizade. Desde quando Moby Dick brotou das páginas para se aventurar na minha imaginação. Choro enquanto não choro pela Ucrânia, Gaza e Venezuela. Choro enquanto, de alegria, aplaudo Sininho, que parece ter voado da fábula de Peter Pan para encantar o Brasil.

Inevitável eu refletir sobre as circunstâncias do choro e da morte. As baleias, como todos os cetáceos, me encantam. Baleias, orcas, botos e golfinhos, mamíferos aquáticos que independem do verão nas minhas aventuras além-mar.

Mas por que gosto tanto deles? Por que não sinto o mesmo clamor por bois, porcos, formigas e caranguejos? Você dirá que os porcos até que são simpáticos, apesar da sujeira. E os bois são responsáveis por boa parcela do gás expelido por flatulência na atmosfera, ameaçando o planeta. Sei que é verdade, mas não é isso que conta quando penso nas baleias com especial carinho e dor.

Os caranguejos são feios e suas garras prontas a me lancetar. Será a ameaça que nos faz querer destruir e deglutir num grande ritual regado a cerveja? Estes quero digerir porque são feios e brutos. As baleias não, tampouco as orcas e os golfinhos. Estes não nos ameaçam, são meigos, fazem estrepolias dignas dos Jogos Olímpicos, e há até quem acredite que falam baleiês, o idioma das baleias que não consigo entender mas me anima.

Será essa a ética da natureza? Desprezo e quero destruir quem é feio, mortal e não me traz alegria? Há quem coma formigas, outros, serpentes. E até cachorros, para repugnância de tantos. Confesso que já saboreei gafanhotos, num aperitivo mexicano

com tequila, da qual alguns subtraem lesmas no sabor das conversas de botequim.

As baleias, não. Estas quero-as bem, e por isso choro ao imaginá-las na agonia de sua morte, já que não é um arpão certo que lhes encerra a vida, senão apenas o princípio da agonia. Tentando entender a lógica desse abate, penso nos japoneses, que por outros motivos admiro. Sou testemunha de seu alto grau civilizatório, que apreciei em breve visita. Só não admirei quando, num jantar repleto de iguarias, em Nagasaki, saboreei sashimis que, para minha surpresa, incluíam carne de baleia. Nunca esquecerei o dissabor daquela carne esponjosa que parecia conter gritos.

Foi certamente um jantar incomum, numa terra onde mais se consome uma espécie de sopa de macarrão. Sashimi só eventualmente, é coisa mais de brasileiro, e li que hoje só 4 por cento de seu povo aprecia devorar baleias.

Contra a vontade do mundo, o Japão cala essas grandonas do alto-mar, sob pretexto de pesquisa científica. Há muitas desculpas a perpetuarem o procedimento e a justificativa final é que faz parte da cultura matar baleias, que foram muito apreciadas por necessidade no período pós Segunda Guerra. Mas delas nada se perde, desde quando seu óleo amalgamava as paredes. Ainda hoje a seiva de alguns cetáceos é fixador de fragrâncias. Sim, dá garantia a bons perfumes. Como, segundo a lenda, até hoje os bagos de carneiros montanhese garantem o sucesso do Chanel Número Cinco.

A verdade é que a ética depende da cultura. E de interesses que às vezes nem os mais inesquecíveis odores disfarçam contradições. É a natureza de todos que este planeta habitam, seja qual grau de inteligência e simpatia tiverem. Até porque as orcas, primas dos golfinhos, são seus predadores e frequentemente fazem bullying com eles antes de os dilacerar. E então choramos sinceramente por estes engraçadinhos às vezes mais humanos que nós, que só choramos pelas guerras quando os ouros não conquistamos no podium ou baleias e golfinhos não nos divertem mais.

OS CARANGUEJOS SÃO FEIOS E SUAS GARRAS PRONTAS A ME LANCETAR. SERÁ A AMEAÇA QUE NOS FAZ QUERER DESTRUIR E DEGLUTIR NUM GRANDE RITUAL REGADO A CERVEJA? ESTES QUERO DIGERIR PORQUE SÃO FEIOS E BRUTOS. AS BALEIAS NÃO, TAMPOUCO AS ORCAS E OS GOLFINHOS. ESTES NÃO NOS AMEAÇAM, SÃO MEIGOS, FAZEM ESTREPOLIAS DIGNAS DOS JOGOS OLÍMPICOS, E HÁ ATÉ QUEM ACREDITE QUE FALAM BALEIÊS, O IDIOMA DAS BALEIAS QUE NÃO CONSIGO ENTENDER MAS ME ANIMA



ADILSON LUIZ GONÇALVES

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras

opinião@redebnews.com.br

► ESTRATÉGIA

Indústria e exportação



A participação da produção industrial nas exportações brasileiras poderia ser bem maior.

Espera-se que com a reforma tributária ela seja incrementada, mas é preciso agregar valor a ela, o que significa incorporar pesquisa científica, tecnologia e inovação.

É fato que o Brasil tem uma tradição agropecuária secular, que atualmente é referência mundial em qualidade e produtividade. A exportação de minérios também é significativa, mas ambas têm em comum serem commodities de baixo valor agregado. Em vários casos, sua operação portuária é bastante susceptível a condições climáticas.

Certa vez perguntei a um especialista em agronegócio porque não exportávamos produtos industrializados do agronegócio. Em resposta, ele afirmou que nossos principais importadores, sobretudo a China, ao longo do tempo haviam implantado plantas industriais próximas a seus portos, com esse objetivo.

Sim, a China não só se preparou para industrializar as “commodities” que importa, como também criou milhares de Zonas Econômicas Especiais, com plantas industriais, com foco em exportações, igualmente próximas a complexos portuários.

Graças a isso, a China passou da condição de economia insipiente e industrialização medíocre e obsoleta, para se tornar o “armazém do mundo”, produzindo do alfinete ao foguete, com agilidade, qualidade, inovação e competitividade.

Historicamente, o Brasil era um grande importador de equipamentos, veículos e estruturas, sobretudo de países como Inglaterra, França, Alemanha e, já no século XX, dos EUA.

Nossas primeiras indústrias eram majoritariamente dos setores alimentício e de vestuário.

Uma síntese do processo evolutivo de industrialização poderia ser: 1. Importação (sinônimo de dependência tecnológica); 2. Engenharia Reversa (reprodução de produto importado); 3. Transferência de tecnologia (aprendizado, assimilação de conhecimento); 4. Pesquisa científica (compreensão e produção de conhecimento); e 5. Registro de patentes (exportação de alto valor agregado e “royalties”).

A China, num curtíssimo espaço de tempo, passou com louvor por todo esse processo. Parte dele incluiu o envio de estudantes para as melhores universidades do mundo, criando condições para que retornassem, por meios mais interessantes do que os empregados por outras ditaduras comunistas.

As vantagens que ofereceram para as grandes corporações se instalarem em suas Zonas Econômicas Especiais, rapidamente reverteram em favor da China, com vantagens econômicas e sociais, também favorecendo o consumo interno.

A Índia vem seguindo o mesmo caminho bem-sucedido, o que não ocorre com os outros três países originários.

Segundo estimativa do Fundo Monetário Internacional, a participação dos países do BRICS no PIB mundial, em 2024, será de: China, 18,25%; Índia, 3,88%; Brasil, 2,30%; Rússia, 2,03%; e África do Sul, 0,41%.

Já quando o assunto é exportações, segundo a World Trade Statistical Review 2023, em 2022, esses mesmos países participaram com os seguintes percentuais: China, 14,4% (incluindo Hong Kong, 16,8%); Índia, 1,8%; Brasil, 1,3%; Rússia, 2,1%; e África do Sul, 0,5%.

Segundo a Confederação Nacional das Indústrias (CNI), em 2022 a participação da indústria de transformação nas exportações mundiais desses países foi de: China, 18,21% (incluindo Hong Kong, 16,8%); Índia, 2,43%; Brasil, 1,05%; Rússia, 2,1%; e África do Sul, 0,5%. O Brasil está atrás do México, nas Américas.

Desde 2023, tanto o governo federal, como o estadual paulista propõem a reindustrialização e neindustrialização, com foco em exportações. Trata-se, em tese, de uma evolução em relação ao ocorrido durante a Segunda Guerra Mundial, em que a industrialização brasileira ocorreu por conta da substituição de importações; e guarda similaridades com a implantação da indústria automobilística no Brasil, na década de 1950.

Atualmente, embora não haja uma indústria genuinamente nacional,

técnicos brasileiros desenvolvem tecnologias que são utilizadas mundialmente pelas montadoras aqui instaladas.

A indústria aeronáutica é um “case” de sucesso, tendo a Embraer como referência mundial, criada em 1969 a partir de iniciativa visionária de Ozires Silva. Ela contribui para o desenvolvimento de um complexo industrial de ponta, sendo talvez a principal empresa retentora de inteligências do Brasil, no âmbito do desenvolvimento tecnológico.

Cá entre nós, ser competitivo no mercado internacional, com a legislação tributária do Brasil, poderia ser considerado o 13º trabalho de Hércules.

É importante destacar que produtos associados à propriedade intelectual são itens de exportação de alto valor agregado, em razão dos “royalties” decorrentes de patentes.

Lembrando do processo evolutivo da industrialização, a China passou rapidamente da “engenharia reversa” da reprodução não-autorizada, para se tornar a maior produtora de patentes da atualidade: P&D na “veia”!

Para tanto, continua investindo forte e estrategicamente na formação e qualificação de pessoas, dentro e fora do país, e em recursos para o desenvolvimento de pesquisas científicas! E esses profissionais, apesar das características ideológicas do governo chinês, têm seus méritos reconhecidos financeiramente. Sim, a meritocracia existe na China!

A Reforma Tributária em processo acena com incentivos à indústria, no entanto, a disputa sobre a desoneração da folha de pagamento permanece, Brasil dos paradoxos.

A indústria de transformação, no âmbito das exportações, dispõe de alguns benefícios dispõe de alguns incentivos, como os da Zona Franca de Manaus e, de forma mais ampla, do “draw back” e das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

No caso específico das ZPEs, cuja legislação foi definida no final dos anos de 1980, elas poderiam ser pleiteadas por estados, municípios ou ambos.

A China adotou o modelo de Zonas Econômicas Especiais (ZEEs), similar ao de ZPEs, a partir do final da década de 1970, e hoje tem mais de 2.500, a maioria próxima a portos e aeroportos, com resultados extremamente positivos no desenvolvimento tecnológico e científico daquele país.

O marco legal de ZPEs anterior previa que 80% da produção fosse destinada à exportação, com os 20% restantes podendo ser comercializados internamente, porém, obedecendo ao regime geral.

Alguns setores da indústria nacional as consideram um risco concorrencial. Isso é compreensível, caso as ZPEs seditassem produção já existente no País. Não à toa, a legislação restringia a implantação de filiais de empresas nacionais nas ZPEs.

Como a proposta das ZPEs é de industrialização em áreas menos desenvolvidas, as Regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste foram consideradas preferenciais. No caso das Regiões Sul e Sudeste, as capitais foram excluídas, e o critério de regiões “menos desenvolvidas” foi estabelecido em função da participação percentual do valor adicionado da indústria sob o valor adicionado total dos municípios, com base em dados do IBGE, que deveria ser inferior à média nacional, que atualmente é de aproximadamente 25%. Ainda assim, a preocupação concorrencial permanecia.

A revisão do marco legal de ZPEs, de 2021, manteve os critérios de qualificação, mas acrescentou importantes e necessárias alterações.

Uma ZPE agora pode ser instalada em terrenos diferentes, desde que distem entre si de, no máximo, 30 km.

Não há mais restrição quanto a exportação, ou seja, a produção pode ser totalmente direcionada ao mercado interno, mantida a regra geral.

O risco concorrencial para as empresas já instaladas no País, permanece, caso a produção já exista por aqui. Mas, francamente, não faz sentido ter empresas que produzam exclusiva ou majoritariamente para o mercado interno numa ZPE.

A proximidade de portos e aeroportos passou a ser explicitamente considerada como trunfo logístico. Considerando que ambos são os principais polos de movimentação de cargas do comércio exterior do Brasil, isso é de uma obviedade “ululante”, como diria Nelson Rodrigues, considerando a redução dos custos logísticos envolvidos que potencializa.

Outra novidade, replicada de outros setores, foi a possibilidade de uma ZPE ser autorizada a um ente privado. Aracruz, no Espírito Santo, foi a primeira autorizada. Que venham outras, muitas, pois o Brasil precisa diversificar sua carteira de exportações, reduzindo sua dependência do agronegócio e do extrativismo mineral, majoritariamente “commodities” de baixo valor agregado, que percorrem longas distâncias►

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 11

RISCO CONCORRENCIAL PARA AS EMPRESAS JÁ INSTALADAS NO PAÍS, PERMANECE, CASO A PRODUÇÃO JÁ EXISTA POR AQUI. MAS, FRANCAMENTE, NÃO FAZ SENTIDO TER EMPRESAS QUE PRODUZAM EXCLUSIVA OU MAJORITARIAMENTE PARA O MERCADO INTERNO NUMA ZPE

entre a origem e os portos.

O que basicamente não mudou do marco legal anterior foi a burocracia. No caso de Santos, a implantação de uma ZPE vem sendo estudada desde 2017,

quando a cidade foi considerada apta a sediar uma ZPE, pelo critério de valor adicionado. A legislação municipal de uso e ocupação do solo da Área Continental favorece sua implantação, também beneficiada pela existência de acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários. O Aeroporto Regional do Guarujá - que bem poderia ser batizado com o nome do Padre Voador, Bartholomeu de Gusmão - disponibilizará o modo aeroviário, posto que também prevê a operação de cargas.

A proximidade do principal complexo portuário do Brasil é um inquestionável trunfo logístico. Além disso, vários empreendimentos em estudo/execução contribuirão para melhorar sua capacidade, tais como: novo acesso entre o Planalto e a Baixada, túnel Santos-Guarujá, obras da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS) e dragagem de aprofundamento do Canal do Estuário.

A Reforma Tributária terá implicações tanto na Zona Franca como nas ZPEs, que podem ser apenas em função da concentração de tributos na Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) e no Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). Por conta disso, o marco regulatório de ZPEs precisará ser ajustado.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) é protagonista no processo de industrialização/ neoindustrialização do Brasil, também por ter em seu organograma o Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE).

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) é evidentemente tão protagonista quanto o MDIC, o mesmo valendo para o Ministério dos Transportes, pois não há como dissociá-los. Essa integração também vale para as agências reguladoras pertinentes, ANTT e ANTAQ, pois as infraestruturas de acesso terrestre e aquaviário devem atender e, preferencialmente, antever demandas. Não é diferente para os responsáveis pelo planejamento estratégico, e para os incumbidos de receber e agilizar processos.

Por conta disso, entrei em contato com o MPor e com a Infra S.A., responsável pela elaboração dos Planos Mestres portuários e do Plano Nacional de Logística - 2035 (PNL), sugerindo que as revisões desses planos também incluam a análise de portos e aeroportos com potencial para a instalação de ZPEs em suas imediações, prospectando a tipologia de indústria mais adequada a ser nelas implantada.

Já com relação ao CZPE, a sugestão foi o passo seguinte, ou seja, de posse do PNL 2035 assim elaborado, passar da condição de receptor de propostas, para a de fomentador. Explico: Uma vez tendo a definição de "locus" ideal para novas ZPEs, incluindo a tipologia de cargas a ser produzida em suas instalações, o CZPE poderia fazer Chamamentos Públicos, identificando interessados públicos e privados.

Isso não impede que eventuais interessados procurem o CZPE, para obter informações. E quando a risco concorrencial em relação às indústrias já instaladas no Brasil?

Novamente, vale ponderar que não faz sentido implantar uma planta industrial voltada majoritariamente para produção já existente e suficiente no mercado interno, uma vez que a carga tributária será a mesma, talvez com custos de distribuição ainda maiores.

Nesse sentido, reindustrialização não precisa nem pode ser "mais do mesmo": é preciso diversificar e inovar!

Uma palavra que vem sendo bastante usada nos discursos governamentais é "neoindustrialização", definida como processo de modernização e reestruturação da indústria brasileira, com foco na inovação e diversificação das cadeias produtivas.

Em 2022, o Brasil foi considerado o maior exportador mundial de alimentos industrializados, mas ainda assim de baixo valor agregado.

A participação da indústria de transformação nas exportações brasileiras foi de 2,7%, com destaque para veículos e aeronaves.

Em contrapartida, o Brasil importa componentes eletrônicos e medicamentos.

Seria o caso de um novo processo de substituição de importações?

Bem, se vier associado à transferência de tecnologia, pode ser. A China fez isso, com suas ZEEs. Nossas Forças Armadas têm buscado esse tipo de solução, em parceria com empresas privadas nacionais e estrangeiras, casos dos caças supersônicos Gripen NG (parceria com a Saab, sueca),

dos submarinos Classe Riachuelo (derivados da Classe Scorpène, francesa), e das fragatas Classe Tamandaré (derivada da Família MEKO, alemã), para citar três referências.

Da transferência de tecnologia para P&D é um caminho não tão longo.

Assim, não seriam apenas novas substituições de importação, para atender o mercado interno, mas identificação do que não produzimos, que tenha potencial para competirmos no mercado internacional: transformar produtos manufaturados atualmente importados em itens de exportação.

Exportamos café em grãos, mas importamos cápsulas. Exportamos minérios para importar produtos manufaturados a partir deles.

Quais os nichos de mercado que o Brasil poderia concorrer e com quais produtos?

O Governo Federal já fala em produção de processadores e semicondutores no Brasil.

Será difícil concorrer com a China, pois até quem defende ideologicamente o sistema de governo chinês, jamais aceitaria a legislação trabalhista de lá, aqui.

No caso específico de Santos, alguns dos produtos e atividades a serem desenvolvidas em plataformas industriais, ZPEs ou não, poderiam ser:

- Montagem de equipamentos pesados (em vez de grandes volumes vindos do interior, partes viriam por contêiner ou vagão, para montagem local);
- Montagem/Customização de veículos (inclusive híbridos e elétricos);
- Química fina;
- Farmacêutica;
- Semicondutores;
- VANTs (drones);
- Painéis e dispositivos fotovoltaicos e eólicos;
- Equipamentos para smart cities;
- Robótica;
- Informática;
- Peças e equipamentos para indústria naval;
- Embarcações de lazer e competição;
- Powershoring; e
- Hidrogênio "verde" (eletrolisadores, etc.).

Outra opção, não excludente, seria atrair empresas que produzem em ZEEs, para nossas ZPEs, incluindo produtos atualmente importados da China, que possam ser competitivos, no âmbito do Hemisfério Sul e Américas, também contribuindo para a redução de desigualdades econômicas regionais.

Iniciativas de P&D podem gerar novos produtos, novas patentes, neoindustrialização.

Resumo da ópera: As ZPEs não precisam ser consideradas um risco concorrencial, mas como um fator de expansão, aprimoramento e diversificação da carteira de exportações do Brasil, além de porta de entrada para produtos atualmente importados, que não têm similar nacional. E nada impede que novas indústrias nacionais se instalem nelas.

Difícilmente recuperaremos as décadas que nos separam tecnologicamente dos países desenvolvidos. Só que a China fez isso em curto espaço de tempo. Não apenas recuperou, como vem superando, talvez por não ter os múltiplos entraves que temos no Brasil e, principalmente, porque o desenvolvimento econômico, lá, é estratégico.

E não se alegue que isso ocorre pela excelência de seu regime político, pois temos exemplos no extremo oposto.

Nosso País já serviu de exemplo para outros países. Nos anos de 1970, a Coreia do Sul adotou o modelo de educação utilizado no Brasil, e hoje é uma potência industrial, que, mesmo sendo uma efetiva democracia, rivaliza com a China.

O desenvolvimento econômico é diretamente proporcional à redução do risco de tensões sociais, e o progresso é muito mais efetivo, nesse sentido, do que o progressismo proselitista.

O Brasil precisa reavaliar sua condição, mesmo que isso represente "trocar o pneu com o carro andando", e encontrar caminhos mais objetivos para seu desenvolvimento socioeconômico e ambiental, sem radicalismos ideológicos e ideias fixas.

Precisamos robustecer nosso sistema educacional, investir em pesquisa e desenvolvimento tecnológico, e estimular atividades produtivas, geradoras de empregos, lembrando que para cada posto de trabalho criado na indústria, vários são criados em outros setores da economia.

SUAPE **É PRIMEIRO LUGAR** **NO IGAP**



- ✓ Gestão e governança
- ✓ Transparência
- ✓ Qualidade na gestão ambiental
- ✓ Inovação
- ✓ Infraestrutura

e muito mais!

A premiação foi concedida pelo Ministério de Portos e Aeroportos na categoria Índice de Gestão de Autoridades Portuárias – IGAP, a principal do Prêmio Portos + Brasil 2024.

PRÊMIO PORTOS + BRASIL 5ª EDIÇÃO

O Grupo Brasil Export agradece patrocinadores e apoiadores que viabilizaram essa importante iniciativa para o desenvolvimento do sistema portuário nacional.



GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO



CORREALIZAÇÃO
GRUPO
**BRASIL
EXPORT**

REALIZAÇÃO
GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DE
PORTOS E
AEROPORTOS
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO

VITRINE

PRÊMIO
PORTOS
+ BRASIL
 5ª EDIÇÃO

A GRANDE FESTA DO SETOR PORTUÁRIO

As maiores autoridades e os principais executivos do mercado portuário brasileiro se reuniram na última quarta-feira, no belo Clube Naval, em Brasília, para festejar a excelência do setor com o tão aguardado Prêmio Portos + Brasil, o Oscar das administrações portuárias e dos terminais marítimos. Uma realização do Ministério de Portos e Aeroportos e uma correalização do Grupo Brasil Export, a solenidade foi capitaneada pelo próprio ministro Sílvio Costa Filho. E a noite, como se esperava, foi bárbara - como destacou o secretário nacional de Portos, Alex Ávila, essa foi a melhor edição da premiação. Confira a seguir os principais flashes da festa e os vencedores do Portos + Brasil.



Divulgação

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, destacou a importância de portos e terminais buscarem constantemente melhorar, quer na quantidade de cargas operadas, quer na gestão de suas instalações.



Divulgação

IGUALDADE DE GÊNERO NOS PORTOS ORGANIZADOS

A Companhia Docas da Paraíba ficou em primeiro lugar na categoria que reconheceu os esforços das gestões portuárias para promover a igualdade de gênero em sua administração



Divulgação

A Companhia Docas do Pará ficou em segundo lugar na categoria



Divulgação

A Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) chegou ao terceiro lugar. Na foto, sua equipe entre a secretária-executiva do Ministério, Mariana Pescatori, e o secretário nacional de Portos, Alex Ávila

VITRINE



Divulgação

O Terminal de Grãos Ponta da Montanha (PA) foi o vencedor da categoria

IGUALDADE DE GÊNERO NOS TUP



Divulgação

O TUP Vila do Conde/Barcarena, no Pará, ficou em terceiro lugar entre os terminais que mais avançaram nas políticas de igualdade de gênero



Divulgação

A política de equidade da Super Terminais Comércio e Indústria (AM) garantiu o segundo lugar para a empresa



CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO TOTAL NOS PORTOS PÚBLICOS



Divulgação

O aumento de suas operações no ano passado levou o Porto de São Francisco do Sul (SC) a liderar a categoria Crescimento da Movimentação Total nos Portos Públicos



Divulgação

O Porto de Santarém (PA) foi o complexo marítimo público brasileiro com a segunda maior alta no movimento de cargas em 2023



Divulgação

A Portos do Paraná recebeu seu primeiro prêmio da noite ao ficar em terceiro lugar nessa categoria

VITRINE

CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO TOTAL NOS TUPS



O terminal da Sucocítrico Cutrale no Porto de Santos (SP) garantiu a segunda colocação nessa categoria



O terminal da Cargill Agrícola em Miritituba (PA) foi o TUP com o maior aumento na movimentação no ano passado



A equipe da Vast Infraestrutura subiu ao palco do Clube Naval para receber seu prêmio pela terceira colocação no crescimento da movimentação entre TUP



O Porto de São Francisco do Sul (SC) foi um dos grandes ganhadores da noite. No quesito Crescimento da Movimentação de Granel Sólido, ficou em primeiro lugar



O Porto de Santana (AP) ficou na terceira colocação entre os complexos públicos e os terminais de uso privado com maior alta no movimento de granéis sólidos



O aumento nas operações de granel sólido do Porto Sudeste do Brasil (RJ) garantiu o segundo lugar ao terminal

CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL SÓLIDO

VITRINE



Divulgação

A Vast Infraestrutura (RJ) voltou a ser premiada pelo maior aumento nas operações de graneis líquidos no ano passado



Divulgação

... e retornou logo em seguida para receber o troféu de terceira colocada pelo Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ)

CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE GRANEL LÍQUIDO



Divulgação

A Transpetro subiu pela primeira vez ao palco do Prêmio Portos +Brasil pelo desempenho do Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul (SC) ...



CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES



Divulgação

A Portos RS, a autoridade portuária de Rio Grande, ficou em primeiro lugar pela alta em suas operações de contêineres em 2023



Divulgação

Os executivos do Porto de Itapoá (SC) receberam o troféu pelo segundo lugar na categoria



Divulgação

O terceiro lugar entre os portos e terminais com maior crescimento no movimento de contêineres, em 2023, ficou com Pecém (CE)

VITRINE

CRESCIMENTO DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA GERAL



O Terminal Marítimo Alfandegado Privativo de Uso Misto de Praia Mole (ES) ficou na segunda colocação por suas operações de carga geral



A direção de Pecém (CE) voltou ao palco para receber o troféu pelo primeiro lugar na categoria Crescimento da Movimentação de Carga Geral



As exportações de celular da Portocel no Terminal Especializado de Barra do Riacho (ES) garantiram à empresa o terceiro lugar na categoria Crescimento da Movimentação entre TUP



RANKING AVANÇO NO IGAP



A Companhia Docas de Santana (AP) foi o porto com o maior avanço em seu Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap) no ano passado



O Porto de Suape (PE) voltou ao palco do Clube Naval para comemorar o segundo lugar na categoria Avanço no Igap



Os dirigentes da Portos RS receberam seu segundo prêmio da noite, quando foram chamados pela terceira colocação no quesito Avanço no Igap

VITRINE

RANKING IGAP



Divulgação

Os executivos da Portos do Paraná e de Suape (PE) dividiram o primeiro lugar como os complexos marítimos com a maior nota no Ranking Igap



Divulgação

Também houve empate no segundo lugar, que ficou com dois portos de Santa Catarina, o de Imbituba e o de São Francisco do Sul



Divulgação

O terceiro lugar também teve dois classificados, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (MA) e a Autoridade Portuária de Santos (SP)



TROFÉU ITINERANTE

O principal prêmio da noite ficou com a Portos do Paraná, pentacampeão no Ranking Igap e que levará o troféu para Paranaguá, tendo de retorná-lo na premiação da Portos + Brasil do ano que vem



Divulgação



Divulgação

A cerimônia da 5ª edição do Prêmio Portos + Brasil foi encerrada com a reunião de todos os ganhadores da noite no palco do Clube Naval

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebene.com.br



O meu, o seu, os nossos

EU TIVE UM PAI MARAVILHOSO. DIZEM QUE A FIGURA PATERNA, PRINCIPALMENTE PARA AS MULHERES, É IMPORTANTE PARA TRAZER SEGURANÇA. MEU PAI ERA CARINHOSO, SEMPRE RESPEITOU MINHAS ESCOLHAS, FOI UM AVÔ EXCELENTE. MESMO TENDO CURSADO APENAS O SEGUNDO ANO PRIMÁRIO (DA ÉPOCA), PORQUE PRECISAVA TRABALHAR PARA SUSTENTAR A AVÓ E O IRMÃO QUANDO OS PAIS MORRERAM CEDO, ELE SE EMBRENHAVA EM BIBLIOTECAS PARA LER. COM ELE APRENDI A GOSTAR DE MÚSICA CLÁSSICA, DE CINEMA, DE LEITURAS. LEMBRO QUE LIGAVA PARA ELE QUANDO A LIÇÃO DA ESCOLA ERA DE SINÔNIMOS: MEU PAI ERA MELHOR DO QUE QUALQUER DICIONÁRIO. EM NOME DO PAI, EU PRESTO MINHA HOMENAGEM A TODOS OS PAIS. A DATA É COMERCIAL, MAS O AMOR, O RESPEITO E O CARINHO SÃO ATEMPORAIS.

DIA DO PAIS

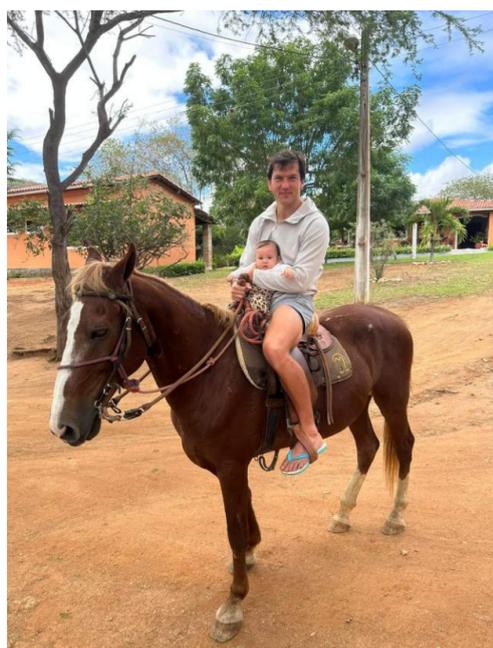
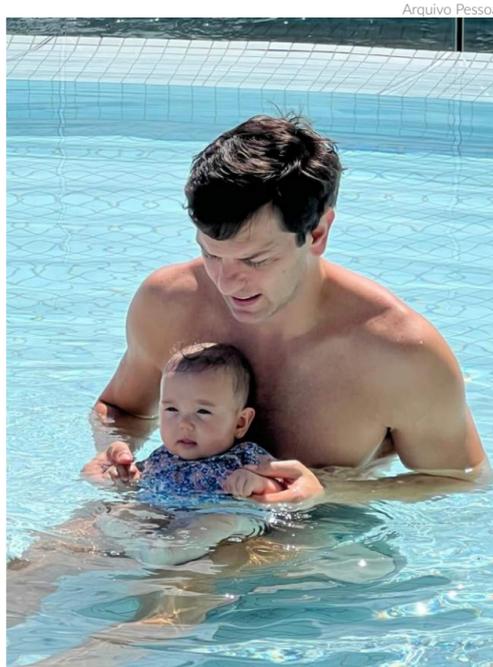
“Helena é o melhor presente do Dia dos Pais”

Aquariana com seis meses de idade, Helena chegou para iluminar a vida de toda família. **Carla e Ricardo Zitelmann Santos de Oliva**, Diretor Comercial e de Logística da Intermarítima, estão casados há cinco anos, e esperaram o momento certo para ter um bebê. Como foram morar nos Estados Unidos logo depois do casamento acharam melhor deixar para a volta. Quando voltaram, ainda na pandemia, Carla estava começando um novo trabalho no Banco Itaú e a fase era de adaptação.

Como Ricardo sempre sonhou com a paternidade, o nascimento de Helena foi uma emoção inesquecível e o nome já estava escolhido há muito tempo: “Gosto muito de crianças, convivia com quatro sobrinhos e não via a hora de ser pai. O dia em que ela nasceu foi de enorme alegria, nós e toda a família nos preparamos. A chegada de um bebê tem movimentado nossas vidas, os primos mais velhos estão adorando e são muito carinhosos, João Pedro, será o padrinho. Os avós são apaixonados”.

Advogado de formação, Ricardo depois de formado atuou na DPW durante três anos, depois foi estudar e trabalhar fora. Quando voltou para o Brasil começou na Intermarítima, ao lado do pai Roberto Oliva e do irmão Roberto.

Como frequentava a empresa familiar desde pequeno e trabalhava lá durante as férias ao lado do irmão Roberto, 12 anos mais velho, está realizado e, ao mesmo tempo, admite que é difícil separar a vida profissional da pessoal. “Acabamos falando muito de trabalho nos finais de semana



quando nos reunimos, é inevitável, mas eu gosto muito do que faço, é um nível de responsabilidade e entrega muito grande”.

Atualmente, todo o tempo livre é dedicado à esposa e à filha. “Procuro ser um pai presente, tento estar ao máximo com ela. Esta semana estou fora e morrendo de saudades, vejo diariamente e até várias vezes por dia pelo face time. Ela começou na natação e fico na piscina com ela, só não me arrisco no banho de banheirinha”, brinca.

E quando fala da filha, demonstra o quanto está encantado: “Nessa fase todo dia tem novidade. Helena é muito alegre e o sorriso dela é especial. Gosto de brincar com ela, de vê-la com os avós, com os tios e primos. Desde que ela nasceu senti que a partir dali teria uma enorme responsabilidade para toda a vida”.

Em um mundo com tantas informações e desafios, claro que a preocupação com o futuro da pequena é grande. “Procuramos brincar muito com ela, além da natação já faz aula de música, contamos histórias, estimulamos encontros com outras crianças. Vamos tentar mantê-la

longe das telas, até pelo menos dois anos. Uma parte da educação dos filhos é dos pais, outra é o meio em que vão viver e outra é a personalidade deles. Tenho certeza de que Helena tomará as atitudes certas. Amor e cuidado não faltarão”.

Dos pais, Caetana e Roberto, veio uma lição para a vida: “Eles sempre falavam que criamos filhos não para nós, mas para o mundo. Por isso eu sei que ela terá que seguir seus caminhos, buscar sua missão e relevância. Quero dar exemplos e valores que tenham impacto e contribuam para sua formação”.

CINEMA

Dicas de filmes para gostos variados



Divulgação

Difícil não chorar, mas vale a pena assistir **“O Rei Leão”** (The Lion King, 1994), de Roger Allers e Rob Minkoff. O clássico da Disney foi inspirado em “Hamlet”, de William Shakespeare e mostra as aventuras de Simba após a morte do pai. O pequeno precisa descobrir o caminho para reconquistar o legado do pai e qual é o seu propósito no mundo. E ainda vencer o detestável vilão para atrapalhar tudo.

Filme biográfico inspirado em Richard Williams, pai das famosas tenistas Serena e Venus Williams, **“King Richard: Criando Campeãs”** é uma história de sacrifícios e obstinação de um pai usando métodos não convencionais para transformar as filhas em campeãs de tênis.



Divulgação



Divulgação

Também é triste, mas excelente, o drama **“Meu Pai”**, com Anthony Hopkins como o idoso que sofre de demência e se recusa a aceitar ajuda da filha Annie (Olivia Colman) e de cuidadores. Pela primeira vez, pelo menos que eu lembre, um filme retrata a doença pelo olhar do doente. Perturbador e real, com atuação impecável de Hopkins.

“À Procura da Felicidade”, com Will e Jaden Smith, pai e filho também na vida real retrata o relacionamento dos dois após o abandono da esposa e mãe. Enfrentando problemas financeiros e muitas dificuldades, Chris precisa encontrar forças para cuidar do menino de apenas cinco anos.



Divulgação



Divulgação

Na época da estreia, em 1979, o filme **“Kramer vs Kramer”** tocou com ousadia no tema de divórcio e paternidade. Ted Kramer (Dustin Hoffman) é um profissional para quem o trabalho vem antes da família. Quando Joanna (Meryl Streep) sai de casa, deixa Billy (Justin Henry), o filho do casal. Quando ela volta para exigir a guarda da criança, Ted não aceita e os dois vão para o tribunal. Vale ver ou rever.

“A Vida é Bela” venceu três prêmios Oscar e dividiu opiniões. Uns gostaram, outros acharam exagerada a mistura de drama e comédia. Ambientado na 2ª Guerra Mundial, conta como o judeu Guido, aprisionado em um campo de concentração nazista com o filho, usa do humor para tentar fazer o garoto acreditar que tudo não passa de uma grande brincadeira.



Divulgação

LEITURA

As dores e alegrias da paternidade

Não faltam histórias e personagens de pais e filhos na literatura, em vários gêneros. Escolhi duas indicações: **“Crônicas de Pai”**, de Leo Aversa, e **“O filho Eterno”**, de Cristovão Tezza, vencedor dos mais importantes prêmios literários brasileiros e traduzido em muitos países.



Divulgação

Com histórias que vão do nascimento à pré-adolescência de seu filho Martín, e da relação de ser cuidado e agora cuidar e acompanhar o pai, o fotógrafo e escritor **Leo Aversa** percorre um caminho de lembranças da juventude e reflexões sobre ser um pai e um filho em constante evolução. **“Crônicas de Pai”** (Ed. Intrínseca) reúne crônicas inéditas e outras publicadas em sua coluna no jornal O Globo. Narrativas comoventes, engraçadas e corriqueiras, como o dia a dia de todos nós, apresentam três gerações de homens unidos por laços de amor e cuidado. Em edição de luxo, com capa dura, pintura trilateral e projeto gráfico de Aline Ribeiro, o livro tem belas e sensíveis ilustrações da artista Poeticamente Flor e apresentação de Adriana Calcanhotto.

Em **“O Filho Eterno”** (Editora Record), romance de **Cristovão Tezza** expõe as dificuldades, inúmeras, e as saborosas pequenas vitórias de criar um filho com síndrome de Down. Um filho desejado, mas diferente, com muito estranhamento inicial. O pai assume que a urgência não é resolver o tal problema do menino — haveria algo a ser resolvido? —, mas o espaço que o filho ocupará, para sempre, na vida do casal. O périplo por clínicas e consultórios médicos em uma época em que o assunto não era tão estudado, ainda envolto por certo grau de misticismo, e a tensa relação inicial com a mulher. Aos poucos, o pequeno Felipe vai conquistando o seu lugar de filho. O pai supera a fase de negação e já não vê mais a condição do primogênito como uma espécie de “maldição inesperada”, enxergando-o como um indivíduo único, que necessita de amor e cuidado. O autor aproveita as questões que apareceram pelo caminho desde o nascimento de Felipe para reordenar a própria história. Foi adaptado para o cinema em 2016, com direção de Paulo Machline.



Divulgação

BE+



pcdazero/Pixabay

- Pesquisadores da Universidade de Harvard (EUA) concluíram que a prática do Tai Chi Chuan tem uma longa lista de benefícios para a saúde. A soma dos movimentos corporais em forma de coreografia, aliados a um estado de espírito alerta, mas calmo, melhora o equilíbrio e o alongamento, reduz a ansiedade e previne doenças cardiovasculares, aumentando moderadamente a frequência cardíaca.
- Amamentar é um ato de amor e saúde para a mãe e o bebê. Por isso, o tema da Semana Mundial do Aleitamento Materno no Agosto Dourado é “Reduzindo a lacuna: apoio à amamentação para todos” que busca, entre outros objetivos, a redução das desigualdades da amamentação, com foco nos grupos vulneráveis. Em média, quanto mais renda a família tem, por mais tempo o bebê mama no peito.
- Em tempos de Olimpíadas, matéria do Valor destaca que é altamente indicado levar lições aprendidas durante a prática de esportes para o trabalho das lideranças nas empresas. Segundo especialistas e CEOs que se dedicam a atividades físicas, uma rotina de exercícios pode aperfeiçoar a capacidade de atuar em equipe e imprimir mais determinação à agenda.

BE-

- O Instituto Sou da Paz analisou 124 casos de feminicídios no primeiro semestre no Estado de São Paulo. Em 85 deles, vítimas foram mortas em residências, o que representa 68% do total. O Instituto tem criticado cortes no orçamento das delegacias para mulheres, o que prejudica o atendimento,
- Mais um ponto de reflexão sobre o excesso de celulares e Internet em nossas vidas. Estudos sugerem que o uso excessivo de tecnologia pode estar associado a um aumento na distração e na dificuldade de foco, que são problemas frequentemente relatados por adultos a partir dos 30 anos.
- O Brasil é o segundo país no mundo com mais roubos de dados de cartões de pagamento e perde apenas para os Estados Unidos, segundo levantamento da NordVPN, uma das grandes multinacionais de [cibersegurança](#).