



portalbenews.com.br

ESTILO BE Na coluna desta semana, a jornalista Ivani Cardoso traz dicas de teatro, literatura e um tributo à banda Nirvana ► **p16**



ARTIGO Luiz Dias Guimarães: sociedade já está imersa em um ambiente virtual de ilusões e distorções da realidade ► **p13**



Marcelo Camargo/Agência Brasil



SALGADO FILHO Anac aprova repasse de R\$ 426 milhões à concessionária

Recursos serão utilizados para a reconstrução do aeroporto, que sofreu danos devido às tempestades que atingiram quase todo o RS ► **p3**

Rodrigo Borthagaray



HOJE
CADERNO ESPECIAL
MERCOSUL EXPORT

Mercosul Export discute infraestrutura, sustentabilidade e integração
CADERNO ESPECIAL ► **p5 a p12**

BAHIA Com empresas chinesas, estado quer transformar terminal em porto verde ► **p3**

SÃO PAULO Incêndios fecham rodovias e Governo Estadual cria gabinete de crise ► **p4**

OPINIÃO Tecnologia, Santos e Brasil, temas que se unem na reflexão de Adilson Luiz Gonçalves ► **p14**

EDITORIAL

Um Porto Verde na Bahia: Um Passo Rumo à Sustentabilidade e ao Desenvolvimento

A proposta do Governo da Bahia em transformar o Terminal Portuário Miguel de Oliveira em um "porto verde" aponta para um importante caminho para o setor de transportes, que pode ser adequado e ter seus impactos ambientais reduzidos. Além disso, a parceria com empresas chinesas, líderes mundiais em infraestrutura e tecnologia, demonstra a ambição do governo baiano em posicionar o estado como um hub estratégico para o comércio sustentável.

A transformação de um porto em uma instalação verde envolve a adoção de práticas e tecnologias que minimizam os impactos ambientais, como a redução das emissões de gases de efeito estufa, o uso eficiente de energia e água, a gestão adequada dos resíduos e a proteção da biodiversidade. Ao investir em um porto verde, a Bahia não apenas contribui para a preservação do meio ambiente, mas também atrai investimentos, gera empregos e fortalece sua competitividade no cenário global.

A decisão de transformar o Terminal Portuário Miguel de Oliveira em um porto verde também demonstra a importância crescente da sustentabilidade para o setor portuário. Os portos são infraestruturas essenciais para o comércio internacional, mas também são grandes geradores de poluição e de impactos ambientais. A busca por soluções mais sustentáveis é, portanto, uma necessidade urgente para garantir a perenidade do setor e atender às demandas da sociedade.

A parceria com empresas chinesas, como o Yantian Port Group, que opera um dos maiores portos do mundo, traz consigo uma vasta experiência e conhecimento técnico. A transferência de tecnologia e a cooperação entre os dois países podem acelerar o processo de transformação do porto baiano em um modelo de sustentabilidade para outros portos brasileiros e da América Latina.

É importante destacar que a transformação de um porto em uma instalação verde é um processo complexo e que exige investimentos significativos. No entanto, os benefícios a longo prazo são inúmeros, como a redução dos custos operacionais, a melhoria da imagem do porto e o aumento da sua competitividade.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Anac autoriza repasse de R\$ 426 milhões à concessionária do Salgado Filho

HUB

- 3 Acordo entre Vale e Ministério dos Transportes deve ultrapassar R\$ 10 bilhões

REGIÃO NORDESTE

- 3 Bahia quer transformar terminal em porto verde

REGIÃO SUDESTE

- 4 SP cria gabinete de crise para ações contra incêndios no Interior

CADERNO MERCOSUL EXPORT

- 6 Hidrovia Paraguai-Paraná: desafios e oportunidades em debate
- 7 Ascensão de combustíveis limpos: oportunidade para a América do Sul
- 8 Entraves que atrasam projetos no Mercosul são discutidos no InfraJur
- 9 Guillermo Valles: um lutador incansável pelo Mercosul
- 10 Presidente do Sopesp defende tecnologias para mitigar problemas de acessos
- 12 Comitiva visita Porto de Montevideu e reforça integração com o Uruguai

OPINIÃO

- 13 "O avatar que somos", por Luiz Dias Guimarães
- 14 "Tecnologia, Santos e Brasil", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

- 16 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 reportagem
Cássio 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@redebeneews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebeneews.com.br

(11) 91615.1200

**Acordo bilionário 1**

O Ministério dos Transportes e a Vale estão próximos de fechar um acordo de mais de R\$ 10 bilhões para o setor ferroviário. Será uma contrapartida à renovação das concessões das ferrovias da mineradora. Segundo o ministro Renan Filho, essa cifra será fundamental para o novo plano nacional de desenvolvimento do modal, financiando outros projetos. As negociações estão avançadas e devem ser oficializadas nas próximas semanas, informou o titular da pasta.

Acordo bilionário 2

Renan Filho também pretende realizar de 12 a 13 leilões de rodovias nos próximos meses, uma iniciativa que deve impulsionar “o maior ciclo de concessões rodoviárias da história do Brasil”. Entre os ativos que serão oferecidos, está a BR-381, em Minas Gerais, conhecida como “Rodovia da Morte” e que já passou por dois leilões sem interessados. A proposta para a rodovia mineira foi reestruturada para ampliar sua atratividade.

Marco regulatório portuário

A Comissão de Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias da Câmara dos Deputados (Cepertos) realizará uma audiência pública com seus integrantes nessa segunda-feira, dia 26, às 14h30, no Plenário 3 do Anexo II da Câmara dos Deputados. A sessão integra o calendário da Cepertos em sua fase final para elaborar uma proposta de atualização do marco regulatório do setor portuário.

Santa Catarina Day 1

A infraestrutura logística de Santa Catarina será debatida na próxima terça-feira, dia 27, em Brasília, no Santa Catarina Day, que reunirá autoridades federais e regionais e empresários com atuação no estado. O evento, que terá a presença do governador Jorginho Melo e do senador Beto Martins, ocorrerá na sede do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), braço técnico da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA).

Santa Catarina Day 2

Durante o Santa Catarina Day, será assinado o Plano Estadual de Logística de Transportes (PELT), que irá diagnosticar deficiências e propor soluções para os setores público e privado.

Anac autoriza repasse de R\$ 426 milhões à concessionária do Salgado Filho

Recursos serão utilizados para a reconstrução do aeroporto, que sofreu danos devido às tempestades que atingiram quase todo o RS

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

A diretoria da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) aprovou o pagamento de R\$ 425,96 milhões à empresa Fraport, responsável pela concessão do Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre (RS). Esses recursos serão utilizados para a reconstrução do aeroporto, que sofreu danos significativos devido às tempestades que atingiram quase todo o estado entre o final de abril e maio deste ano. No entanto, essa medida cautelar ainda depende da aprovação do Ministério de Portos e Aeroportos.

O Salgado Filho, que responde por mais de 90% do tráfego aéreo no Rio Grande do Sul, permaneceu totalmente fechado a partir de 3 de maio, quando as inundações atingiram as pistas de pouso e decolagem e o terminal de passageiros. As operações de embarque e desembarque foram retomadas em meados de julho, embora os aviões ainda estejam utilizando a Base Aérea de Canoas, localizada a cerca de dez quilômetros de distância, para pousos e decolagens.

De acordo com a Fraport, a interrupção das atividades e a necessidade de reparar os danos causados pelas enchentes geraram um impacto financeiro significativo. A empresa estima que apenas a reconstrução do Salgado Filho exigirá aproxima-



O Salgado Filho, que responde por mais de 90% do tráfego aéreo no RS, permaneceu totalmente fechado a partir de 3 de maio, quando as inundações atingiram diversos setores

damente R\$ 1 bilhão. Em vista disso, a concessionária solicitou ao Governo Federal uma revisão extraordinária do contrato de concessão de infraestrutura aeroportuária. A empresa considera a “concessão de equilíbrio cautelar” essencial para garantir a rápida retomada das operações.

“Sobre o modo de recomposição, [a empresa] entende que a melhor forma é o pagamento em dinheiro, a título de indenização, de modo a não incorrer no risco iminente de inliquidez de caixa e possibilitar a tentativa de se retomar a operação aeroportuária o mais rápido possível. A concessionária também pede que sejam cobertos custos extraordinários ainda não conhecidos”, explicou o diretor-presidente substituto da Anac, Tiago Sousa Pereira, durante a reunião extraordinária do cole-

giado, realizada na sexta-feira, em Brasília (DF).

Obras e manutenção

Conforme Pereira, que relatou o processo, dos R\$ 425,96 milhões aprovados, R\$ 362,22 milhões serão destinados ao início das obras de reconstrução do Aeroporto Salgado Filho, enquanto cerca de R\$63,94 milhões serão utilizados para a manutenção das atividades aeroportuárias até a conclusão das obras.

Por se tratar de uma medida cautelar, ou seja, adotada por precaução com o objetivo de proteger o interesse público, a decisão poderá ser revista após uma análise mais aprofundada dos contratos de concessão e, principalmente, da apólice de seguro contratada pela Fraport.

“Apesar da existência de

previsão, no contrato de concessão, para a contratação de apólice de seguros visando a mitigação de possíveis danos ao patrimônio da concessionária, tal sinistro ainda está em avaliação pela seguradora responsável pela apólice. Sendo assim, ressalta-se a importância da Anac acompanhar os desdobramentos desta avaliação, de modo a podermos explorar alternativas para proteger o interesse público caso estes restem prejudicados, ressaltando a recomendação que a concessionária persiga, com a máxima diligência, o valor da indenização a ser recebido, em todas as instâncias necessárias”, enfatizou Pereira, adicionando que a Advocacia-Geral da União (AGU), ao ser consultada, reconheceu a legalidade da revisão extraordinária do contrato de concessão.

REGIÃO NORDESTE

Bahia quer transformar terminal em porto verde

Representantes do Governo Estadual discutiram uma possível parceria com empresas chinesas

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo da Bahia, em parceria com empresas da China, estudam a possibilidade de transformar o Terminal Portuário Miguel de Oliveira em um “porto verde”. Para isso, a unidade, localizada no Porto de Aratu, em Candeias, teria sua infraestrutura adaptada com padrão internacional de sustentabilidade. A proposta entrou em discussão em uma reunião

na última quinta-feira (22).

O encontro contou com a presença do titular da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE), Angelo Almeida, e representantes de empresas chinesas. Um dos nomes presentes foi o Yantian Port Group, operador do Porto de Shenzhen. A comitiva também incluiu empresas como Cosco Shipping, BYD Auto e CCCC Water Transportation Consultants.

Durante o encontro, que também contou com a presença de técnicos da SDE, Ba-

hiainveste, Secretaria de Meio Ambiente (Sema) e Codeba (Companhia das Docas do Estado da Bahia), o secretário Angelo Almeida destacou que 94% da matriz energética da Bahia já é composta por fontes limpas, o que facilita a transição energética nos portos do estado.

“Queremos ter um porto verde, no padrão mundial de liderança neste segmento. Nossa intenção é gerar emprego e renda. Por isso, o Governo da Bahia não medirá esforços no sentido de construir e cola-

borar com a criação de um consórcio com o governo e empresas chinesas”, afirmou o secretário. Porém, ainda foram divulgadas quais mudanças seriam feitas no porto para transformá-lo em “verde”.

“O diálogo com as empresas chinesas reforça o compromisso do governo baiano em integrar o estado ao movimento global de transição ecológica. Desse modo, destacando a Bahia como um hub estratégico para o comércio sustentável”, diz o comunicado do governo.

REGIÃO SUDESTE

SP cria gabinete de crise para ações contra incêndios no Interior

De acordo com o Governo do Estado, 30 cidades estão com alerta máximo para grandes queimadas

Divulgação/Governo de SP

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O Governo de São Paulo estabeleceu um gabinete de crise para oferecer uma resposta rápida à população em relação aos incêndios intensos que estão ocorrendo no interior do estado. As ações de monitoramento e controle, que estão sendo realizadas durante todo o final de semana, fazem parte da Operação SP Sem Fogo e envolvem técnicos da Defesa Civil do Estado, além das secretarias da Segurança Pública, Agricultura e Abastecimento e de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística.

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) participou de uma reunião realizada na sexta-feira (23) no gabinete de crise montado no Palácio dos Bandeirantes, sede do Executivo estadual.



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, participou na sexta-feira de uma reunião no gabinete de crise montado no Palácio dos Bandeirantes, sede do Executivo estadual

Segundo o monitoramento do Centro de Gerenciamento de Emergência da Defesa Civil, 30 cidades estão sob alerta máximo devido às grandes queimadas e possuem focos ativos de incêndio. Essas regiões apresentam baixa umidade do ar e um risco elevado devido à onda de

calor que atinge todo o estado.

Os incêndios florestais podem devastar grandes áreas de vegetação natural e, com a ajuda das rajadas de vento, o fogo pode se espalhar rapidamente. As queimadas produzem fumaça densa e tóxica, prejudicando o meio ambiente e a saúde humana, provocando problemas

respiratórios e doenças cardiovasculares. Dois funcionários de uma usina em Urupês morreram na sexta-feira enquanto tentavam combater um incêndio.

Na noite de sexta-feira, o Governo de São Paulo divulgou em seu site oficial (www.saopaulo.sp.gov.br) uma lista de rodovias concedidas e estaduais que es-

tavam interditadas devido a situações críticas causadas por grandes incêndios. Essas interdições, que variavam entre total e parcial, estavam impactando significativamente o tráfego em diversas regiões.

A recomendação é que os motoristas evitem essas rotas até que a situação seja normalizada, procurando alternativas seguras para seus deslocamentos. É essencial que todos permaneçam atentos às atualizações contínuas sobre as condições de tráfego, que são monitoradas em tempo real pelas equipes de emergência e concessionárias responsáveis.

O estado também reforçou o alerta para que os motoristas redobrem a atenção em todas as rodovias. Caso essa travessia seja inevitável, é importante reduzir a velocidade, manter os faróis baixos acesos e uma distância segura do veículo à frente.

Sustenta EXPORT

Fórum Nacional de Transição Energética no Setor de Infraestrutura

28 de agosto - 16h30

Painel

Descarbonização como fator imperativo de desenvolvimento e transformação dos serviços prestados pelos operadores logísticos

Participantes:



Marcella Cunha
Diretora-Executiva da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (ABOL)



Gilberto Lima Jr.
CEO da ID Logistics



Fernando Correa
Diretor Geral da Andreani Logística



Rodrigo Casado
CEO da Movecta

"Um olhar apurado sobre o futuro do Brasil e do planeta"

1º
EVENTO EMPRESARIAL DE NORONHA

Acompanhe a programação:
www.forumbrasilexport.com.br

Transmissão ao vivo e gratuita pela TV BE News



GRUPO



PATROCÍNIO



INICIATIVA E REALIZAÇÃO

APOIO INSTITUCIONAL

APOIO TÉCNICO

PRODUÇÃO

MÍDIA OFICIAL



MERCOSUL EXPORT

FORO INTERNACIONAL DE LOGISTICA,
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Mercosul Export 2024 levanta debates sobre infraestrutura, energia limpa e integração

Caderno especial traz o
que foi destaque nos dois
dias do fórum internacional
promovido pelo Grupo Brasil
Export em Montevideu

► p6 a 12

LEIA TAMBÉM:

Guillermo Valles: um lutador
incansável pelo Mercosul ► p9

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

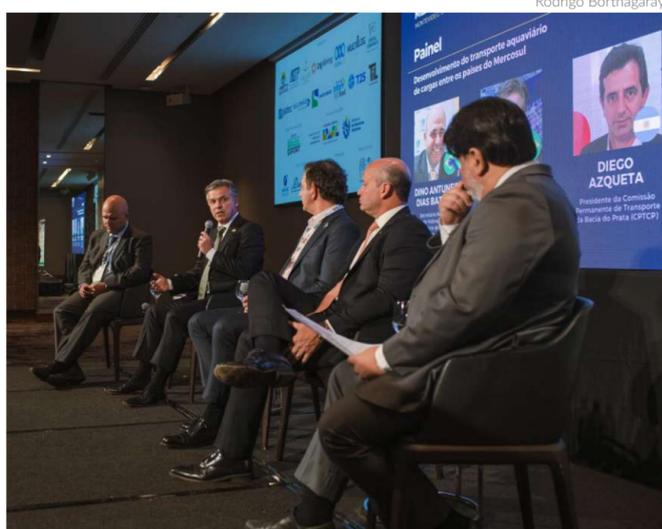
TRANSPORTE

Hidrovia Paraguai-Paraná: desafios e oportunidades em debate

Via aquaviária é vista como solução para melhorar o transporte de cargas no Mercosul, especialmente commodities

JÚNIOR BATISTA

junior.batista@redebeneews.com.br



Rodrigo Borthagaray

cional de Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos; e Diego Azqueta, presidente da Comissão Permanente de Transporte da Bacia do Prata.

Eduardo Nery ressaltou que “a falta de capacidade de transporte tem sido um grande obstáculo para o desenvolvimento de negócios na região, afetando não apenas o Brasil, mas também países como Bolívia e Paraguai”. A proposta de concessão para a hidrovia é vista como uma solução viável para assegurar um canal de navegação utilizável durante todo o ano, beneficiando todos os cinco países envolvidos na bacia do rio da Prata.

Ele destacou que o Brasil agora mostra um compromisso claro em desenvolver a hidrovia, algo que antes era tratado com menos prioridade. “Esse novo compromisso é acompa-

nhado de esforços conjuntos com outras nações para melhorar a infraestrutura da hidrovia”, afirmou.

Os debatedores também apontaram desafios técnicos que precisam ser superados, como a remoção de obstáculos no leito do rio para melhorar a navegação. Dino Batista enfatizou que pequenas mudanças no canal navegável, como a remoção de pedras, podem ter um grande impacto na segurança e eficiência da navegação.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Toda a sua programação está disponível no canal @tv_benews no Youtube e no site www.tvbenews.com.br.

O painel “Desenvolvimento do transporte aquaviário de cargas entre os países do Mercosul”, realizado no dia 15 deste mês, durante o Mercosul Export, em Montevídeu, no Uruguai, discutiu o atual estado da Hidrovia Paraguai-Paraná. A via aquaviária que atravessa o Paraguai e deságua no rio Paraná, na fronteira entre o Paraguai e a Argentina, é considerada crucial para melhorar o transporte de cargas no Mercosul, especialmente commodities como minério de ferro e soja.

No painel foram discutidos

os desafios enfrentados pela hidrovia nos últimos anos e a importância de garantir a confiabilidade do transporte de cargas ao longo de todo o ano. O deba-

te teve a participação de Eduardo Nery, diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Dino Antunes Dias Batista, secretário na-

A situação da Hidrovia Paraguai-Paraná e o transporte de cargas pela via foram debatidos no painel “Desenvolvimento do transporte aquaviário de cargas entre os países do Mercosul”



ABEPH
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS



**ASSOCIAÇÃO
BRASILEIRA DAS
ENTIDADES
PORTUÁRIAS E
HIDROVIÁRIAS**

Há 66 anos unindo mares, defendendo interesses e construindo o futuro portuário do Brasil.



www.abeph.com.br

[company/abeph](https://www.linkedin.com/company/abeph)

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

+55(61) 3034-2274

O SETOR PORTUÁRIO É VITAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS

Nesse universo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar 96 empresas associadas detentoras de mais de 241 terminais portuários, incluindo arrendamentos e TUPs, que movimentam todos os perfis de carga. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 19% do PIB e 76% da movimentação portuária nacional, em 2022.

ABTP, SEMPRE ATUANDO NA REPRESENTAÇÃO E DEFESA DIRETA DO SETOR!

ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Ascensão de combustíveis limpos: oportunidade para a América do Sul

Especialistas defendem maior cooperação no Mercosul no desenvolvimento do hidrogênio verde

Rodrigo Borthagaray

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redebeneews.com.br

Os combustíveis do futuro surgem como uma oportunidade para os países da América do Sul se tornarem potências para fornecer essas novas fontes de energia, segundo especialistas do setor. Especialmente o hidrogênio verde. Esse foi um dos temas em debate no Mercosul Export, que ocorreu na última semana em Montevideu, no Uruguai.

O painel "Criação de corredores logísticos verdes e boas práticas em desenvolvimento sustentável no setor de infraestrutura" teve moderação do diretor geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo, e participação do presidente da Infra

SA, Jorge Bastos; do presidente da Multilog e do Conselho do Mercosul Export, Djalma Vilela; do consultor naval e ex-presidente da Federación de la Industria Naval Argentina (Fina), Raul Eugênio Podetti; e da coordenadora do programa de hidrogênio verde do Ministério de Indústria, Energia e Mineração do Uruguai, María José González.

"As indústrias naval e de transporte marítimo já identificaram a necessidade de infraestrutura para abastecimento de embarcações que adotem esses combustíveis sustentáveis na região. Embora o tema seja discutido no Nordeste do Brasil, a região Sul ainda debate pouco sobre seu potencial para se tornar um polo de abastecimento naval com tecnologia de combustíveis verdes", defende Vilela.

Segundo os painelistas, a transição energética representa



Debatedores que participaram do painel "Criação de corredores logísticos verdes e boas práticas em desenvolvimento sustentável no setor de infraestrutura" do Mercosul Export

uma oportunidade econômica inédita para a América do Sul. Com a transição para uma economia mais sustentável, o desafio é maximizar o valor local agregado, adaptando-se às necessidades de mercado e aproveitando as vantagens competitivas naturais.

"A cooperação regional é essencial para superar obstáculos logísticos e de infraestrutura, garantindo que os países sul-americanos possam competir de forma eficaz no cenário global. Países como Uruguai, Argentina, Brasil e Paraguai estão moldando suas estratégias

as para se tornarem líderes na produção de combustíveis verdes", disse Podetti.

O Uruguai tem investido no hidrogênio verde produzido a partir de energias renováveis e água. "Essa tecnologia é uma solução ideal para o setor logístico pesado (caminhões), pois reduz o peso e o espaço ocupados por baterias e diminui o tempo de recarga, fatores essenciais para a viabilidade econômica do transporte (elétrico) de longa distância", detalhou María José González.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Toda a sua programação está disponível no canal @tv_benews no Youtube e no site www.tvbenews.com.br.



GALLOTTI E ADVOGADOS ASSOCIADOS, 25 ANOS DE GARANTIA QUE VOCÊ NÃO VAI PERDER A VIAGEM



Com o Gallotti Advogados Associados, você ganha tempo e dispensa problemas. Seja mais um parceiro de sucesso.

DIREITO MARÍTIMO / DIREITO ADUANEIRO TRIBUTÁRIO / DIREITO PORTUÁRIO / DIREITO REGULATÓRIO
DIREITO ADMINISTRATIVO / DIREITO TRABALHISTA / DIREITO CIVIL / DIREITO AMBIENTAL

Serviços jurídicos no segmento de transportes e infraestrutura, com atuação especializada perante Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Secretaria do Patrimônio da União – SPU, Tribunal de Contas da União – TCU, Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, além de ampla experiência junto ao Poder Judiciário, com atuação nas Justiças Estaduais e Federais, Justiça do Trabalho, Tribunais Regionais Federais, Superior Tribunal de Justiça – STJ e Supremo Tribunal Federal – STF.



Alcance novos níveis de produtividade com inovação em Big Data.

Eleve o desempenho e a competitividade em toda a cadeia de infraestrutura e logística, transformando informações em decisões estratégicas.



Fale com um de nossos especialistas!



Nas redes, busque por Gallotti Advogados

www.gallotti.adv.br
advogados@gallotti.adv.br
Tel.: 61 3013 9050
OAB/DF Nº 0435/97



GALLOTTI Advogados Associados

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

INFRAESTRUTURA

Entraves que atrasam projetos no Mercosul são discutidos no InfraJur

Entre as críticas dos especialistas estão a falta de clareza nas regulamentações, a alta burocracia e a insegurança jurídica

YOUSEFE BATISTA

yousefe.batista@redebnews.com.br

Os desafios impostos pela burocracia e pela legislação ambiental no desenvolvimento de novos projetos de infraestrutura no Mercosul foram tema central do painel do InfraJur, evento que fez parte da programação do Mercosul Export, realizado em Montevidéu, no Uruguai, nos dias 15 e 16.

A complexidade e o atraso nos processos de licenciamento ambiental são problemas notáveis no Brasil. De acordo com a Lei nº 6.938/81 e o artigo 225 da Constituição, o objetivo do Licenciamento Ambiental é garantir um meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo responsabilidades ao



Rodrigo Borthagaray

Os desafios impostos pela burocracia e pela legislação ambiental no desenvolvimento de novos projetos de infraestrutura no Mercosul foram tema central do painel do InfraJur

(IBL), comparou o processo de licenciamento brasileiro com o do Uruguai, onde a obtenção de uma autorização ambiental para a expansão de um terminal levou um ano, enquanto no Brasil o mesmo processo poderia levar muito mais tempo. “Precisamos aprender com nossos vizinhos e adaptar práticas mais eficientes que agilizem o processo”.

Mário Povia, presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), abordou as iniciativas legislativas no Congresso para mitigar os problemas. Foram mencionados dois projetos de lei em discussão: um para consolidar regulamentos aduaneiros no Mercosul, bloco eco-

nômico formado por Argentina, Brasil, Paraguai, Uruguai e Venezuela para promover a integração comercial entre seus membros; e outro, a Lei Geral Ambiental, que visa proteger servidores públicos de ações judiciais relacionadas a licenças ambientais.

“O excesso de burocracia e a insegurança jurídica, como as ações civis públicas contra técnicos, desincentivam a atuação eficaz dos servidores e afetam a confiança no sistema”, explicou.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Toda a sua programação está disponível no canal @tv_benews no Youtube e no site www.tvbenews.com.br.

poder público para controlar atividades que possam causar degradação. Mas a prática tem mostrado que sua execução é frequentemente marcada por morosidade e ineficiência.

Entre as críticas dos especialistas estão a falta de clareza nas regulamentações, a alta burocracia e a insegurança jurídica. Jacqueline Wendpap, presidente do Conselho de Administra-

ção da Portos RS, destacou como essas questões afetam diretamente o setor. “A estrutura dos órgãos ambientais é inadequada, com número insuficiente de funcionários para a demanda, e há uma tendência de focar em detalhes minuciosos em vez de avaliar o impacto global dos projetos”, afirmou.

Ricardo Molitzas, presidente do Instituto Brasil Logística



MULTILOG

Precisando de **transporte seguro e eficiente para o seu negócio?**

Além das soluções em logística com armazéns alfandegados, a Multilog oferece transporte rodoviário de cargas.

Transporte NACIONAL

Transporte ADUANEIRO

Transportes ESPECIAIS

OPERAÇÕES EM NÚMEROS

- 500 milhões** em mercadorias transportadas / mês
- 3 milhões** em KM rodados/mês
- 4 regiões** 19 estados de cobertura

Uma frota de veículos completa para movimentar cargas pelo Brasil.

Temos certificados de autorização para transporte de diversas cargas além das tradicionais, como:

Medicamentos e insumos controlados, produtos da saúde, alimentos, cosméticos, saneantes domissanitários, produtos químicos, cargas perigosas e muito mais.

A Torre de Controle da Multilog possui total visibilidade para gerir e reportar operações, contando com gestão de risco 24 horas por dia, 7 dias por semana, 2 sistemas inteligentes de rastreamento e apólice de seguro.

Descubra como otimizar sua cadeia de suprimentos através da Logística Integrada.

Entre em contato com a nossa equipe comercial através do QR Code ao lado:



MULTILOG
Logística Integrada

@multilogbrasil

f @multilog

in @multilog

@multilogbrasil



ODFJELL TERMINALS
GRANEL QUÍMICA LTDA.

HÁ 50 ANOS CONECTANDO MODAIS, MOVIMENTANDO CARGAS E CONTRIBUINDO PARA A TRANSFORMAÇÃO DA LOGÍSTICA DE GRANÉIS NO BRASIL.

A Granel Química, empresa associada ao Grupo Odfjell, é líder na movimentação e armazenagem de produtos a granel essenciais para o nosso dia a dia, tais como petroquímicos, químicos industriais, óleos vegetais, gordura animal, biocombustíveis, fertilizantes, entre outros.

Opera sete terminais multimodais de cargas líquidas e secas, estrategicamente localizados em todas as regiões do país.

www.granel.com.br

www.linkedin.com/company/granel-química

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

RECONHECIMENTO

Guillermo Valles: um lutador incansável pelo Mercosul

Embaixador do Uruguai no Brasil foi homenageado pelo trabalho em prol do fórum e por fortalecer os laços entre os dois países

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenews.com.br

O Mercosul Export - Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes reuniu nos dias 15 e 16 deste mês, em Montevideu, no Uruguai, as principais autoridades brasileiras e dos países vizinhos, visando o bom diálogo e o estreitamento de relações. A realização das duas edições do evento, em 2023, também na capital uruguaia, e agora em 2024, certamente não teria sido possível sem a atuação do embaixador do país no Brasil, Guillermo Valles.

O papel do embaixador em prol da viabilização do fórum foi reconhecido pelo Grupo Brasil Export. Durante a solenidade

de abertura do Mercosul Export deste ano, Valles foi nomeado presidente honorário do Conselho do Mercosul Export.

Na ocasião, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, interrompeu o discurso que fazia para entregar uma placa a Valles. “Uma homenagem pela sua incansável luta na construção do Mercosul e dessa relação bilateral entre os países”, disse.

Valles tem sido uma figura muito importante no fortalecimento dos laços comerciais entre Brasil e Uruguai, com foco principalmente nos projetos e nas obras de logística e infraestrutura que pretendem beneficiar os dois países.

Um exemplo disso foi a participação na entrega, por parte do governo uruguaio, do estudo de demanda definitivo para implantação da Hidrovia Brasil-Uruguai. Esses dados, levados no



Guillermo Valles recebeu de Fabrício Julião uma placa alusiva à sua atuação em prol do Mercosul Export e foi nomeado presidente honorário do Conselho do Mercosul Export

ano passado à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), serviram para análise de demanda do projeto de instalação e concessão da Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos. A via, por sinal, se apresenta como uma nova e importante rota para o escoamento de cargas

vindas do Uruguai e que poderá ser atendida pelos portos do Rio Grande do Sul.

“Temos a necessidade de relançar a navegação mercantil entre a Lagoa Mirim e a Lagoa dos Patos como forma de trazer desenvolvimento para o Rio Grande”, comentou Valles.

O embaixador disse em seu discurso que o Mercosul Export, bem como as autoridades brasileiras e uruguaias, estão fazendo história.

“O sentimento é esse. Projetos concretizados que vão atrair uma só coisa: desenvolvimento sustentável para nosso povo. Graças não somente às autoridades públicas. Essa mistura do setor público e privado, que é o propósito do Mercosul Export. Estamos todos trabalhando juntos e concretizando essa história”, disse.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Toda a sua programação está disponível no canal @tv_benews no Youtube e no site www.tvbenews.com.br.

Piacentini agora é Piatec

O mesmo compromisso com a excelência, qualidade e sustentabilidade que transforma seus desafios em grandes conquistas.



La Agencia Brasileña de Petróleo, Gas y Biocombustibles (ANP) aprobó la Resolución nº 971/2024, que moderniza las normas para la distribución, transporte y almacenamiento de GNL (gas natural licuado). La resolución tiene como objetivo adaptarse a nuevos modelos de negocio y ofrecer alternativas para el desarrollo de proyectos de GNL a pequeña escala. También introduce nuevos requisitos técnicos y de seguridad, junto con avances tecnológicos en el transporte. Además, la resolución amplía su alcance para incluir el GNL producido a partir de biometano, que recibirá un tratamiento similar al del gas natural, ayudando a reducir las incertidumbres regulatorias y apoyar el desarrollo del sector de biometano en Brasil.

Salomão Advogados está siguiendo de cerca este tema y las implicaciones en el desarrollo de nuevos proyectos relacionados con GNL a pequeña escala. Para más detalles, contáctenos a través del correo electrónico brasilia@salomaoadv.com.br.

SALOMÃO
ADVOGADOS

piatec.com [piatec](https://www.linkedin.com/company/piatec)

piatec
Construindo desafios

@salomaoadvogados

@salomaoadv.com.br

www.salomaoadv.com.br

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

DEMANDA

Presidente do Sopesp defende tecnologias para mitigar problemas de acessos

Modernização e inovação no setor portuário foram discutidos em um dos painéis do Mercosul Export

Rodrigo Borthagaray

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redenenews.com.br

Um dos painéis técnicos que fizeram parte da programação do Mercosul Export, Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, teve como tema central a modernização e a inclusão de novas tecnologias dentro do setor portuário. O presidente do Sindicato dos Operadores do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel, disse que o setor poderia pensar em práticas de última geração para tentar solucionar o que é considerado o principal gargalo dos portos brasileiros:

Acessos, sejam terrestres, ferroviários e até mesmo os aquaviários, são considerados pelos principais players do segmento como o principal problema a ser melhor solucionado



SANTOS BRASIL

26
anos

CONECTANDO O BRASIL E O MUNDO

De Norte a Sul, a Santos Brasil investe constantemente em tecnologias e no desenvolvimento de soluções para promover a competitividade dos seus mais de 10 mil clientes, por meio de uma logística integrada de seus ativos e serviços personalizados, do porto ao e-commerce, mantendo firme o seu compromisso com a preservação ambiental e o desenvolvimento humano.

Great Place To Work Certificada
Pacto Global Rede Brasil
ISEB3

CONFIE NO PODER DO SOL

S O L

Na Sustenta Infra Brasil, estamos comprometidos em **revolucionar** a forma como as infraestruturas são **concebidas, construídas e mantidas**. Nossa especialização em tecnologia de última geração nos permite oferecer soluções inovadoras que tornam as operações mais eficientes, sustentáveis e inteligentes.

Com a expertise e o comprometimento da nossa equipe, estamos aqui para tornar sua transição para a energia solar fácil e eficiente.

Sustenta Infra Brasil

ENERGIA SOLAR PARA PORTOS E AEROPORTOS

11 93069-9949
solar@sinfra.br.com

CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 10

os acessos.

Acessos, sejam terrestres, ferroviários e até mesmo os aquaviários, são considerados pelos principais players do segmento como principal problema a ser melhor solucionado, visando o crescimento e modernização dos complexos portuários brasileiros.

Usando especificamente os portos do estado de São Paulo, onde o Sopesp tem importante atuação através dos operadores portuários associados, Prunzel citou a necessidade de uso de novas tecnologias para solucionar o problema dos acessos.

"Nós temos um grande desafio de infraestrutura que todos nós sabemos que é a questão dos acessos. Nós não sabemos ainda qual é o gargalo, e eu acho que aí vai precisar de um tecnologia, o que vem de novidade nessa tecnologia para esse problema", comentou.

Prunzel defendeu a ideia de um condomínio portuário para tratar de grandes problemas de logística e infraestrutura, juntando esforços de operadores portuários, autoridades

portuárias e demais envolvidos com o propósito de desenvolvimento do setor.

"Um ponto que todos operadores de São Paulo tem trabalhado fortemente é continuar nessa jornada de tecnologia, da busca das melhores práticas e também de performance", completou.

Papel da agência

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Alber Vasconcellos, afirmou que já existe bastante tecnologia e modernização dentro das operações portuárias, fazendo inclusive comparações com outros terminais no mundo, que são considerados da mais alta ponta em termos de tecnologia.

O diretor da agência afirmou que a modernização e sistematização das operações já podem ser feitas a partir de contratos de arrendamentos portuários, que são promovidos pela Antaq.

"No nosso viés, no olhar das modelagens de ocupação de áreas públicas, que são os arren-

ACESSOS, SEJAM TERRESTRES, FERROVIÁRIOS E ATÉ MESMO OS AQUAVIÁRIOS, SÃO CONSIDERADOS PELOS PRINCIPAIS PLAYERS DO SEGMENTO COMO PRINCIPAL PROBLEMA A SER MELHOR SOLUCIONADO, VISANDO O CRESCIMENTO E MODERNIZAÇÃO DOS COMPLEXOS PORTUÁRIOS BRASILEIROS

damentos, a gente já vê nessa modelagem o ganho de eficiência de um terminal", disse.

Em sua fala, Vasconcellos fez menção ao guia da agência sobre questão de impactos, que envolvem questões ambientais e de descarbonização, por exemplo.

"É um guia orientativo, mas estamos acompanhando todos

os movimentos. A gente tem que saber vender melhor enquanto setor portuário, porque a gente já está fazendo diversas coisas. A Antaq sempre se colocou à frente, fazendo parcerias com autoridades portuárias que estão desenvolvendo tecnologias", completou.

Atuação

O presidente do Conselho Tech do Brasil Export e diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, afirmou que a tecnologia pode e deve ser vista como um mecanismo para ajudar na desburocratização, uma das bandeiras principais do setor.

"Durante o evento, muito se falou em burocracias, e a tecnologia é um componente que vem para ajudar muito nesse desafio de desburocratizar o setor. A grande bandeira que a Abtra tem apoiado é justamente a implantação das medidas de facilitação do comércio. A gente deve parar de romantizar a tecnologia, onde

ninguém faz para ser bonito ou então exibir pro amigo ou pra qualquer pessoa que seja. Ela vem para otimizar, dar eficiência em processos", comentou.

Angelino disse que a procura por novas tecnologias e sistemas estão se dando mais rápido do que nunca, pois a velocidade pela busca de inovação está sendo jamais vista como nos dias atuais.

"Esse processo de adoção de tecnologia, que se confunde com inovação, precisa ser cada vez mais especializado. As empresas têm que se destacar, contar com especialistas para ter esse olhar com cuidado. Estamos em um tempo onde nunca se viu, com tanta novidade, tanta inovação, que com o passar do tempo a tecnologia se torna obsoleta e outra entra no lugar", finalizou.

O painel de tecnologia e inovação no setor contou ainda com as participações de Cristiano Klinger, presidente da Portos RS, Joel Julius, presidente do Conselho do Singapura Export e o engenheiro naval, Gustavo Alonso.

Empresas líderes confiam em T2S para Transformar Desafios em Soluções Tecnológicas de Alto impacto

SOFTWARE E INNOVACIÓN

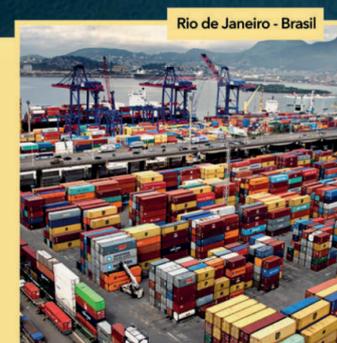


T2S
.com.br



A TiL acredita no Mercosul

Presente nos principais portos do mundo, a TiL investe e desenvolve projetos de infraestrutura portuária fundamentais para o Mercosul.



TiL
Terminal Investment Limited
www.tilgroup.com

ESPECIAL

MERCOSUL EXPORT

RELAÇÕES EXTERIORES

Comitiva visita Porto de Montevideu e reforça integração com o Uruguai

Grupo conheceu também um pouco das relações comerciais entre a Autoridade Portuária que administra o complexo e o Brasil

Rodrigo Borthagaray

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

Um dos destaques da edição 2024 do Mercosul Export, em Montevideu, no Uruguai, foi o tour promovido pelo Grupo Brasil Export. Além de ter contato com a infraestrutura ferroviária do país, o grupo pôde ver de perto o projeto de expansão do porto da capital do país. E não só isso: conheceu também um pouco das relações comerciais entre a Autoridade Portuária que administra o complexo e o Brasil.

No dia 15 deste mês, marcando o início das atividades do Mercosul Export, uma delegação composta por autoridades e empresários brasileiros foi recebida por representantes da Administração Nacional de Portos do Uruguai. O encontro aconteceu no edifício-sede da Autoridade Portuária.

Liderada pelo secretário nacional de Hidrovias do Ministério dos Portos e Aeroportos do Brasil, Dino Antunes Dias Batista, a comitiva foi integrada pelo embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o diretor da Antaq, Alber Vasconcelos; o CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião; o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger; o diretor-superintendente administrativo da Portonave, Osmani de Castilho Ribas; a presidente do Conselho Feminino do



O CEO do Brasil Export, Fabricio Julião, também reforçou a necessidade da criação de uma política de hidrovias, o que, segundo ele, é fundamental para a relação Brasil-Uruguai

Brasil Export, Gilmar Temóteo; o presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Mário Povia; e o presidente do Instituto Brasil Logística; Ricardo Mollitas.

Do lado da ANP estavam o vice-presidente Daniel Loureiro; a diretora vocal, Alejandra Koch; a gerente-geral, Susana Pierri; o subgerente-geral, Horacio Lannes; a gerente da área de Comercialização, Ana Rey; o gerente da área de Operações e Serviços, Gerardo Adippe; a subgerente da área de Comercialização, Elisa Kuster; e a secretária-geral, Laura Reinaldo.

Durante o encontro, Loureiro afirmou que é uma decisão do Uruguai que a infraestrutura

portuária do país sirva para complementar e oferecer serviços a todas as nações vizinhas. Ele lembrou que a ANP já possui relações comerciais com os estados de Mato Grosso e Rio Grande do Sul, especialmente para o transbordo do minério de ferro que chega ao Rio da Prata, vindo de Corumbá (MT).

O vice-presidente também falou sobre as boas perspectivas comerciais e até turísticas que a interconexão com o Rio Grande do Sul poderá proporcionar, por meio da Hidrovia da Lagoa Mirim.

Dino Antunes, por sua vez, disse que o Brasil está disposto a avançar na integração comercial com o Uruguai. Prova disso

era que mais de 60 pessoas, entre autoridades governamentais, executivos de associações empresariais e diretores de empresas de diversos setores, faziam parte da comitiva. Ele também aproveitou a ocasião para agradecer o apoio recebido por Guillermo Valles.

Fabricio Julião também agradeceu ao embaixador uruguaio por ter liderado desde o início este movimento de integração, que envolve um debate permanente entre os múltiplos atores públicos e privados envolvidos. Também reforçou a necessidade da criação de uma política de hidrovias, o que, segundo ele, é fundamental para a relação Brasil-Uruguai.

TCP

As autoridades e lideranças empresariais do Brasil puderam acompanhar as obras de expansão do Terminal Cuenca del Plata (TCP), operado pela Katoen Natie em Montevideu.

O porto da capital uruguaia tem como evidente característica ser um equipamento de transbordo, recebendo cargas que serão consumidas em vários pontos do continente.

Após a conclusão das obras, a capacidade operacional do terminal passará de 1,2 milhão de TEU para 2,5 milhões.

O local também recebe grande quantidade de contêineres reefer, que são utilizados para transportar fármacos, frutos e carnes, modalidade responsável por aproximadamente 17% das operações.

Na palestra que proferiu no segundo e último dia do Mercosul Export, Djalma Vilela, presidente do Conselho do Mercosul Export, lembrou da visita ao TCP, destacando que o equipamento está recebendo mais de US\$ 600 milhões em investimentos.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Toda a sua programação está disponível no canal @tv_benews no Youtube e no site www.tvbenews.com.br.

A comitiva também pôde acompanhar as obras de expansão do Terminal Cuenca del Plata (TCP) em Montevideu

Rodrigo Borthagaray





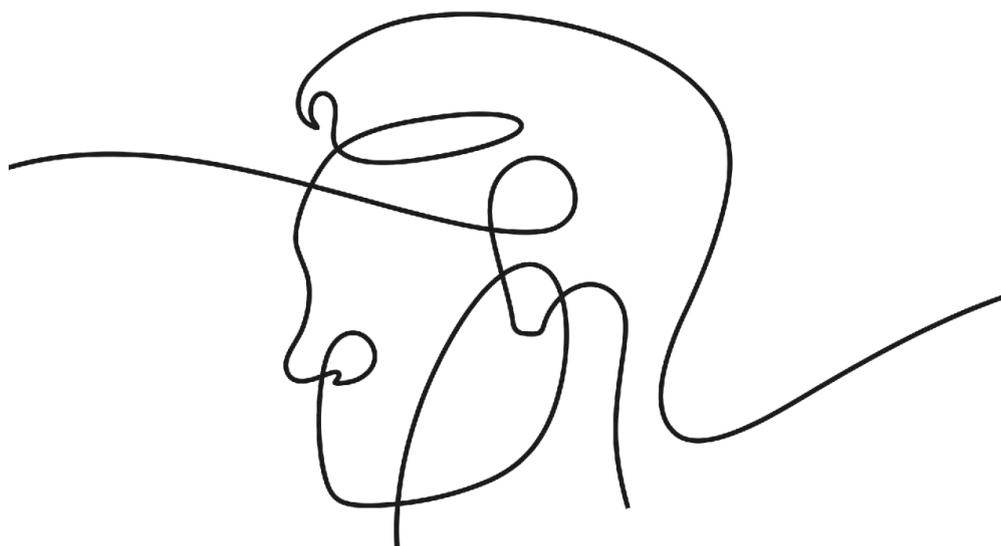
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

O avatar que somos



Vivemos no metaverso. Mentira que essa inovação foi adiada e você possivelmente é um avatar. Lembra que há pouco tempo tanto se falava disso? Seria um ambiente virtual em que você criaria um avatar e passaria a viver um dia a dia nem tanto virtual, pois poderia interagir com o mundo real a ponto de se poder fazer e-commerce nele e receber a mercadoria de verdade em casa. A Lojas Americanas até anunciou que abriria uma loja no metaverso. O assunto, porém, foi deixado de lado.

A verdade é que o metaverso de certa forma já existe, com a internet e seu carrossel de ilusões. Agora ainda mais com tantas ferramentas de Inteligência Artificial. Por isso digo que você possivelmente seja não o autor, mas seu próprio avatar. Pior, você corre o risco de ser avatar-zumbi, iludido e encantado por sua própria sombra na parede da caverna de Platão.

Séculos antes de Cristo, o filósofo grego já usava a alegoria da caverna para explicar que, habitando nela, pensamos que o que vemos seja a realidade. Mas vemos apenas nossas sombras na parede rochosa, pois não conhecemos outro mundo e o da caverna é só aparência.

Preocupa-me o resultado disso em nossas vidas. Tanto a privada como a coletiva. Agimos cada vez mais por impulso, sem cognição, e às vezes somos bestiais. Ou no mínimo decidimos agir por pura conveniência individual, transferindo aos outros a esperança de resolver nosso próprio destino.

Ao agirmos assim, lançamos nossas sombras com fragmentos

de falsas verdades e pitadas de radicalismo. Frequentemente simplesmente apertando o dedo, um like que nos engaja em turbas de outros tantos zumbis. Os likes nas páginas formam o consumo nas lojas de idéias desse mundo virtual e criam serpentes que nos encantam e a cada engajamento crescem, podendo nos devorar.

É quando nos transformamos em nosso próprio avatar, para não falarmos minions, o que daria a impressão que eu esteja me referindo a apenas um segmento da grande turba de inconscientes que há de todas as tendências ideológicas ou destituídas de razão.

Nas escolhas que os coletivos do mundo têm feito, há nítida substituição do voto democrático pelo like que na hora da urna, vira decisão, gerando figuras olímpicas que nos iludem. Como não agimos racionalmente, acabamos por gerar seres de todos os gêneros com poucos atributos reais. São os encantadores de serpentes que simplesmente aprenderam a postar o que o coletivo quer.

Percebe os riscos que corremos? O carrossel das redes sociais emana dopamina e marca o ritmo da caminhada do mundo como se relógio fosse. Quem sabe será mesmo, tão logo a embriaguês consuma de vez nossos neurônios e essas figuras olímpicas se revelem, destituídas de valor real e capacidade, não para solucionar nossas vidas – pois ninguém é super – mas para nos ajudar no caminho da felicidade coletiva.

Um dia, ah, um dia, drogados por tanta ilusão, descobriremos então que aquelas sombras da caverna são apenas o reflexo de abjeto avatar que leva nosso nome.

A VERDADE É QUE O METAVERSO DE CERTA FORMA JÁ EXISTE, COM A INTERNET E SEU CARROSSEL DE ILUSÕES. AGORA AINDA MAIS COM TANTAS FERRAMENTAS DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL. POR ISSO DIGO QUE VOCÊ POSSIVELMENTE SEJA NÃO O AUTOR, MAS SEU PRÓPRIO AVATAR. PIOR, VOCÊ CORRE O RISCO DE SER AVATAR-ZUMBI, ILUDIDO E ENCANTADO POR SUA PRÓPRIA SOMBRA NA PAREDE DA CAVERNA DE PLATÃO

OPINIÃO

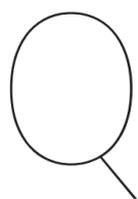
**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

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

opinião@redebeneews.com.br

▶ ESTRATÉGIA

Tecnologia, Santos e Brasil



uem assistiu ao menos uma vez “2001 – Uma odisseia no espaço” (EUA, 1968), deve lembrar de uma cena particularmente emblemática: a do osso entendido como ferramenta, que quando lançado ao ar, numa transação de cena brilhante, é substituído por uma estação espacial de formato análogo.

Essa ligação entre a pré-história e a contemporaneidade demonstra que a ciência e o misticismo são os grandes motores da evolução humana. Creio que a comparação com motores é coerente, pois eles também dispõem de freios e precisam de ajustes, além de aperfeiçoamentos.

Ao longo da história, o misticismo foi usado para tentar explicar o que a ciência, entendida como capacidade analítica do ser humano, não conseguia entender e sintetizar. Isso valia – e ainda vale – para reduzir a ansiedade, a dor ou como instrumento de dominação.

A humanidade evoluiu pela superação dos limites impostos pelos que detinham o poder, mas também pelos que desejavam mantê-lo. E a tecnologia sempre esteve associada a essas rupturas de paradigmas.

A evolução tecnológica tanto fascina como amedronta!

A quem ela fascina, tudo o que é novo em pouco tempo será incorporado ao cotidiano, já à espera da próxima novidade. Já quanto aos amedrontados, eles resistirão tanto quanto possível, muito em função de preconceitos ou da incapacidade de se adaptar.

Existem denominações religiosas que rejeitam qualquer tecnologia moderna, preferindo – e obrigando seus descendentes – a viverem como se estivessem no século XIX, esquecendo que a era agrícola também foi uma revolução.

Algumas tribos indígenas ainda vivem como seus antepassados caçadores-coletores, migrando sazonalmente, o que tende ser considerado ecologicamente correto, se considerarmos que a população mundial fosse limitada, o que esbarra em questões tão complexas quanto polêmicas.

Sim, consta que a agricultura foi a primeira revolução da humanidade, pois a partir dela o ser humano abandonou o nomadismo, as primeiras cidades surgiram, e com elas novas necessidades e especialidades. No entanto, antes disso já haviam sido criadas as primeiras ferramentas, instrumentos necessários para adaptar o meio ambiente às necessidades humanas. Ainda antes delas, a manipulação do fogo foi basilar.

Durante milênios a produção foi basicamente braçal, mas acompanhada de importantes inovações tecnológicas, mesmo que empíricas: a roda, o uso de palha para produção de tijolos de adobe, fornos a lenha, moinhos de vento... Também esteve associada ao domínio da transformação de metais, inclusive para a produção de armas.

Assim, as revoluções tecnológicas ocorrem desde a Pré-História, refletindo e pontuando a evolução da humanidade em todos os seus aspectos.

A considerada Primeira Revolução Industrial (1760-1850), a partir da segunda metade do século XVIII, teve na máquina a vapor sua fundamental inovação tecnológica. Ela não acabou com o artesanato, que também passou a utilizar dos novos produtos tecnológicos. A arte é um exemplo. As seis artes primordiais: Pintura, Escultura, Música, Literatura, Dança e Arquitetura, mantêm técnicas antigas, como as das pinturas rupestres e das danças rituais, como usam os mais modernos recursos digitais. Talvez as artes, por sua natureza disruptiva, sejam bons exemplos de como a tecnologia pode ser apropriada, sem abandonar

técnicas e conceitos históricos. O cinema, a Sétima Arte, sintetiza essa percepção.

A essa primeira revolução, seguiram-se outras:

A Segunda Revolução Industrial (1850-1900) foi caracterizada por várias descobertas científicas, pelo domínio da eletricidade e invenções a ela associadas, por novos meios de comunicação, remotos; e por avanços na Medicina. A pesquisa científica, como indutora, a Engenharia, com suas múltiplas especialidades, como provedora de soluções práticas para os vários setores da sociedade, assumiram um protagonismo definitivo.

Já a Terceira Revolução Industrial (1950-1980), o protagonismo da ciência e da tecnologia só aumentou, sobretudo a partir na criação dos computadores e internet. A engenharia genética e a biotecnologia também passaram a ocupar lugar de destaque perene. O mesmo vale para novas fontes de geração de energia. O início das viagens espaciais também caracterizaram esse período.

A Quarta Revolução Industrial, também conhecida como Indústria 4.0, trouxe a popularização da internet, da robótica e da Inteligência Artificial, que não são necessariamente inovações, mas evoluções, baseadas no aprimoramento, otimização e integração do já existente.

Consta que o momento atual configura uma Sociedade Digital, que coloca o ser humano como parte de um ecossistema de utilizadores ligados e dependentes das tecnologias de informação e comunicação.

As inovações estão cada vez mais disponíveis e acessíveis, mas nem sempre os seres humanos estão preparados para utilizá-las de forma efetiva e coletivamente úteis. Arrisca-se ter tecnologia pela tecnologia, como objeto de consumo e descarte.

No caso específico da robótica e da automação industrial, a inovação tecnológica sempre gerou insegurança ao longo da história. No entanto, cada uma das revoluções industriais teve em comum a descontinuidade de certas funções e o surgimento de novas, ou seja, sempre afetou como o ser humano era considerado no processo produtivo. Por muito tempo, ele foi considerado como apenas uma engrenagem do sistema, tão descartável como uma peça fora de padrão.

Taylorismo, fordismo, toyotismo marcaram tanto evoluções como retrocessos. O filme “Tempos Modernos” (EUA, 1936), exemplifica “poeticamente” a desumanização do ser humano tratado como máquina, e de como isso pode afetar sua humanidade.

A automação industrial veio embasada na mesma argumentação da computação digital: liberar o ser humano de funções repetitivas e cansativas, para ocupá-lo com atividades mais nobres.

Autores de ficção científica nos deslumbraram com as possibilidades dessa nova era, mas também nos amedrontaram com suas possíveis consequências, sobretudo no âmbito da inteligência artificial.

Recentemente, assisti uma apresentação de Gil Giardelli - que poderia acrescentar um terceiro “G”, de genial, em sua denominação -, em que ele abordou esse tema.

Giardelli ponderou que o termo “Inteligência Artificial”, cunhado na década de 1950 – lembro que um dos brinquedos famosos de minha infância era o “Cérebro Eletrônico” – era inadequado. Justificou que das seis inteligências atualmente identificadas: visual-espacial, linguística, matemática, emocional, musical e corporal-cinestésica (alguns autores acrescentam três: naturalista, espacial e existencialista, ou seja, tem inteligência para todo mundo), a capacidade de emulação dos computadores se restringe à repetição do que o ser humano faz. ▶

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 14

AO LONGO DA HISTÓRIA, O MISTICISMO FOI USADO PARA TENTAR EXPLICAR O QUE A CIÊNCIA, ENTENDIDA COMO CAPACIDADE ANALÍTICA DO SER HUMANO, NÃO CONSEGUIA ENTENDER E SINTETIZAR. ISSO VALIA – E AINDA VALE – PARA REDUZIR A ANSIEDADE, A DOR OU COMO INSTRUMENTO DE DOMINAÇÃO. A HUMANIDADE EVOLUIU PELA SUPERAÇÃO DOS LIMITES IMPOSTOS PELOS QUE DETINHAM O PODER, MAS TAMBÉM PELOS QUE DESEJAVAM MANTÊ-LO. E A TECNOLOGIA SEMPRE ESTEVE ASSOCIADA A ESSAS RUPTURAS DE PARADIGMAS

Por essa ótica, permanece o conceito original, de que a computação e, mais especificamente, a robótica substitui o ser humano em tarefas repetitivas, que potencializam erros sistemáticos. E quanto maior a sofisticação e retroalimentação dos algoritmos, melhor será seu desempenho em tarefas repetitivas. Porém, dificilmente ele assumirá funções criativas, ou que desconsiderem as Três Leis da Robótica, de Isaac Asimov. Será?

Giardelli mostrou um pouco do que já deixou de ser ficção científica há muito tempo: transporte autônomo, assistentes digitais, etc. Alguns deles já estão presentes em nosso cotidiano, enquanto outros parecem de outro plano ou planeta, vários deles da China. Asseverou que há muita coisa em desenvolvimento.

Lembrei de uma frase de Arthur C. Clarke (1917-2008): “Qualquer tecnologia suficientemente avançada é indistinguível da magia”.

Na Idade Média e, atualmente, ainda em culturas pouco evoluídas, os autores dessas “magias tecnológicas” seriam queimados em praça pública.

Também recordei da história contada por um amigo:

Jean Paul Jacob (1937-2019), pesquisador brasileiro considerado um “guru” do mundo digital, foi questionado, num evento em que palestrou, sobre a viabilidade do teletransporte. Ele teria respondido que existem pesquisas em andamento, em vários âmbitos da ciência, que os simples mortais sequer conseguiriam imaginar. Quando alguma delas vêm a público, ou entre em discussões sobre ética, provavelmente seus experimentos e protótipos já existem, de forma velada, às vezes beneficiando apenas quem os financia.

Pensei na engenharia genética, clonagem...

Jacob, voltando à pergunta formulada, respondeu que já havia experimentos com o teletransporte de átomos.

Fisicamente, creio que isso é bastante viável, mas e quanto à alma? Seria possível transplantar almas de um corpo físico para outro, ou ter duas, ou mais almas num mesmo indivíduo? Bem, talvez isso explicasse possessões, múltiplas personalidades... Perdão pela “viagem na batatinha”!

Continuando a história contada por meu amigo, Jacob prosseguiu afirmando que a tecnologia vinha evoluindo cada vez mais, mas que, na época, havia muito risco de sua aplicação ao teletransporte de seres vivos. Exemplificou essa percepção sugerindo o início do processo de teletransporte, subitamente interrompido pela mensagem: “Este programa realizou uma operação ilegal e será fechado”...

A série “Jornada nas Estrelas” original tinha o teletransporte como um de seus principais elementos tecnológicos. Num dos episódios, um defeito no sistema fez um tripulante ter seu físico totalmente desfigurado, a ponto de decidirem dispersá-lo no espaço para evitar o sofrimento, demonstrando que o tema também tem aspectos éticos a serem considerados.

Bem, vamos usar o “Fio de Ariadne” para voltar ao objetivo efetivo deste texto.

A robótica e mecatrônica - denominações diferentes de conceitos que se fundem – estão presentes em nosso cotidiano, em maior ou menor escala, também dependendo da região ou país.

Mesmo que indiretamente, o que usamos atualmente foi majoritariamente produzido por robôs, em alguma fábrica do mundo, e se tornou financeiramente viável pela agilidade,

qualidade e produtividade de suas linhas de montagem.

Já há avaliações que qualificam países pela quantidade de robôs per capita!

De fato, isso pressupõe nível de desenvolvimento tecnológico, que tem muito a ver com poder geoeconômico. As principais potências do mundo são extremamente tecnológicas, e investem pesado em tecnologias, como instrumentos de dominação.

Nesse cenário, entre fascinante e assustador, onde o Brasil deve se posicionar: dominador, dominado ou autossuficiente?

Existem ao menos dois exemplos mundiais de países que saíram da “pré-história industrial” para, em poucas décadas, assumirem protagonismo na produção industrial: China e Coreia do Sul.

Eles passaram por processos similares, que incluíram: importação de produtos industrializados, cópias (engenharia reversa), transferência de tecnologia, pesquisa científica (produção de conhecimento) e, finalmente, registro de patentes, tornando-se desenvolvedores de tecnologias inovadoras, de alto valor agregado, exportáveis em escala mundial.

O Brasil poderia seguir esse caminho?

Mais uma vez mencionando China e Coreia do Sul, os chineses conseguiram isso num regime de partido único, enquanto os coreanos o lograram numa democracia.

O segundo caminho é viável, portanto, mas depende de uma mudança cultural, que obrigatoriamente exigirá uma radical mudança no modelo atual do sistema de ensino, além de importantes alterações na legislação vigente. Isso só será possível quando o planejamento estratégico superar interesses político-partidários e disputas ideológicas.

O caminho pode ser similar ao desses países asiáticos. De certa forma, já temos esse tipo de iniciativa no Brasil, sobretudo na área militar. Porém, isso precisa ser incorporado pelo setor industrial, com suporte de universidades, institutos de pesquisa e parques tecnológicos.

A cidade de Santos tem um perfil propício para ser um polo de desenvolvimento tecnológico, que inclui uma ampla rede de universidades e escolas técnicas, inclusive na área de mecatrônica; a Fundação Parque Tecnológico de Santos; o Porto de Santos, principal complexo portuário do Brasil; e a aptidão para sediar uma Zona de Processamento de Exportação. Esse perfil se estende para outras cidades da Região Metropolitana da Baixada Santista, com destaque para Guarujá, que brevemente sediará o aeroporto regional.

Considerando esse conjunto de fatores, Santos tem potencial para sediar produção industrial de robôs de vários tipos, incluindo “drones” aéreos e subaquáticos, tanto para o mercado interno, como para exportação, agregando valor, produzindo com baixíssimo impacto ambiental, formando e retendo inteligências, e gerando empregos altamente qualificados e bem remunerados.

O Brasil seguramente continuará a exportar “commodities”, antigas e novas, como o “hidrogênio verde”, para atender demandas de países desenvolvidos. Mas não pode aceitar a continuidade de sua dependência tecnológica de países que fizeram opção, desde sempre ou recentemente, pelo investimento em educação de qualidade e pesquisa científica objetiva como meios de assegurar seu desenvolvimento socioeconômico e protagonismo mundial.

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebene.com.br



“A morte é um elefante na sala, que ninguém fala nesse país. Não há conversas sobre eutanásia, suicídio assistido, testamento vital, cuidado paliativo. Acho que através da morte, você encontra a vida”

ANDREAS KISSER, ROQUEIRO DO SEPULTURA EM O GLOBO

POR QUE TEMOS TANTA DIFICULDADE EM FALAR DE TEMAS COMO MORTE E ENVELHECER? APRENDI COM A PASSAGEM DO TEMPO A REFLETIR E TROCAR OPINIÕES SOBRE ASSUNTOS QUE INCOMODAM. TIRAR O ELEFANTE DA SALA ALIVIA, TRAZ FOCO PARA O QUE SE QUER, VALORIZA O PRESENTE E AMENIZA O FUTURO CERTO. QUANDO VOCÊ CONSEGUE ACEITAR O INEVITÁVEL, TAMBÉM CONSEGUE AVALIAR O QUE AINDA PODE MUDAR E O QUE PODE FAZER PARA ACERTAR OS PONTEIROS DO RELÓGIO QUE NÃO PARA.

TEATRO

O brinde final

Herson Capri e Caio Blat interpretam pai e filho em **“Memórias do Vinho”** (Per Bacco), último texto escrito para teatro pela saudosa Jandira Martini, que faleceu em janeiro de 2024, em colaboração com Maurício Guilherme. Com direção de Elias Andreato, a montagem está no Teatro Vivo até 15 de setembro. Na história, os dois se encontram por pura necessidade e o filho vê na adega do mais velho uma chance de sair da ruína financeira vendendo algumas garrafas. A preciosa adega representa uma espécie de biblioteca de memórias – muitas delas difíceis de serem degustadas. E, no meio das garrafas, o filho encontra um diário secreto dos vinhos, escrito pelo pai, contendo informações detalhadas sobre quando cada garrafa foi adquirida e aberta. A revelação provoca um acerto de contas para a dupla.

Serviço

Memórias do Vinho (Per Bacco), de Jandira Martini e Maurício Guilherme)
Temporada: Até 15 de setembro de 2024 - Às sextas e aos sábados, às 20h, e aos domingos, às 18h
Teatro Vivo - Avenida Dr. Chucri Zaidan, 2460 - Morumbi, São Paulo (SP)
Ingressos: R\$ 150 (inteira), R\$ 75 (meia-entrada) e R\$40 (preço popular)



Roberto Setton

LEITURA

Polêmico e atual

Divulgação



A troca de correspondências de uma atriz de 50 anos e um escritor de meia-idade acusado de assédio traz à tona temas como machismo, desigualdade de gênero, cultura digital, saúde mental, parentalidade na obra **“Querido Babaca”** (Editor Fósforo), da francesa **Virginie Despentes**. Entre os insultos trocados, Rebecca e Oscar também têm honestidade e passam a trocar confidências a respeito de suas infâncias, do vício em drogas, do envelhecimento, da dificuldade de acompanhar um mundo em transformação e da experiência de confinamento pela pandemia de covid-19. A obra revela a possibilidade de diálogo em um mundo tomado pelo ódio, mas é difícil é ficar do lado de um ou de outro.

MÚSICA

Show histórico

Seattle Supersonics, o tour da banda **Nirvana** em homenagem aos 30 anos sem Kurt Cobain, está de volta ao Brasil em outubro, com apresentações em várias cidades. O projeto reúne a banda internacional Seattle Supersonics e a Orquestra Sinfônica Villa Lobos, regida pelo maestro Adriano Machado. No setlist, os sucessos esperados: “In Bloom”, “Drain You”, “About a Girl”, “Love Buzz”, “Floyd The Barber”, “Molly Lips”, “School”, “Aneurysm”, “Territorial Pissings”, “Smells Like a Teen Spirits”. O espetáculo, que mistura o puro rock n' roll com a sofisticação de arranjos sinfônicos, terá duração de aproximadamente duas horas, homenageando o ícone mundial Kurt Cobain e a banda Nirvana, tocando os maiores sucessos.

O espetáculo, que mistura o puro rock n' roll com a sofisticação de arranjos sinfônicos, terá duração de aproximadamente duas horas, homenageando o ícone mundial Kurt Cobain e a banda Nirvana, tocando os maiores sucessos.

Serviço

O show será apresentado a partir de dia 17 de outubro em Ribeirão Preto (SP), passando por Porto Alegre, São Paulo, Santo André (SP), Florianópolis, Curitiba, Brasília e Salvador. Abertura de vendas em breve.

Link com todas as cidades da tour:

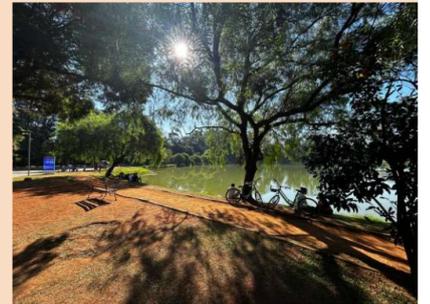
<https://linktr.ee/tributonirvana>



Divulgação

BE+

Jader Andrade



- Parabéns para o nosso Parque Ibirapuera, em São Paulo, que está completando 70 anos. O espaço preferido dos paulistanos, com a marca de Oscar Niemeyer só em 2023 recebeu 17 milhões de visitantes. Longa vida!

- Olha o exemplo! Beatriz Ribeiro Zanon, formada em Ciências Biológicas e especializada em Ensino de Biologia pela USP, criou o site [Cientistas Brilhantes, para divulgar as histórias e a contribuição de cientistas mulheres dentro das áreas de Astronomia, Geofísica e Ciências Atmosféricas.](#)

- Para quem está assustado, e com razão, com a chegada da doença viral mpox ou "varíola dos macacos" como é popularmente conhecida, uma boa notícia: o Centro de Tecnologia de Vacinas da Universidade Federal de Minas Gerais está perto de iniciar a última etapa no desenvolvimento de uma vacina contra a mpox, os testes em humanos.

BE-

- Bem triste esse número: mais de 20% das pessoas entre 15 e 24 anos não estão trabalhando, estudando ou fazendo algum tipo de curso profissionalizante. A consequência é que esses jovens correm o risco de ficar sem habilidades para melhorar a situação.

- Mais um preocupante relatório do Unicef e do Fórum Brasileiro de Segurança Pública. A cada dia no Brasil, 14 crianças e adolescentes são mortas de forma violenta e outras 150 são vítimas de estupro.

- Sabe aquela água com vinagre de maçã em jejum para garantir alguns quilinhos a menos? Esqueça. Especialistas ouvidos pela Folha de S.Paulo afirmam que não há evidências científicas suficientes para associar o vinagre de maçã diretamente ao emagrecimento. Além disso, o consumo pode levar a problemas no esmalte dos dentes e também gastrite.