



portalbenews.com.br

LEITURA Reflexões sobre o futuro: autoridades e especialistas indicam livros essenciais para o setor de logística e infraestrutura ► **p5**

ESTILO BE Secretário-adjunto da Reconstrução Gaúcha, Gabriel Fajardo, fala sobre as medidas para atenuar os impactos causados pelas enchentes de 2024 ► **p10**



Marcelo Camargo/Agência Brasil

Gol e Azul renegociam R\$ 7,5 bi em dívidas com a União



Transações incluem descontos e prazos flexíveis. Outro acordo beneficia ex-trabalhadores da extinta Varig ► **p3**

Divulgação/PSFS



Porto de São Francisco do Sul inicia obra para remoção de rocha submersa ► p7

BIODIESEL Em entrevista exclusiva, executivo da SCA Brasil Filipe Cunha prevê crescimento para o setor neste ano ► **p4**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães analisa o desafio de esperar, a imprevisibilidade do futuro e a busca pela superação pessoal contra o tempo ► **p8**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves convida à reflexão sobre como viver de forma consciente, equilibrando fé, inteligência e responsabilidade ► **p9**

EDITORIAL

Uma rocha a ser removida

O início dos trabalhos para a remoção da imensa rocha submersa no Porto de São Francisco do Sul (SC) marca um novo capítulo na história deste importante complexo marítimo catarinense. A obra, aguardada há anos pela comunidade portuária, representa um investimento significativo e demonstra o compromisso das autoridades portuárias com a modernização e a expansão das suas operações.

A presença da rocha, com seu volume equivalente a cinco contêineres, limitava as manobras das embarcações e impactavam diretamente na eficiência do porto. A remoção desta barreira física permitirá que navios de maior porte e calado acessem os berços de atracação, ampliando a capacidade de movimentação de cargas e tornando o porto mais competitivo no cenário nacional e internacional.

É importante destacar a utilização de tecnologias modernas e sustentáveis na execução da obra. O uso de equipamentos como martelos de fundo, rompedores hidráulicos e escavadeiras submersas, além de garantir a segurança dos trabalhadores, minimiza os impactos ambientais, demonstrando a preocupação do porto com a preservação do meio ambiente.

A decisão de realizar a obra em duas etapas, de forma a não prejudicar o escoamento da safra de soja, demonstra a sensibilidade do porto com as necessidades do setor produtivo. Essa medida garante que as atividades portuárias não sejam interrompidas de forma abrupta, minimizando os impactos econômicos para os produtores e exportadores.

A remoção da rocha é apenas um passo em um processo mais amplo de modernização e expansão do Porto de São Francisco do Sul. A dragagem de manutenção realizada recentemente e os investimentos em novas infraestruturas demonstram o compromisso das autoridades portuárias em transformar o porto em um hub logístico de classe mundial.

Com a conclusão das obras, o Porto de São Francisco do Sul estará em condições de atender a uma demanda cada vez maior por transporte marítimo, contribuindo para o desenvolvimento econômico da região e do País. A melhoria da infraestrutura portuária permitirá a atração de novos investimentos, a geração de empregos e a diversificação da matriz exportadora.

Nesse cenário, a remoção da rocha submersa representa um marco importante para o Porto de São Francisco do Sul. Ao investir em infraestrutura e tecnologia, o porto está se preparando para o futuro, garantindo sua competitividade e contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da região. É fundamental que esse tipo de investimento seja contínuo, de modo a garantir que o porto continue a crescer e a se modernizar ao longo dos anos.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Gol e Azul renegociam R\$ 7,5 bilhões em débitos tributários com a União

HUB

- 3 Federalização de Itajaí vai ampliar operações do porto, diz ministro

NACIONAL

- 3 Desabamento da ponte entre MA e TO já soma 13 mortos
- 4 Executivo do setor de biodiesel prevê crescimento para este ano
- 5 Reflexões sobre o futuro: livros essenciais para o setor de logística e infraestrutura

REGIÃO SUDESTE

- 6 Em Santos, trabalhador morre prensado por carga de madeira

Navio Escola Brasil estará aberto para visita no Porto de Santos

REGIÃO SUL

- 6 Ponte provisória de contêineres no RS é destruída por fortes chuvas
- 7 Porto de São Francisco do Sul inicia obra para remoção de rocha submersa

OPINIÃO

- 8 "Segredo da espera", por Luiz Dias Guimarães
- 9 "Como será o amanhã?", por Adilson Luiz Gonçalves

ESTILO BE

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



Sistema BE News de Comunicação

Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520,
Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Rua Brás Cubas, 37, 1º andar
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,
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



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

Itajaí federalizado 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, considerou que o retorno da gestão do Porto de Itajaí (SC) à União vai garantir à ampliação das atividades no complexo, o que deve elevar a economia do estado e a melhoria da logística local. "Estamos realizando um trabalho conjunto com a sociedade e todo setor portuário, com objetivo de resgatar o que mais importa para gente: o desenvolvimento da cidade, a melhora na qualidade de vida dos moradores, a geração de novos postos de trabalhos, o aumento da renda e a continuidade das operações portuárias", explicou.

Itajaí federalizado 2

O Porto de Itajaí voltou a ser administrado pelo Governo Federal no último dia 30, após um processo de transição de duas semanas. A partir de agora, o complexo, que já foi um dos principais portos do Brasil, reconhecido por ser o maior exportador de grãos do país, será conduzido pela Autoridade Portuária de Santos (APS), subordinada ao Ministério. "Com a APS, vamos avançar no fortalecimento de Itajaí, para que o porto possa voltar a operar o que se viu em um passado recente, quando alcançou a segunda posição em movimentação de contêineres", acrescentou.

Itajaí federalizado 3

Segundo Costa Filho, mesmo sendo administrado pela Autoridade Portuária de Santos, responsável pela gestão do maior complexo portuário da América Latina, todos os valores destinados de tarifas e taxas relacionadas à movimentação do porto catarinense serão alocados em Itajaí.

Reajuste em Fernando de Noronha 1

Os visitantes de Fernando de Noronha agora têm que desembolsar um valor um pouco maior para entrar no arquipélago. A Taxa de Preservação Ambiental passou de R\$ 97,16 para R\$ 101,33 por um único dia. Esse aumento de 4,2% começou a valer no primeiro dia do ano. O TPA, como também é chamado, é um tributo cobrado para cada pessoa que queira visitar a ilha. O imposto existe há mais de 30 anos e é pago através de cartão de crédito ou boleto bancário.

Reajuste em Fernando de Noronha 2

De acordo com a administração do arquipélago, a mudança do valor está prevista na lei e acontece a cada ano. Essa variação leva em conta o acumulado do IPCA, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo. As únicas pessoas isentas são moradores, parentes de primeiro grau e trabalhadores a serviço.

Reajuste em Fernando de Noronha 3

O tributo é progressivo para evitar que o turista fique tempo demais na ilha. Por exemplo, quem passar 10 dias, terá que pagar mais de R\$ 800. Mas quem quiser permanecer por um mês, terá que desembolsar mais de R\$ 7 mil.

Gol e Azul renegociam R\$ 7,5 bilhões em débitos tributários com a União

Transações incluem descontos e prazos flexíveis. Outro acordo beneficia ex-trabalhadores da extinta Varig

Marcelo Camargo/Agência Brasil



A Gol pagará R\$ 880 milhões em até 120 vezes. Depósitos judiciais existentes, que somam R\$ 49 milhões, serão convertidos em pagamento definitivo, sem descontos adicionais

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

A Advocacia-Geral da União (AGU) anunciou na sexta-feira (3) que firmou acordos com as companhias aéreas Gol e Azul para a regularização de dívidas tributárias no valor de R\$ 7,5 bilhões junto à União. Desse montante, R\$ 5 bilhões correspondem à Gol e R\$ 2,5 bilhões à Azul. As negociações foram conduzidas pela Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional (PGFN).

Os acordos incluem descontos sobre multas, juros e outros encargos relacionados aos débitos. Além disso, permitem o uso de prejuízo fiscal e a flexibilização dos prazos para o pagamento das dívidas de ambas as companhias.

Segundo a AGU, a Gol fará o pagamento de R\$ 880 milhões em até 120 parcelas. Os depósitos judiciais existentes, que somam R\$ 49 milhões, serão convertidos em pagamento definitivo, sem descontos adicionais.

Como garantias oferecidas à União, a companhia disponibilizou slots aeroportuários, recebíveis de vendas de passagens, espaço de mídia em aeronaves e seguros vinculados aos processos judiciais em an-

damento.

Em comunicado oficial, a Gol destacou que a "celebração do acordo reflete o compromisso da companhia em manter a regularidade fiscal e em buscar soluções estruturadas para superar desafios econômicos e financeiros".

No caso da Azul, o acordo prevê um depósito inicial de R\$36 milhões e o parcelamento do saldo remanescente de R\$2,5 bilhões em até 120 prestações, com a utilização de créditos de prejuízo fiscal.

Entre as garantias oferecidas pela Azul estão slots aeroportuários, espaços de mídia em aeronaves, contratos com órgãos públicos e componentes aeronáuticos, como

par-tes e motores de aviões.

Segundo Mariana Fagundes Lellis Vieira, coordenadora-geral substituta de Negociações da PGFN, os acordos representam um avanço significativo para a regularização de pendências fiscais agravadas pela pandemia, além de impulsionarem a recuperação do setor aéreo.

"O país sai ganhando com a garantia de ingresso dos recursos devidos à União, que serão destinados a políticas públicas em benefício de toda a população. Além disso, o acordo contribui para a manutenção de um setor estratégico para a economia do Brasil, seja em logística, comércio ou turismo", enfatizou.

Caso Varig

A AGU também concluiu uma negociação com a massa falida da Varig. O acordo prevê o pagamento à vista de R\$ 575 milhões, destinados à quitação de débitos relacionados ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) da extinta companhia aérea, beneficiando mais de 15 mil ex-funcionários.

Essa transação faz parte de um acordo mais amplo, firmado em março de 2024, no qual a União se comprometeu a pagar R\$ 4,7 bilhões à massa falida da Varig. A indenização visa compensar os prejuízos sofridos pela empresa devido ao congelamento de preços das passagens aéreas durante o Plano Cruzado (1985-1992).

Desabamento da ponte entre MA e TO já soma 13 mortos

Quatro pessoas continuam desaparecidas. Investigações e obras de reconstrução avançam

Da Redação
redacao.jornal@redebenews.com.br

Foi encontrada na manhã de sexta-feira (3) mais uma vítima entre os destroços da Ponte Juscelino Kubitschek de Oliveira, na divisa entre Maranhão e Tocantins. Com esse resgate, o número de mortes confirmadas no desabamento subiu para 13,

enquanto outras quatro pessoas seguem desaparecidas.

A confirmação foi feita pelo Comando do 4º Distrito Naval da Marinha, que integra a força-tarefa de buscas no Rio Tocantins. "Mergulhadores realizaram incursões às proximidades dos destroços da ponte, e trouxeram o corpo à superfície", informou a instituição em nota oficial.

A ponte, que conecta os municípios de Aguiarnópolis (TO) e Estreito (MA), desabou no fim da tarde de 22 de de-

zembro de 2024. Segundo o Ministério dos Transportes, inaugurada em 1961, a estrutura já não suportava o volume atual de tráfego, considerado incompatível com suas condições.

Para apurar as causas do colapso, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) publicou, em 24 de dezembro, a Portaria nº 6194. O documento criou um grupo de trabalho dedicado a investigar o caso. O comitê terá como missão levantar evidências, requisitar documentos de diferentes

órgãos e identificar possíveis responsáveis pelo desabamento. O prazo para apresentação do relatório inicial é de 120 dias, com possibilidade de prorrogação pelo mesmo período.

Enquanto isso, as ações para reconstrução da ponte já foram iniciadas. Em 31 de dezembro, foi anunciado que o Consórcio Penedo-Neópolis será responsável pelas obras emergenciais, contratadas por R\$ 171 milhões. O projeto prevê a conclusão da nova estrutura até dezembro.

NACIONAL

“A partir de 2031, o Brasil poderá adicionar até 25% de biodiesel no similar fóssil”

Empresário do setor avalia que houve avanços no setor de combustível em 2024 e prevê crescimento neste ano

Reprodução



Para Filipe Cunha, a nova lei estabelece metas progressivas de aumento da mistura de biodiesel no diesel, chegando a 20% em 2030, com potencial para 25% após 2031

“O AUMENTO DA MISTURA PARA 15% EM MARÇO SERÁ UM MARCO, COM A PRODUÇÃO SUSTENTADA POR UMA SAFRA RECORDE DE SOJA. NOVOS INVESTIMENTOS DEVERÃO EXPANDIR A CAPACIDADE INDUSTRIAL, CONSOLIDANDO UM CICLO VIRTUOSO PARA O SETOR

JÚNIOR BATISTA
junior.batista@redeneews.com.br

O segmento de biodiesel teve avanços importantes em relação à produção e consumo do biocombustível no mercado nacional em 2024. O ponto central foi a aprovação da Lei do Combustível do Futuro, sancionada em 8 de outubro, que consolidou duas bases estratégicas fundamentais para a indústria de combustíveis renováveis: previsibilidade e segurança jurídica para investidores e produtores.

Entre as medidas previstas para 2025, o head de Biodiesel da SCA Brasil, Filipe Cunha, destaca o aumento do percentual de mistura do biodiesel no diesel, dos atuais 14% para 15% em março de 2025 e 20% até 2030. A partir de 2031, dependendo de estudos de viabilidade técnica, o Brasil poderá adicionar até 25% de biodiesel no similar fóssil.

Apesar de avanços na regulamentação do combustível do futuro, o aumento dos casos de fraudes ligadas ao teor de biodiesel na mistura do diesel comercializado tem preocupado executivos das distribuidoras. As fraudes na mistura de 14% (B14) atingiram um patamar alarmante, exigindo ações combativas por parte da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e entidades ligadas à questão, como o Instituto Combustível Legal.

A volatilidade dos preços do óleo de soja, matéria-prima mais usada na produção de biodiesel, também teve consequências para a indústria brasileira. Veja na entrevista a seguir:

Qual é a sua visão sobre o desempenho do segmento de biodiesel no Brasil em 2024?

O setor teve um ano positivo. A aprovação da Lei do Combustível do Futuro trouxe segurança jurídica e previsibilidade, essenciais para atrair investimen-

tos. Em março, o percentual de mistura subiu de 12% para 14%, o que, aliado ao aumento de 3,8% no consumo de diesel, impulsionou o mercado. A produção de biodiesel cresceu 23% em relação a 2023, sustentada por capacidade ociosa e novas usinas.

Como se comportaram os preços do óleo de soja, principal matéria-prima para a produção de biodiesel?

Os preços do óleo de soja foram voláteis em 2024, influenciados por quebras de safra na Argentina e nos Estados Unidos, além de uma oferta mais apertada de óleos vegetais. No Brasil, a quebra da safra de soja, especialmente no Mato Grosso, elevou os preços internos. Combinado à variação cambial, isso levou a um aumento acumulado de 44,5% no preço médio do biodiesel no ano.

A adoção dos 14% de mistura afetou a não conformidade na mistura de biodiesel

ao diesel comum?

Sim, houve aumento nas não conformidades. Além do histórico de irregularidades em períodos de mudanças no percentual de mistura, a suspensão do Programa de Monitoramento da Qualidade dos Combustíveis (PMQC) pela ANP nos últimos dois meses do ano agravou o problema, destacando a necessidade de fiscalização contínua.

Quais são os desafios para enfrentar este problema em 2025?

Os desafios incluem a implementação do novo PMQC, maior fiscalização da cadeia de distribuição e a adoção de tecnologias portáteis para monitoramento do teor de biodiesel. Reforçar a estrutura da ANP para combater irregularidades será essencial para garantir a conformidade no mercado.

Como o combustível do futuro pode contribuir para a expansão do mercado de biodiesel no país?

A nova lei estabelece metas progressivas de aumento da mistura de biodiesel no diesel, chegando a 20% em 2030, com potencial para 25% após 2031. A inclusão de óleos e gorduras residuais na produção estimula a economia circular, beneficiando pequenos produtores e tornando a cadeia produtiva mais sustentável.

Em linhas gerais, o que se pode esperar do mercado de biodiesel em 2025?

O aumento da mistura para 15% em março será um marco, com a produção sustentada por uma safra recorde de soja. Novos investimentos deverão expandir a capacidade industrial, consolidando um ciclo virtuoso para o setor.

A consolidação no mercado pode ser um fator importante em 2025?

Sim, é um movimento natural em mercados em expansão. Aquisições recentes, como as usinas da Granol pela Cargill e as plantas da Biopar pela Be8, mostram que o setor está se reorganizando para atender às novas demandas regulatórias e de mercado, impulsionadas pela Lei do Combustível do Futuro.

Reflexões sobre o futuro: livros essenciais para o setor de logística e infraestrutura

Especialistas indicam leituras que apontam novas perspectivas, com foco em temas como inovação, sustentabilidade e desenvolvimento econômico

YOUSEFE SIPP
yousefe.sipp@redebnews.com.br

Como a evolução da tecnologia pode impactar a prosperidade das nações? Quais são os principais desafios do desenvolvimento econômico e como as empresas podem prosperar de maneira sustentável? Essas questões são abordadas nas sugestões de leitura feitas, a pedido do BE News, por autoridades e especialistas dos setores de infraestrutura e logística. Ao compartilhar suas escolhas, eles convidam os profissionais do setor a refletir sobre o futuro e a buscar soluções inovadoras

para os desafios que estão por vir.

A primeira recomendação vem de Flávia Takafashi, diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Ela sugere o livro "Poder e Progresso: Uma luta de mil anos entre a tecnologia e a prosperidade", escrito por Daron Acemoglu e Simon Johnson. Segundo Flávia, a obra "explora a história da evolução da tecnologia e seu impacto na prosperidade ou no fracasso das populações. Apresenta, por exemplo, a construção dos canais do Panamá e de Suez, além de oferecer uma perspectiva sobre como o futuro da Inteligência Artificial pode transformar a sociedade".

Os canais de Suez, no Egí-

pto, e do Panamá, na América Central, são vias navegáveis artificiais que conectam oceanos estratégicos, encurtando distâncias e facilitando o comércio marítimo global.

Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), recomendou "Impacto Positivo (Net Positive): Como empresas corajosas prosperam dando mais do que tiram", de Paul Polman e Andrew Winston. "Este livro é fascinante, pois traz a visão de Paul Polman, CEO da Unilever, sobre a transição da empresa para uma estratégia mais sustentável", explicou Queiroz. "A leitura mostra como, do ponto de vista estratégico, comercial e de processos, as empresas

podem adotar a agenda da sustentabilidade gerando, inclusive, valor financeiro".

O CEO do Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, indicou "O Hábito de Fazer Agora", de Neil Fiore. Julião destacou que o livro é um guia para superar a procrastinação e aumentar a produtividade de maneira sustentável, com técnicas que ajudam a reestruturar a mentalidade em relação às tarefas, transformando-as de fontes de estresse e ansiedade em oportunidades de realização.

Mário Povia, diretor do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), está lendo "O Mito do Desenvolvimento Econômico", de Celso Furtado. "Embora tenha sido escrito na década de

1970, o livro aborda questões que continuam extremamente atuais, nos levando a refletir sobre as causas e efeitos do desenvolvimento econômico na sociedade. Celso Furtado é sempre brilhante, quer você concorde ou não com suas conclusões. Super recomendo", afirmou Povia.

Por fim, Evaristo Pinheiro, presidente da Refina Brasil, recomendou "Fossil Future", de Alex Epstein. "É uma obra que faz uma análise crítica sobre a necessidade de reduzir o uso de combustíveis fósseis, alertando que essa transição não deve prejudicar aqueles que têm pouco acesso à energia e, por isso, uma pior qualidade de vida", comentou Pinheiro.



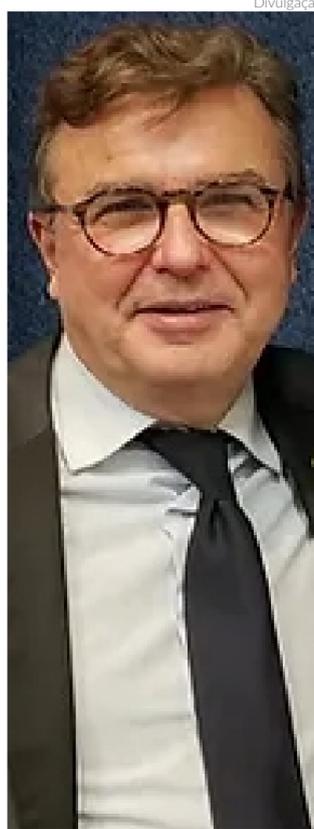
Divulgação



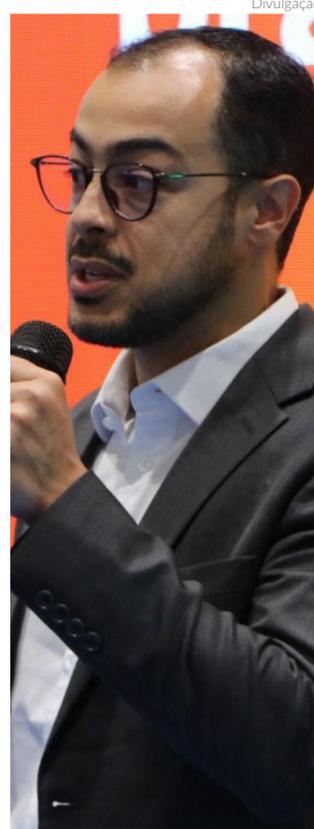
Divulgação



Divulgação



Divulgação



Divulgação

Flávia Takafashi
diretora da Antaq

Livro indicado:
"Poder e Progresso: Uma luta de mil anos entre a tecnologia e a prosperidade" de Daron Acemoglu e Simon Johnson

Felipe Queiroz
diretor da ANTT

Livro indicado:
"Impacto Positivo (Net Positive): Como empresas corajosas prosperam dando mais do que tiram" de Paul Polman e Andrew Winston

Fabricio Julião
CEO do Grupo Brasil Export

Livro indicado:
"O Hábito de Fazer Agora" de Neil Fiore

Mário Povia
diretor do IBI

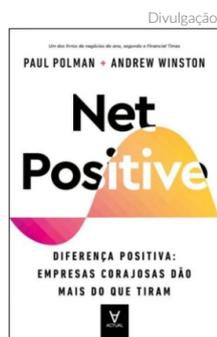
Livro indicado:
"O Mito do Desenvolvimento Econômico" de Celso Furtado

Evaristo Pinheiro
presidente da Refina Brasil

Livro indicado:
"Fossil Future" de Alex Epstein



Divulgação



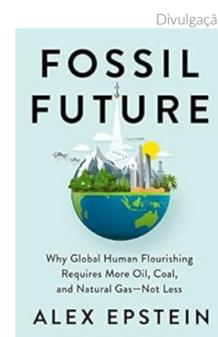
Divulgação



Divulgação



Divulgação



Divulgação

REGIÃO SUDESTE

Em Santos, trabalhador morre prensado por carga de madeira

Vítima, de 49 anos, trabalhava no interior de um navio que estava atracado no terminal Ecoporto

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebnews.com.br

Um trabalhador portuário de 49 anos morreu após sofrer um acidente dentro de um navio atracado no Porto de Santos (SP). O incidente ocorreu na última quinta-feira (2), no terminal Ecoporto, localizado na margem direita do complexo marítimo.

De acordo com as autoridades, o estivador estava trabalhando no porão do navio Aegean Spirit, que realizava uma operação de embarque de atados de eucatex, referindo-se a pacotes ou feixes de materiais derivados da madeira.

A vítima sofreu uma queda no porão da embarcação e ficou prensado pela carga.

Equipes do Corpo de Bombeiros foram acionadas para atender a ocorrência. No termi-



O incidente aconteceu no terminal Ecoporto, na margem direita do Porto de Santos, onde estava a embarcação que realizava uma operação de embarque de atados de eucatex

nal, a corporação foi informada de que a vítima havia sido retirada do porão do navio por uma equipe de emergência particu-

lar, que realizou procedimentos de reanimação cardiopulmonar.

Ainda segundo os bombeiros, a vítima foi encaminhada

para uma unidade de saúde em Santos, mas, ao dar entrada, já havia falecido.

Em nota, o Ecoporto, por

meio de sua assessoria de comunicação, lamentou profundamente o falecimento do trabalhador durante a operação no interior do navio atracado no terminal. A empresa destacou que está colaborando com as autoridades competentes para a apuração dos fatos e informou que está oferecendo o suporte necessário aos familiares da vítima.

A Secretaria de Segurança Pública de São Paulo (SSP) declarou que foram solicitados exames periciais no local do acidente. A ocorrência segue sob investigação do 1º Distrito Policial de Santos.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) foi notificada sobre o acidente e informou que a ocorrência foi atendida pelo Corpo de Bombeiros, além de equipes contratadas pelo próprio terminal.

Navio Escola Brasil estará aberto para visita no Porto de Santos

Visitação será gratuita no dia 5 de janeiro, na sede da Capitania dos Portos de SP, das 14h às 17h

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

O navio Escola Brasil (U27) ficará atracado no Porto de Santos (SP) entre sábado, dia 4, e segunda-feira, 6 de janeiro. E estará aberto para visita gratuita no domingo, dia 5, na sede da

Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), das 14h às 17h.

De acordo com a Marinha, as pessoas poderão conhecer a embarcação e a sua tripulação. A visita tem por objetivo aproximar a comunidade da Baixada Santista do universo marítimo e das tradições navais.

Interessados em realizar a visita poderão contribuir

com a doação de alimentos não perecíveis, que serão posteriormente destinados a instituições assistenciais da região.

A sede da Capitania dos Portos está localizada na Avenida Engenheiro Ismael Coelho De Souza, s/n - Macuco, entre os armazéns 27 e 29, próximo ao terminal de passageiros de cruzeiros, o Concais.

A embarcação é empregada na fase final do processo de formação dos futuros oficiais da Marinha. O U27 dispõe de recursos instrucionais essenciais para a fase prática que consolida os conhecimentos adquiridos no curso da Escola Naval.

Essa comissão, conhecida como Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, tem como

propósito complementar, com ênfase na experiência prática, os conhecimentos teóricos adquiridos pelos militares durante o ciclo escolar, aprimorar a formação cultural dos futuros Oficiais da Marinha do Brasil e representar o país e a Marinha nos portos visitados, fortalecendo os laços com nações amigas.

REGIÃO SUL

Ponte provisória de contêineres no RS é destruída por fortes chuvas

Estrutura na cidade de Feliz, única passagem para veículos pesados, foi levada pela correnteza

Da Redação
redacao.jornal@redebnews.com.br

A ponte provisória feita de contêineres, instalada no município de Feliz, no Rio Grande do Sul, foi destruída na tarde de quinta-feira (2) em razão das fortes chuvas que atingiram o Vale do Caí durante a virada do ano.

A confirmação veio por meio de um vídeo publicado na

manhã de sexta-feira (3) pelo prefeito da cidade, Júnior Freiberg (PSD), em uma rede social. "A cota (do rio) está acima do nível normal. Então, para aqueles que precisam fazer a travessia para o outro lado, isso somente acontecerá por Bom Princípio (município)", orientou.

A ponte baixa, levada pela correnteza do rio Caí, era a única alternativa de passagem para veículos pesados entre duas

localidades do município: Picada Cará e o bairro Arroio Feliz. "De fato, hoje, a gente passa a ter um grande problema na nossa mobilidade", admitiu o prefeito.

A estrutura de contêineres foi construída provisoriamente após as enchentes de maio de 2024, que devastaram o Rio Grande do Sul. Na ocasião, as chuvas intensas destruíram a obra da nova ponte na rodovia

estadual VRS 843, planejada para substituir a histórica Ponte de Ferro.

Os recursos para erguer a estrutura provisória, inaugurada em outubro passado, foram arrecadados por meio de uma campanha que contou com o apoio da comunidade e de empresários locais.

Em entrevista a uma emissora de rádio, o prefeito afirmou que, diante dos danos totais na

ponte, irá analisar a extensão do problema para decidir entre construir outra instalação temporária sobre o rio ou aguardar a obra da ponte estadual.

Após uma conversa com o secretário estadual de Logística e Transportes, Juvir Costella, na quinta-feira, Freiberg disse que a previsão é de que as obras de fundação da futura ponte de asfalto do estado tenham início em fevereiro.

Porto de São Francisco do Sul inicia obra para remoção de rocha submersa

Obra de R\$ 12 milhões ampliará a profundidade do terminal, eliminando desvios e otimizando operações portuárias

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

Tiveram início no Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, os trabalhos de remoção de uma rocha submersa com volume estimado em 370 m³, localizada entre os berços 101 e 102 de atracação. Aguardada há anos pela comunidade portuária da região, a obra representa um investimento de R\$12 milhões e visa melhorar a eficiência operacional do porto.

A formação rochosa, situada a 10,5 metros de profundidade, limita as manobras das embarcações e eleva os custos logísticos. Com sua remoção, conduzida pela empresa Náutica Marítima Serviços, a profundidade do local será ampliada



Divulgação/PSFS

Localizada entre os berços 101 e 102 de atracação do Porto de São Francisco do Sul, a rocha submersa está a 10,5 metros de profundidade e tem volume estimado em 370 m³

para 14 metros, eliminando a necessidade de desvios durante a atracação e otimizando o escoamento de cargas.

A operação utiliza tecnologia de alta precisão para frag-

mentar e remover a rocha sem o uso de explosivos. Equipamentos como martelos de fundo, rompedores hidráulicos e escavadeiras submersas garantem um processo seguro e com

impacto ambiental reduzido.

“Após a conclusão da dragagem de manutenção, em dezembro, já estamos iniciando esta importante obra, que é uma demanda antiga da comu-

nidade portuária”, afirmou Clevertton Vieira, presidente do porto. “A derrocagem é essencial para o desenvolvimento da região e de Santa Catarina, pois garante maior efetividade operacional e prioriza a segurança e a sustentabilidade ambiental”.

Obra em etapas

Dada a relevância do berço 101 para o escoamento de grãos, a obra será realizada em duas fases. A primeira, em andamento, prevê a fragmentação inicial da rocha e deve ser concluída até o final de janeiro.

Durante o período de escoamento da safra de soja, que ocorre até outubro, as atividades serão suspensas para evitar impactos no fluxo de exportação. Após o término da safra, os trabalhos serão retomados para finalizar a remoção completa do afloramento rochoso.

A TV BE NEWS
AMPLIOU SEU
ALCANCE!

Acompanhe em:

 @tv_benews

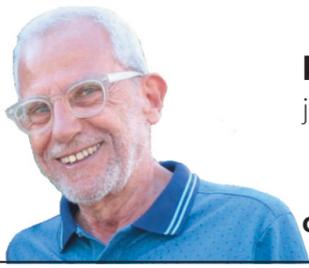
 www.portalbenews.com.br

SOMOS MAIS DE
30 MIL INSCRITOS
NO YOUTUBE!

REDE
BE
NEWS
JORNAL • PORTAL • TV

BE
NEWS
TV

OPINIÃO



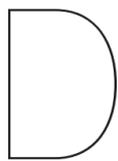
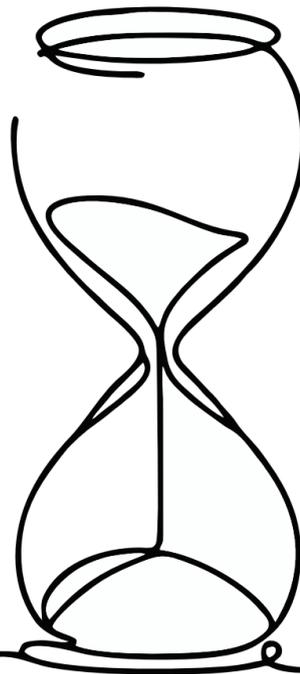
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebnews.com.br

► GESTÃO

“Segredo da espera”



a vida tudo se espera. O difícil é não esperar. No ventre já esperamos, daí o que aguardar? Passamos o tempo em agonia. A ansiedade da vida um dia há de parar, sem sabermos o que depois nos virá. É a sina da vida, esperar, entretidos que estamos diante da caixa de surpresas, confiantes de que tiraremos a sorte grande, até que salta

um palhaço de mola.

O futuro é sempre incerto e não nos pertence além de nossos esforços e decisões. Ainda assim nunca saberemos o que vem por aí a não ser um vestígio fatal. Repartimos o tempo para digerir a única verdade: o presente à nossa frente, para esperar.

Podemos esperar um sucesso, a sorte, a boa surpresa. Mas pode vir um perigo também. E “o perigo nunca vem de onde esperamos”. Esta frase ouvi há muitos anos de um amigo e contém uma verdade lamentavelmente cruel. Não que não se espere um raio no temporal, ou um tiro certo da fuzilaria à frente do condenado. Mas é assustador o perigo que vem de onde menos se espera, como a traição.

Insisto, o desafio é nada esperar, para o bem ou para o mal. Na andança das decisões, seguros de que caminhamos certo com olho pregado à frente, é de flancos inesperados que surge a pedra lançada no ar. Às vezes implica só num tropeço, outras é arremesso mortal. O maior mistério da vida é o inusitado, o inesperado, a derrocada da paz.

Se não há como não esperar, resta na vida o sonho acompanhado do esforço com fé. O século passado me brindou com um dos poemas mais inebriantes, “Espera-me”, do poeta russo Konstantin Simonov, cuja vivência como correspondente de guerra na Mongólia o inspirou a conclamar a espera.

Simonov gritou: “Espera-me, até quando não sei, um dia voltarei”. Travestido de soldado, era na verdade a liberdade quem clamava a importância da espera, ainda que na noite fria, até que seus familiares, seu cachorro e seu jardim, já não esperem mais. E concluía que, se esperado, vencerá a morte, porque foi esperado além da esperança por quem, como nunca, ninguém o esperou.

“Quem sabe faz a hora, não espera acontecer!”, bradou um dia Geraldo Vandré, durante uma noite fria e, tal qual Simonov, mirava a liberdade, às vezes fagulha de luz no horizonte sombrio.

A rigor, há poucas coisas a se esperar, independente da ansiedade que frequentemente vem a reboque da espera. Falo de momentos felizes, ainda que pontos perdidos no longo caminho. E falo de objetivos alcançados. Falo de uma corrida de competência e esforço, em que o único adversário é o tempo. Intriga-me por que tanto se disputa para ao final ser declarado o melhor. Campeão é quem corre e se supera, sem atropelar na pista da mágoa, da inveja e do rancor. Afinal, não se disputa com ninguém, apenas consigo mesmo contra o tempo, este sim inimigo real.

INSISTO, O DESAFIO É NADA ESPERAR, PARA O BEM OU PARA O MAL. NA ANDANÇA DAS DECISÕES, SEGUROS DE QUE CAMINHAMOS CERTO COM OLHO PREGADO À FRENTE, É DE FLANCOS INESPERADOS QUE SURGE A PEDRA LANÇADA NO AR. ÀS VEZES IMPLICA SÓ NUM TROPEÇO, OUTRAS É ARREMESSO MORTAL. O MAIOR MISTÉRIO DA VIDA É O INUSITADO, O INESPERADO, A DERROCADA DA PAZ



ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

opinião@redebeneews.com.br

► ESTRATÉGIA

Como será o amanhã?



música cantada por Simone busca respostas em vários âmbitos: horóscopo, quiromancia, cartomancia e búzios, entre outros, para concluir que “será como Deus quiser”. Em contraponto, Zeca Pagodinho afirma: “Deixa a vida me levar!”.

Há quem terceirize a vida ou a deixe fluir aleatoriamente, é verdade.

Existem pessoas que não saem de casa sem consultar oráculos, ou norteiam sua vida por consultas a terceiros, não raro pagando bem caro por isso. Essas consultas são como previsões de alguns economistas: se confirmadas, valorizam seu “passe” e eles ganham uma legião de seguidores, são convidados para eventos corporativos; caso contrário, afirmam que seu alerta evitou que acontecesse o pior.

Dizer como será o amanhã por meio de sortilégios tem sido meio de lucro e ascendência há milênios.

É raro ver um jornal que não tenha uma coluna de horóscopos, ou previsões para o ano seguinte. Também há espaço para videntes, com seus presságios, alguns bombásticos, por vezes anunciando o óbvio. Mais difícil ainda é encontrar quem nunca tenha lido isso, ao menos por curiosidade. Tem quem contrate colaboradores somente após ver seu mapa astral!

Práticas tão antigas não perduram à toa, e existem em várias culturas, das mais primitivas às mais evoluídas. Quem não acredita nelas, as substitui por outras tentativas, antigas ou recentes, de prever ou moldar o amanhã: crença religiosa, magia, mentalização ou práticas de neurolinguística, nem sempre considerando que é preciso combinar com os “russos”, como dizia Garrincha.

Há quem faça cursos para aprender como influenciar ou condicionar pessoas. Alguns nem precisam disso, por conta de um carisma nato. Também não faltam influenciáveis dispostos a segui-los, por oportunismo, ingenuidade ou desespero.

Para uns e outros, todo fim de ano se presta a revisões, previsões, projeções e promessas. Isso vale para místicos,

futurólogos e cada um de nós. Também é palco ideal para arautos do caos e profetas do fim do mundo.

Quando eu era criança, isso me assustava, até que ouvi Gal Costa cantar: “Todo fim de ano é fim de mundo, e todo fim de mundo é tudo o que já está no ar. Todo ano é bom, todo mundo é fim. Você tem amor em mim?”. Legal Caetano ter colocado amor nesse contexto. Aliás, todo dormir é um fim de mundo, como todo acordar é um renascer, ressuscitar. Pensar no fim nunca é um bom começo.

É sempre bom planejar e traçar metas, porém, não se pode negar que existe o imponderável. Alguns sucumbem à desilusão, ou culpam outrem ou o universo pela frustração, esquecendo que cabe a cada um de nós “dar a volta por cima” diante de problemas.

A vida precisa ser autoral! Baseada em princípios sólidos, porém sem tolher a evolução do espírito, consciente de que não estamos sós no mundo, sujeito a pessoas e circunstâncias, e afetando outras vidas.

Buscar conselhos e motivações pode ser um meio de reflexão, mas nunca de falsas ilusões. E mesmo quando se trata de fé, se não vier acompanhada de prática dificilmente terá resultados efetivos.

Deus nos deu inteligência e livre-arbítrio, embora muitos tentem de tudo para tolher esse potencial, em benefício próprio ou de grupo de poder. Para evitar a “escravidão mental” é preciso não se deixar levar por “cantos de sereia” e “flautistas” mal-intencionados, o que só ocorre quando a sabedoria se soma a esses atributos.

“O futuro a Deus pertence!” é um dito popular. Mas cabe a nós aprender com os erros cometidos, nossos e de outros, para não repeti-los, buscando e merecendo pertencer a um futuro melhor, não baseado em presságios ou fatalismos, mas na crença de que a vida é uma pedra bruta, que deve ser diariamente lapidada, para revelar toda a sua preciosidade, sob forma de felicidade.

Feliz 2025!

TODO DORMIR É UM FIM DE MUNDO, COMO TODO ACORDAR É UM RENASCER, RESSUSCITAR. PENSAR NO FIM NUNCA É UM BOM COMEÇO. É SEMPRE BOM PLANEJAR E TRAÇAR METAS, PORÉM, NÃO SE PODE NEGAR QUE EXISTE O IMPONDERÁVEL



IVANI CARDOSO
ivani@redebenews.com.br



E que venha o novo ano!

SOMOS A SOMA DE NOSSAS EXPERIÊNCIAS. NÃO IMPORTA SE BOAS OU MÁS, SE PEQUENAS OU GRANDES, SE SIMPLES OU SIGNIFICATIVAS. TEM QUEM PREFIRA NÃO SE LEMBRAR DE NADA E APENAS VIVER. TEM QUEM VIVA DO PASSADO E NÃO VIVA. TEM QUEM SE PREOCUPA COM O FUTURO E ESTÁ PERDENDO O PRESENTE. E TEM QUEM ACREDITA QUE UM NOVO ANO PODE TRAZER INGREDIENTES DIFERENTES AO COTIDIANO. NÃO HÁ RECEITA PRONTA, HÁ TENTATIVA E ERRO COM MARGENS PARA RECOMEÇOS. NOVOS SABORES, SÓ PARA QUEM NÃO TEM MEDO DE EXPERIMENTAR.

FOCO

Um jovem idealista à frente de grandes projetos

O advogado mineiro **Gabriel Ribeiro Fajardo** com apenas 30 anos de idade já enfrentou dois grandes desafios decorrentes de tragédias marcantes: o rompimento da barragem em Mariana, em Minas Gerais, em 2015, e as enchentes no Rio Grande do Sul em abril/maio de 2024.

Atualmente é secretário-adjunto da reconstrução do Rio Grande do Sul e é uma das lideranças desde maio à frente do Plano Rio Grande, o programa de Reconstrução, Adaptação e Resiliência Climática, criado para atenuar os impactos causados pelas enchentes que assolaram o Estado o ano passado.

Antes de ser chamado para atuar inicialmente como secretário-adjunto de parcerias e concessões do RS, foi subsecretário de transporte e mobilidade de Minas Gerais, superintendente de transportes e assessor chefe de relações intragovernamentais e responsável por projetos emblemáticos como o Rodoanel de Belo Horizonte, a linha 2 do metrô e o programa concessões rodoviárias, que mudaram e ainda vão mudar mais a face urbana das cidades e da infraestrutura mineira.

Geriu ainda, àquela época, o transporte coletivo metropolitano e intermunicipal de ônibus, as rodovias concedidas e os aeroportos mineiros em meio à pandemia da Covid-19. Recebeu, recentemente, o prêmio Gente que transforma, da Fundação Lemann.

Desde que chegou a Porto Alegre está bem adaptado, fez amigos e está entusiasmado com o que faz: “Nosso trabalho envolve todos os processos de reconstrução, de resiliência e de preparação do Estado para que novos possíveis eventos climáticos não tenham as mesmas consequências. Coordenamos, enquanto Secretaria, um fundo criado de 14 bilhões de reais para esse plano. Foi um esforço hercúleo de todos nos primeiros meses, principalmente quando era preciso lidar com a parte emergencial de salvar vidas, levar as pessoas para os abrigos. Esse foi um trabalho liderado pelo Vice-Governador e pelas forças de resposta. Depois, com a criação da Secretaria da Reconstrução, começamos a estruturar o plano de ações de médio e longo prazo”.

Todo o processo está bem adiantado, ele conta. Pelo regime de contratação integrada estão tocando os projetos para contenção das cheias, reforçando a segurança pública e a defesa civil com as medidas institucionais necessárias. “Conseguimos aprovar um projeto de lei para fazer o encadeamento de todas as ações, estamos construindo um centro integrado de operações do Estado para que tenhamos um lugar de atuação em tempo integral, além da reconstrução efetiva na recuperação de estradas e toda parte de reurbanização de cidades. Isso é um trabalho meritório de todas as secretarias de Estado, sob liderança do nosso Governador”.

Quando ocorreu a tragédia, mesmo sem luz durante três dias e 20 dias sem água em casa, Gabriel não parou um segundo com sua equipe. “Além da infraestrutura era preciso cuidar da questão emocional. As doações que chegaram de todo o Brasil e exterior foram fundamentais para a resposta rápida. Ficamos sem o centro administrativo do Estado, ficamos sem sistemas que caíram. Nesse primeiro momento de grande dificuldade, esse movimento de fora para dentro, do Brasil abraçar o Rio Grande do Sul, foi uma resposta essencial”, diz.

Acostumado com a garra dos mineiros, ele comenta que o gaúcho também é surpreendente: “Quando recebi o convite aceitei sem nunca ter pisado em Porto Alegre, mas logo me apaixonei pelo Sul. É um povo muito aguerrido, disposto a trabalhar, são bravos em todos os sentidos, para brigar e para se reerguer, um traço cultural muito marcante. Eu me senti em casa ao ter um Estado com personalidade parecida com o meu”.

Divulgação



Formado e com mestrado pela Universidade Federal de Minas Gerais, e professor do Insper e da Fundação Dom Cabral, até agora Gabriel sempre trabalhou no setor de infraestrutura, projetos públicos privados e concessões. Começou a dar aulas muito cedo na área de capacitação de gestores públicos e continua com muito prazer.

Chegou a atuar em um escritório de advocacia em São Paulo até ser chamado para a integrar um programa da Fundação Renova, projeto que foi criado pela Samarco na ocasião do desastre em Mariana: “Viajei a cidades mineiras e capixabas que foram atingidas na Bacia do Rio Doce para capacitar os gestores municipais. A empresa estava indenizando as cidades, mas os gestores não sabiam como contratar as obras, como fazer projetos, precisavam entender os processos burocráticos da gestão pública”.

Para ele, Direito era a única opção de profissão e só prestou vestibular na universidade federal de Minas. Assumir posições firmes faz parte do seu DNA, era sempre escolhido como representante da turma na escola, presidente de comissões e orador oficial.

A liderança é natural. Chefiou com sucesso uma equipe de 73 pessoas, todas mais velhas, quando estava no transporte e mobilidade de Minas Gerais. “Nunca me senti amedrontado com o tamanho dos desafios e sempre fui muito legitimado pelas minhas equipes de trabalho. Aqui no Sul vem sendo uma jornada marcante, o governador Eduardo Leite é muito aberto e tem sido uma experiência muito positiva.”

Mesmo com muitos problemas pela frente, é otimista com o futuro do Rio Grande do Sul: “Vejo com muita prosperidade. Ao mesmo tempo em que foi uma enorme tragédia, foi também uma janela aberta de possibilidades para virar a chave, de organizar as pessoas em torno de um objetivo comum e construir uma nova realidade. O importante é deixar legados não de governo, mas de Estado, para que os ciclos políticos não atrapalhem o futuro. Temos que deixar como marcas o constrangimento para que as pessoas não descontinuem boas políticas e seja necessário um retrabalho”.

Investir tanto na vida profissional é uma constante na vida de Gabriel. Participa de eventos, dá cursos e palestras sobre parcerias público-privadas. Acha que passar um final de semana à toa é demais. “Conheço 26 estados do Brasil, mas a trabalho. Certa vez, de férias em Nova Iorque, acabei fazendo reunião online no Central Park. Sou daqueles que não consegue ver uma série ou ler um livro, não dá tempo. Não acho isso bonito, mas é um desafio para mim. Ainda tento ler quando estou no avião, mas agora colocaram wifi e piorou”, brinca.

Mesmo assim, garante que a prioridade é a família: “Sei que tenho um dever de casa que é também cuidar da minha saúde, e não descuido”.