



portalbenews.com.br

COMÉRCIO EXTERIOR Brasil registra crescimento histórico nas exportações para os EUA ▶ **p4**

ESTILO BE Diretor de Redação do Jornal da Orla, Eduardo Silva fala o desafio de comandar o veículo, que inicia uma nova fase ▶ **p10**



Divulgação/PortosRio



Setor portuário aprova ações do MPor e pede continuidade

Para associações empresariais, a pasta, que fez um balanço de seus dois anos, fortaleceu a atividade portuária e estimulou investimentos privados ▶ **p3**

Divulgação/Petrobras



Petrobras bate recordes de produção, eficiência e sustentabilidade em 2024 ▶ p5

BRASIL EXPORT Pernambuco Export abre em fevereiro a temporada de fóruns deste ano ▶ **p5**

OPINIÃO Luiz Dias Guimarães desmascara o impacto do mundo digital na verdade, na poesia e na vida cotidiana ▶ **p8**

OPINIÃO Adilson Luiz Gonçalves destaca a história e a relevância do Porto de Santos para o Brasil e o mundo ▶ **p9**

EDITORIAL

Brasil, Estados Unidos e a necessidade de novos mercados

O ano de 2024 marcou um novo capítulo na relação comercial entre Brasil e Estados Unidos. Com um crescimento expressivo de 9,2% nas exportações para o país norte-americano, o Brasil atingiu um marco histórico, superando a marca de US\$ 40 bilhões em vendas.

Esse desempenho robusto, contrastando com a retração das exportações brasileiras para outros mercados, demonstra a força da parceria comercial entre os dois países e a importância estratégica dos Estados Unidos para a economia brasileira.

A indústria brasileira foi a grande protagonista desse crescimento, com um aumento de 5,8% nas exportações para os Estados Unidos.

Setores como o de transformação, com destaque para aeronaves, maquinaria e equipamentos eletrônicos, apresentaram um desempenho excepcional. Essa dinâmica demonstra a complementariedade das economias brasileira e norte-americana e a capacidade do Brasil de oferecer produtos com alto valor agregado.

A diversificação da pauta exportadora brasileira também contribuiu para o fortalecimento das relações comerciais com os Estados Unidos.

O aumento das exportações de produtos como petróleo bruto, café, celulose e carne bovina demonstra a capacidade do Brasil de atender a uma ampla gama de demandas do mercado norte-americano.

No entanto, é preciso ressaltar que a dependência excessiva de um único mercado, por mais importante que ele seja, pode gerar vulnerabilidades. A guerra comercial entre os Estados Unidos e a China, por exemplo, demonstra como as relações comerciais internacionais podem ser voláteis e sujeitas a mudanças abruptas.

Nesse sentido, é fundamental que o Brasil continue diversificando seus mercados e fortalecendo suas relações comerciais com outros países. A expansão do comércio com a União Europeia, a Ásia e a África é essencial para garantir a segurança e a sustentabilidade das exportações brasileiras.

Além disso, é preciso investir em infraestrutura e logística para garantir a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

A melhoria da qualidade dos produtos e a adaptação às normas e regulamentações internacionais também são fundamentais para aumentar a participação do Brasil no comércio mundial.

Em conclusão, o crescimento das exportações brasileiras para os Estados Unidos é uma notícia positiva, mas não deve obscurecer a necessidade de diversificar os mercados e fortalecer a competitividade da economia brasileira. Ao investir em infraestrutura, tecnologia e inovação, o Brasil poderá aproveitar as oportunidades oferecidas pelo mercado global e consolidar sua posição como um importante parceiro comercial.

NESTA EDIÇÃO



- ▲ MANCHETE
- 3 Balanço do MPor recebe avaliação positiva de associações empresariais

HUB

- 3 Terceira pista da Rodovia dos Imigrantes será projetada para favorecer o trânsito de caminhões de cargas

NACIONAL

- 4 Brasil registra crescimento histórico nas exportações para os EUA
- 5 Petrobras alcança recordes de produção, eficiência e sustentabilidade em 2024

REGIÃO NORDESTE

- 6 Pernambuco Export abre a temporada 2025 do Brasil Export

REGIÃO SUDESTE

- 6 Helicóptero cai em SP: menina sobrevive, mas pais morrem

REGIÃO SUL

- 7 Porto de Imbituba bate recorde histórico de movimentação em 2024

Chuvvas causam abertura de cratera na BR-101 em Santa Catarina

OPINIÃO

- 8 “Desafortunados que somos”, por Luiz Dias Guimarães
- 9 “Velas e calados”, 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@redebenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

publicidade@redebenews.com.br

(11) 91615.1200



Liberada para caminhões 1

A terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, empreendimento que ligará a Grande São Paulo ao Porto de Santos (SP), terá inclinação mais suave - em média, de 4% - e curvas com raios maiores para favorecer o trânsito de caminhões de cargas que seguem ao complexo marítimo. As informações foram ressaltadas pelo Governo do Estado de São Paulo, que supervisiona a obra.

Liberada para caminhões 2

Trata-se de uma boa notícia para os usuários do Porto de Santos, uma vez que a última expansão do Sistema Anchieta-Imigrantes, a segunda pista da Imigrantes, entregue há cerca de duas décadas, não permite o tráfego de caminhões devido a sua inclinação. Na prática, os veículos de carga contam apenas com a Via Anchieta e a primeira pista da Imigrantes - podendo descer apenas pela Anchieta.

Liberada para caminhões 3

O projeto ainda prevê que 80% da nova estrutura serão constituídos por túneis para reduzir o impacto ambiental. E haverá duas faixas de rolamento e um acostamento, que pode ser revertido em faixa de tráfego.

Liberada para caminhões 4

"A grande diferença dessa pista está em sua geometria, que permitirá a descida de caminhões. Isso vai ajudar muito na subida e na descida para o litoral e também no trabalho de manutenção das vias do Sistema Anchieta-Imigrantes", diz o secretário de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini.

Liberada para caminhões 5

Com a adição da nova pista, a capacidade do sistema será ampliada em cerca de 145% para descida de veículos pesados, segundo a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). Serão 21,5 quilômetros de extensão no trecho de serra, compostos por 17 quilômetros de túneis e 4 quilômetros de viadutos. Um dos túneis terá cerca de 6 quilômetros de extensão, tornando-se a maior estrutura desse tipo no Brasil.

Aeroportos aprovados

Os brasileiros estão mais satisfeitos com os serviços e a infraestrutura dos principais aeroportos do país. De acordo com a última edição da Pesquisa Nacional de Satisfação do Passageiro e Desempenho Aeroportuário, realizada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor), 93% dos viajantes atribuíram notas boas (4) ou muito boas (5) aos 20 maiores terminais do Brasil em dezembro de 2024. A pesquisa destaca avanços significativos em aspectos como check-in, inspeção de segurança e restituição de bagagens.

Balanço do MPor recebe avaliação positiva de associações empresariais

Lideranças portuárias reconhecem avanços da pasta, pedem continuidade de projetos e segurança jurídica

Vosmar Rosa/MPor



Na última quinta-feira, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou os investimentos feitos no setor nos dois primeiros anos do atual mandato do presidente Lula

PAULO JOSÉ RIBEIRO
paulo.ribeiro@redenebnews.com.br

Representantes de associações empresariais e do setor privado reagiram ao anúncio do balanço de 2024 do Ministério de Portos e Aeroportos, realizado na última quinta-feira (16), em Brasília (DF). O ministro Silvio Costa Filho destacou os investimentos feitos no setor nos dois primeiros anos do terceiro mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, ressaltou que tem acompanhado e participado das atividades do Ministério, e comemorou a retomada do protagonismo da atividade portuária no Governo Federal a partir da criação da pasta, em 2023.

"As atuações do ministro Silvio Costa Filho e sua equipe

ajudaram a manter os fortes investimentos da iniciativa privada. O amplo programa de licitações para 2025 projeta investimentos de R\$ 50 bilhões em dois anos, a maioria originários da iniciativa privada. Contamos com a continuidade do ministro e sua equipe e a (aprovação da) revisão legal do setor portuário, para realização de todas as projeções noticiadas", afirmou.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, enfatizou que o resultado positivo se deve aos investimentos realizados em infraestrutura, e que para o setor continuar crescendo é preciso gerar um ambiente favorável para atrair novos investimentos, ressaltando a aprovação do novo marco legal portuário.

"É importante que a segurança jurídica seja estabelecida, uma condição para que esses investimentos venham. Nesse sentido, será de extrema relevância que o anteprojeto de lei apresentado no ano passado pela Ceportos (Comissão de Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações

Portuárias da Câmara dos Deputados), de mudança no arcabouço legal do setor portuário, comece a ser analisado e venha a ser aprovado no Congresso Nacional", pontuou.

O diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, salientou a importância da concessão da área do STS 10, no Porto de Santos (SP). O novo terminal de contêineres deve aumentar a capacidade de movimentação do complexo. Hoje, o cais santista conta com capacidade de 6 milhões de TEU, número que deve saltar para 9 milhões. A previsão do Ministério é de que a concessão da área seja concluída entre o final de 2025 e o início de 2026. "São projetos muito importantes, incluindo o do STS 10, no Porto de Santos, ainda no ano de 2026. Nós esperamos que esses projetos tenham uma tramitação rápida e que possamos estar fazendo, brevemente, investimentos em aumento de capacidade. Para o setor de transporte de contêineres é uma notícia bastante importante", declarou.

Balanço

Segundo o Ministério, o setor portuário registrou um crescimento de 7,4% em 2024, alcançando uma movimentação recorde na história do país, com 437,7 milhões de toneladas.

Costa Filho reforçou que a meta do Governo é realizar, pelo menos, 50 leilões do setor durante o atual mandato do presidente Lula, que teve início em janeiro de 2023 e terminará no fim de 2026. Se esse objetivo for cumprido, vai ultrapassar com folga os 43 certames realizados durante todo o período entre 2003 e 2022.

Em 2024, o Governo já fez o maior leilão portuário da história, com a concessão de uma área no Porto de Itaguaí (RJ). Neste ano, além do STS 10, alguns dos principais projetos do setor aquaviário envolvem a concessão da hidrovía do Rio Madeira (Rondônia e Amazonas) e do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR). Estes projetos são pioneiros no país e devem servir de modelo para futuras concessões de hidrovias e canais portuários.

“AS ATUAÇÕES DO MINISTRO SILVIO COSTA FILHO E SUA EQUIPE AJUDARAM A MANTER OS FORTES INVESTIMENTOS DA INICIATIVA PRIVADA”

SÉRGIO AQUINO
presidente da Fenop

“É IMPORTANTE QUE A SEGURANÇA JURÍDICA SEJA ESTABELECIDADA, UMA CONDIÇÃO PARA QUE ESSES INVESTIMENTOS VENHAM”

JESUALDO SILVA
presidente da ABTP

“SÃO PROJETOS MUITO IMPORTANTES, INCLUINDO O DO STS 10. NÓS ESPERAMOS QUE ESSES PROJETOS TENHAM UMA TRAMITAÇÃO RÁPIDA”

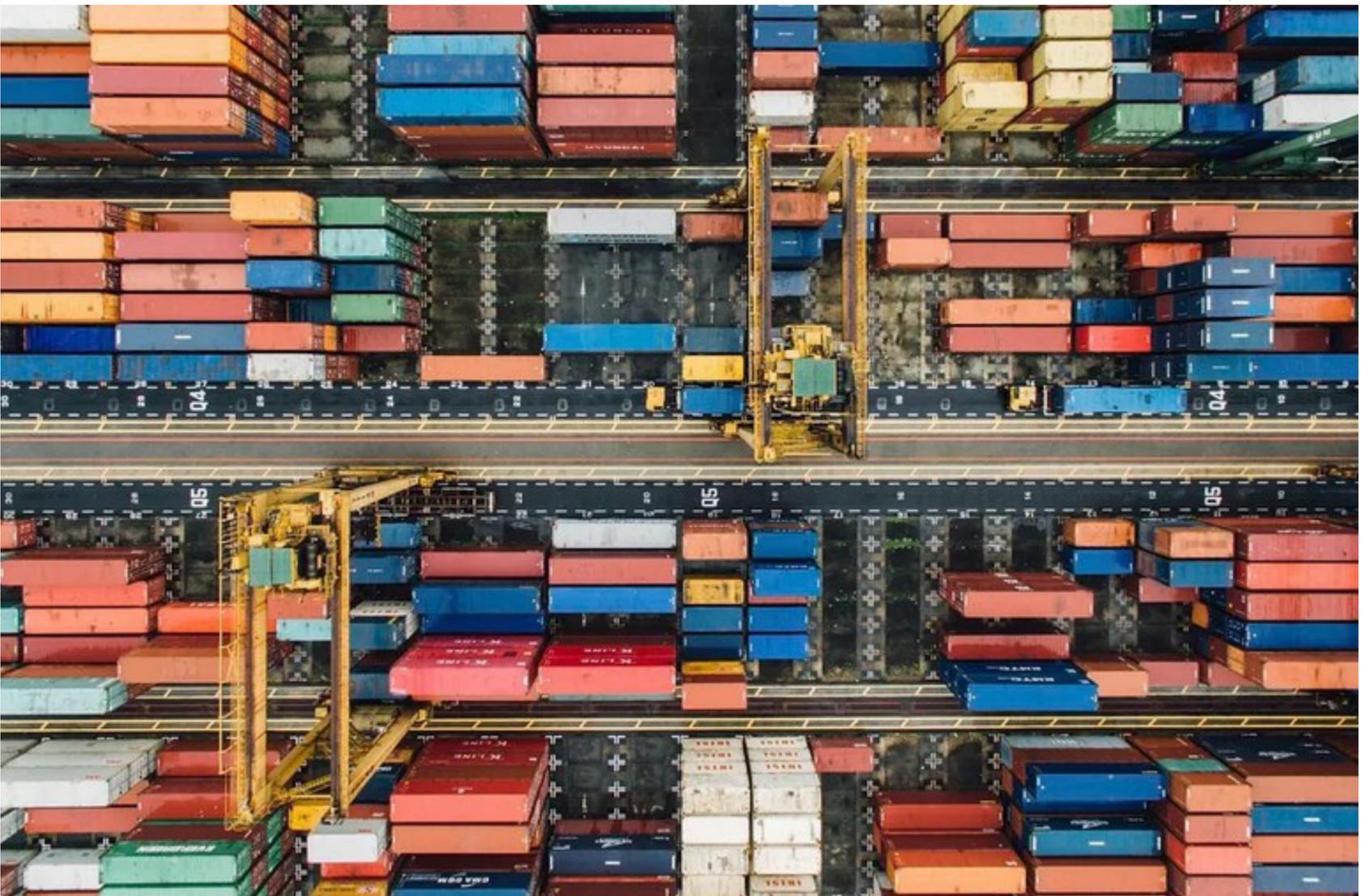
CAIO MOREL
diretor executivo da Abratec

NACIONAL

Brasil registra crescimento histórico nas exportações para os EUA

Vendas para o principal parceiro comercial no ano passado superaram os US\$ 40 bilhões, um feito inédito

Rawpixel via Governo Federal



O comércio Brasil-EUA também foi marcado pelo aumento nas importações brasileiras de produtos norte-americanos. As importações cresceram 6,9%, totalizando US\$ 40,6 bilhões

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

As exportações brasileiras para os Estados Unidos alcançaram um marco histórico em 2024, com o Brasil superando pela primeira vez a marca de US\$ 40 bilhões em vendas para o principal parceiro comercial. De acordo com o estudo Monitor do Comércio 2024, divulgado pela Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham Brasil), as exportações brasileiras somaram US\$ 40,3 bilhões no ano, um crescimento expressivo de 9,2% em comparação com 2023. O volume de produtos exportados também atingiu um número recorde de 40,7 milhões de toneladas, representando um aumento de 9,9% sobre o ano anterior.

Este desempenho robusto das exportações brasileiras se destaca especialmente em um contexto global de retração das vendas brasileiras. Em 2024, as exportações totais do Brasil para o mundo caíram 0,8%, mas as vendas para os Estados Uni-

dos se mantiveram em uma trajetória positiva, com crescimento de 9,2%. Esse resultado é ainda mais relevante ao ser comparado com o desempenho das exportações brasileiras para outros grandes mercados, como a União Europeia (+4,2%), a China (-9,5%) e o Mercosul (-14,1%).

Abrão Neto, CEO da Amcham Brasil, ressaltou a importância do comércio com os EUA para a economia brasileira em 2024: "O comércio com os EUA produziu ganhos significativos para a economia brasileira em 2024, movimentando um conjunto amplo de setores produtivos, com destaque para a indústria. As exportações brasileiras de produtos industriais tiveram recorde de US\$ 31,6 bilhões, reafirmando a posição dos EUA como o principal destino para bens brasileiros com maior agregação de valor".

A indústria brasileira teve papel central no alcance desse recorde comercial. As exportações do setor industrial para os EUA somaram US\$ 31,6 bilhões, representando um incremento de 5,8% sobre 2023. O

setor de transformação, que inclui produtos como aeronaves, maquinaria e equipamentos eletrônicos, foi o grande responsável por esse crescimento, representando 78,3% de todas as exportações brasileiras para os Estados Unidos. Com esse desempenho, os EUA mantiveram-se como o principal destino das exportações industriais brasileiras pelo nono ano consecutivo, superando mercados tradicionais como a União Europeia (US\$ 22,4 bilhões) e o Mercosul (US\$ 18,8 bilhões).

Entre os produtos que se destacaram nas exportações brasileiras para os EUA em 2024, estão o petróleo bruto, aeronaves, café, celulose e carne bovina. O relatório da Amcham mostrou que, entre os dez principais itens exportados, oito apresentaram crescimento em valor em relação ao ano anterior. Esse aumento refletiu a competitividade das exportações brasileiras, que continuaram a apresentar alto valor agregado, com destaque para o setor de energia e agronegócio.

O comércio bilateral Bra-

sil-EUA também foi marcado pelo aumento nas importações brasileiras de produtos norte-americanos. As importações cresceram 6,9%, totalizando US\$ 40,6 bilhões. A maior parte desse crescimento foi impulsionada pela compra de gás natural, que respondeu por 55% do aumento nas importações. O aumento na demanda por gás foi provocado pela estiagem em várias regiões do Brasil, que afetou a geração de energia hidrelétrica e aumentou a necessidade de termelétricas para suprir o consumo de eletricidade.

Além do gás natural, outros produtos que tiveram aumento nas importações incluem motores, máquinas não elétricas e aeronaves. Esses itens são essenciais para diversos setores da economia brasileira e destacam a importância da relação bilateral para o desenvolvimento de indústrias chave, como a de infraestrutura e tecnologia.

O volume total de comércio entre Brasil e Estados Unidos em 2024 atingiu US\$ 80,9 bilhões, um aumento de 8,2% em relação ao ano anterior. Esse va-

lor representa o segundo maior da série histórica, atrás apenas do recorde registrado em 2022, quando o comércio bilateral alcançou US\$ 85,2 bilhões.

Perspectivas

O comércio entre os dois países tem mostrado uma evolução contínua e, para 2025, as perspectivas permanecem positivas. Segundo estimativas da Amcham Brasil, com o crescimento das economias brasileira e norte-americana, o fluxo comercial deverá seguir robusto. A Organização Mundial do Comércio (OMC) projeta um crescimento de 3% no comércio internacional de bens em 2025, enquanto o Fundo Monetário Internacional (FMI) espera que o PIB dos EUA cresça 2,8% e o do Brasil 2%.

"Com a demanda em expansão nos dois países, esperamos que o fluxo comercial em 2025 se mantenha robusto, próximo dos valores mais altos da série histórica recente. No entanto, é crucial monitorar as elevadas incertezas internacionais", alertou Abrão Neto.

Petrobras alcança recordes de produção, eficiência e sustentabilidade em 2024

Com bons resultados em gasolina e diesel S-10, estatal reduz emissões e anuncia US\$ 19,6 bilhões para modernizar seu parque de refino até 2029

Divulgação/Agência Petrobras

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A Petrobras registrou em 2024 resultados históricos em seu parque de refino, com recordes nas produções de gasolina e diesel S-10, além de avanços na sustentabilidade e investimentos planejados para os próximos anos.

A produção de gasolina alcançou 24,4 bilhões de litros, superando o recorde anterior de 2014, enquanto o diesel S-10 atingiu 26,3 bilhões de litros, quebrando o marco de 2023. Destaque para as refinarias Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, e Presidente Bernardes (RPBC), em São Paulo, que produziram, respectivamente, 3,5 bilhões de litros de gasolina e 3,8 bilhões de litros de diesel S-10.

Outras refinarias também contribuíram para o desempe-



nho:

- Refap (RS): Recorde de 2,5 bilhões de litros de diesel S-10 e 251 mil toneladas de asfalto.
- Repar (PR): Produção de 481 mil toneladas de asfalto e 76 mil m³ de diesel R5, um aumento de 81,4% em relação a 2023.

Pela primeira vez, 70% do petróleo processado nas refinarias da Petrobras foi oriundo do pré-sal, superando os 66% re-

gistrados em 2023. Esse avanço foi acompanhado de um aumento no Fator de Utilização das Refinarias (FUT), que chegou a 93,2%, o maior índice da série histórica.

De acordo com a Petrobras, "a confiabilidade e a disponibilidade das plantas de refino foram fundamentais para a performance realizada, com a indicação de maior utilização

das refinarias pelo planejamento integrado do segmento Refino, Transporte, Comercialização, Petroquímica e Fertilizantes (RTC)".

A estatal alcançou a menor intensidade de emissões de gases de efeito estufa de sua história, registrando 36,1 KgCO₂ por carga equivalente. Essa redução evitou a queima de 475 mil m³/dia de gás natural e a emis-

A Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), no Paraná, produziu em 2024 481 mil toneladas de asfalto e 76 mil m³ de diesel R5, um aumento de 81,4% em relação a 2023

são de 365 mil toneladas de CO₂, o equivalente a retirar de circulação mais de 6 mil ônibus urbanos ou 60 mil carros movidos a gasolina.

A Refap contribuiu com a redução de 114 mil toneladas de CO₂, enquanto a entrada em operação do Complexo de Energias Boaventura (RJ) e do sistema SNOX na RNEST (PE) reforçou o compromisso ambiental da companhia.

Até 2029, a Petrobras planeja investir US\$ 19,6 bilhões no segmento RTC, representando um aumento de 17% em relação ao plano anterior. Esses recursos incluem modernizações, aprimoramentos tecnológicos e expansão de capacidades, com foco em eficiência, segurança e sustentabilidade.

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

REGIÃO NORDESTE

Pernambuco Export abre a temporada 2025 do Brasil Export

Com programação em Suape e Recife, o fórum contará com visitas técnicas, recepções corporativas e o lançamento da Caravana de Inovação

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A temporada 2025 de fóruns do Brasil Export, o principal espaço de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do Brasil, terá início com o Pernambuco Export, edição estadual do programa. O evento acontecerá nos dias 20 e 21 de fevereiro, com atividades realizadas no edifício administrativo do Complexo Portuário Industrial de Suape e na capital, Recife. O fórum abordará temas como infraestrutura de transportes, desenvolvimento sustentável e o papel estratégico de Pernambuco no comércio internacional brasileiro.

A programação será aberta no dia 20 de fevereiro, pela manhã, com uma visita exclusiva de patrocinadores e autoridades às empresas instaladas no Complexo de Suape. As ati-



Divulgação/Suape

O Pernambuco Export abordará temas como infraestrutura de transportes, desenvolvimento sustentável e o papel estratégico desse estado no comércio internacional brasileiro

vidades oficiais do fórum terão início às 14h, com transmissão ao vivo pela TV BE News.

No dia 21, o evento continua no Recife, com sessões de relacionamento e recepções corporativas, criando oportunidades estratégicas para fomentar

o desenvolvimento econômico de Pernambuco e do país.

O Ministério de Portos e Aeroportos, que apoia institucionalmente o calendário de fóruns, promoverá durante o Pernambuco Export o lançamento da primeira edição da Caravana

de Inovação. Essa iniciativa itinerante busca fortalecer a cultura da inovação no setor portuário, conectando o Governo a estados e municípios e promovendo maior integração federativa. Após Pernambuco, a caravana seguirá para outros muni-

cípios portuários estratégicos, como Fortaleza (CE), Rio de Janeiro e Santos (SP).

Calendário

O lançamento oficial do calendário 2025 do Grupo Brasil Export será realizado no dia 5 de fevereiro, em Brasília (DF). O evento apresentará todas as iniciativas programadas pelo fórum nacional, reforçando seu papel como plataforma essencial para a discussão de soluções nos setores de logística, infraestrutura e transportes.

O Grupo Brasil Export promove anualmente uma série de fóruns em níveis regional, nacional e internacional. Esses eventos incluem visitas técnicas a ativos de infraestrutura, painéis de debates, reuniões com autoridades e interações estratégicas entre agentes econômicos, contribuindo de forma importante para o avanço desses setores no Brasil.

REGIÃO SUDESTE

Helicóptero cai em SP: menina sobrevive, mas pais morrem

Piloto, que também sobreviveu, segue estável enquanto equipes investigam as causas do acidente em Caieiras

Da Redação
redacao.jornal@redenebnews.com.br

A adolescente Bethina Feldman, que completou 12 anos na sexta-feira (17), sobreviveu à queda de um helicóptero na noite de quinta-feira (16) em Caieiras, na Grande São Paulo. Ela foi resgatada com vida, mas perdeu os pais, André Feldman e Juliana Elisa Alves Maria Feldman, que não resistiram aos ferimentos e faleceram no local.

De acordo com a assessoria de imprensa da família, Bethina está bem e deverá ter alta do Hospital das Clínicas, na Zona Oeste de São Paulo, neste sábado (18). Ela foi levada à unidade hospitalar junto com o piloto da aeronave, Ednilson de Oliveira Costa, que também sobreviveu ao acidente. O piloto está estável e segue sob observação médica.



Divulgação/Defesa Civil

O helicóptero foi localizado na manhã de sexta-feira, por volta das 6h15, na região do Morro do Tico-Tico, próximo ao Conjunto Habitacional Nosso Teto, no município de Caieiras

O velório de Juliana Feldman ocorrerá neste sábado, às 13h, no Cemitério da Saudade, em Americana. O velório de André Feldman será realizado no domingo (19), às 14h, no Cemitério Israelita do Butantã, em São Paulo.

A aeronave, um Eurocopter

France modelo EC 130 B4, com matrícula PRWVT, partiu do Campo de Marte, em São Paulo, por volta das 19h30 com destino a Americana (SP), onde a família residia. A última comunicação do helicóptero ocorreu às 20h34, quando ele perdeu o sinal de GPS. A Defesa Civil e o

Corpo de Bombeiros foram acionados por volta das 23h30, após o desaparecimento da aeronave.

O helicóptero foi localizado na manhã de sexta-feira, por volta das 6h15, na região do Morro do Tico-Tico, próximo ao Conjunto Habitacional Nosso Teto, em Caieiras. A quarta e

última vítima, o piloto, foi encontrada consciente, embora abalado e com sede, como relataram os socorristas da Polícia Militar.

Além das equipes de resgate, a Força Aérea Brasileira (FAB) também esteve no local e acionou o Quarto Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (Seripa IV), que deu início à apuração do acidente. A causa da queda ainda não foi determinada, e a investigação segue em andamento.

A interdição de uma faixa da Rodovia dos Bandeirantes, no km 30, causou transtornos no tráfego devido ao trabalho das equipes de resgate, que atuaram durante toda a madrugada para localizar os destroços da aeronave.

Porto de Imbituba bate recorde histórico de movimentação em 2024

De janeiro a dezembro, complexo portuário alcançou 8,3 milhões de toneladas e cresceu 8%

Divulgação/SCPar Porto de Imbituba

Da Redação
redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ano de 2024 marcou como o melhor ano operacional na movimentação de cargas na história do Porto de Imbituba. O complexo, localizado em Santa Catarina, bateu a marca de 8,3 milhões de toneladas, um crescimento de 8% no comparativo com 2023, que possuía o recorde anterior.

Os dados foram divulgados na sexta-feira (17) pela SCPar Porto de Imbituba, que administra o complexo portuário. Segundo a companhia, o recorde se consolidava ao longo de todo o ano, com destaque para março.

De acordo com a Autoridade Portuária, o transporte graneleiro foi responsável por 79,2% da movimentação total no porto em 2024, somando aproximadamente 6,6 milhões de toneladas. Dentre os produtos deste segmento, os minerais lideraram as operações, com 3,7 milhões de toneladas, à frente dos produtos agrícolas, que totalizaram 2,87 milhões de toneladas.



De acordo com a Autoridade Portuária, o transporte graneleiro foi responsável por 79,2% da movimentação total no porto em 2024, somando cerca de 6,6 milhões de toneladas

A principal carga do segmento continua sendo o coque de petróleo, que responde por 24,6% da movimentação total. No entanto, no ano passado, houve queda de 8,9% em relação a 2023.

O segmento de contêineres, que detém 16,9% da movimentação total, registrou o maior crescimento, com um expressivo aumento de 51,5% na tonelage em comparação a 2023.

Em 2024, o Porto de Imbi-

tuba movimentou 112 mil TEU (unidade de contêineres de 20 pés), um incremento de 70% em comparação a 2023, quando foram transportados 66 mil TEU.

Segundo a Autoridade Portuária, a alta foi impulsionada principalmente pelo início da operação de três novas linhas internacionais de contêineres, conectando o Brasil à América do Norte (Brasex), à Argentina (Atlas) e à Ásia (Carioca), além da já consolidada escala semanal da linha de cabotagem

(ALCT-2), que navega na costa brasileira.

Outras cargas que tiveram destaque na movimentação do ano passado foram os farelos de milho e soja (15,6% do total), o sal (10,8%), o açúcar (7,6%) e os fertilizantes (5,9%). O açúcar a granel, que passou a ser embarcado no Porto de Imbituba em 2024, já apresenta uma grande movimentação, ocupando o 5º lugar no ranking, com 632 mil toneladas.

“O Porto de Imbituba con-

segue mais uma vez manter a série histórica de movimentação de cargas, resultado que reflete o trabalho de gestão e organização que vem sendo realizado”, afirmou o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Ivan Amaral.

Exportações

A maior parte do transporte de produtos no Porto de Imbituba em 2024 foi voltada para as exportações, que representaram 49,4% do total. Irã, Canadá, Vietnã e China se destacaram como os principais destinos das cargas. Já as importações corresponderam a 40,5% do total, com Estados Unidos, Chile, China e Colômbia figurando dentre as origens mais frequentes. A cabotagem (9,3% do total) e o transbordo de produtos (0,8%) completam o panorama da movimentação.

A Autoridade Portuária informou que a projeção para 2025 é que novos recordes sejam alcançados, com uma perspectiva inicial de movimentação anual de 8,7 milhões de toneladas.

Chuvas causam abertura de cratera na BR-101 em Santa Catarina

Rompimento das paredes de uma galeria d'água causou o incidente durante a madrugada, informou a concessionária da rodovia

Divulgação/Redes sociais

CÁSSIO LYRA
cassio.lyra@redebeneews.com.br

As fortes chuvas que atingem o estado de Santa Catarina nesta semana causaram, nesta sexta-feira, a abertura de uma cratera na BR-101, uma das principais rodovias do estado.

Segundo informações da concessionária Arteris Litoral Sul, a cratera se abriu na altura do quilômetro 181, que corta o município de Biguaçu, na Grande Florianópolis.

O trecho foi totalmente interditado para a passagem de veículos desde a madrugada desta sexta-feira e, até o momento, não há previsão de reabertura da pista.

Em comunicado, a concessionária informou que a cratera se abriu após o rompimento das paredes de uma galeria de água. Um motociclista tentou atra-



Segundo informações da concessionária Arteris Litoral Sul, a cratera se abriu na altura do quilômetro 181 da BR-101, que corta o município de Biguaçu, na Grande Florianópolis

vessar o trecho quando ele já estava bloqueado, mas teve o seu veículo engolido pelo buraco. Segundo relatos, o homem não se feriu e a motocicleta foi removida durante a manhã.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF) orienta a utilização do contorno viário da Grande Florianópolis para desviar do bloqueio.

O acesso ao contorno viário pode ser realizado ao sul do bloqueio pela SC-281 (Ao lado do Continente Shopping), pela BR-282 (km 19 - Próximo à Santo Amaro da Imperatriz) ou pela BR-101 no km 219,0. Quem vem do norte pode acessar pelo km 176,0 da BR-101 (Entre Tijucas e Governador Celso Ramos).

O BE News procurou o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), autarquia do Ministério dos Transportes, mas não obteve resposta até a publicação da reportagem.

Chuvas no estado

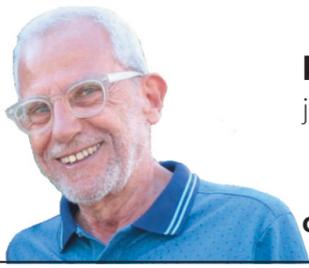
Desde a última atualização do

Governo de Santa Catarina, um total de 11 municípios estão em estado de alerta por causa das chuvas no estado e decretaram situação de emergência. São eles: Camboriú, Governador Celso Ramos, Tijucas, Biguaçu, Florianópolis, Porto Belo, Ilhota, Balneário Camboriú, São José, Palhoça e Itapema.

A Defesa Civil contabiliza cerca de 1.001 pessoas desabrigadas e outras 1.305 desalojadas

A rodovia SC-401, a principal do estado, tem tráfego lento em razão de alagamento na pista no sentido Sul, até o Aeroporto Internacional de Florianópolis. Outros pontos prejudicados em decorrência da chuva são as rodovias estaduais SC-400 e a SC-405.

OPINIÃO



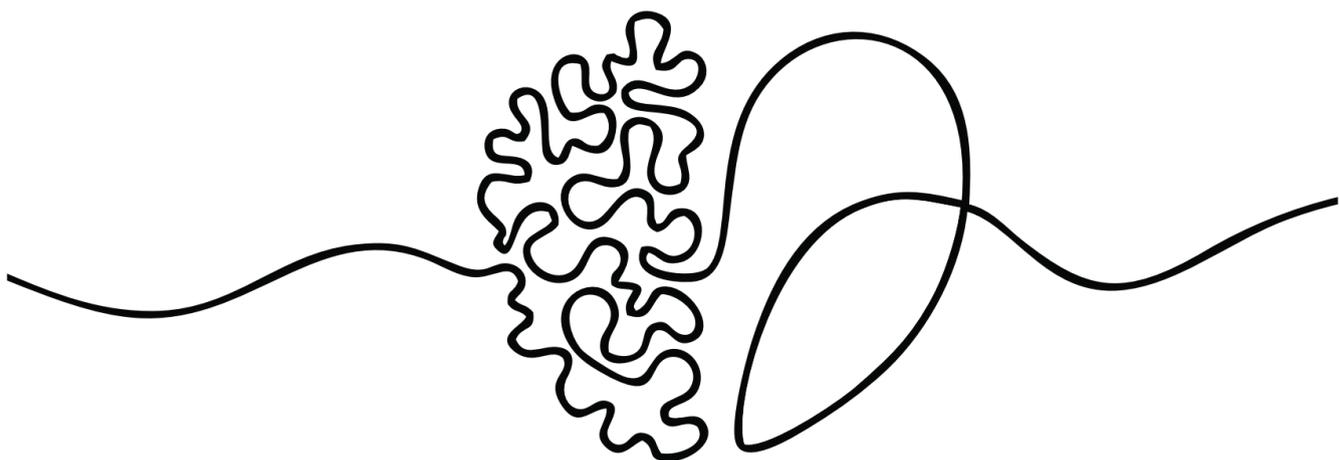
LUIZ DIAS GUIMARÃES

jornalista

opinião@redebeneews.com.br

► GESTÃO

Desafortunados que somos



Sou dinossauro perdido no milênio. Tento me encontrar, ainda que muitas novidades eu despreze, como bitcoins, tigrinho e renda na internet, essa que faz a alegria da Lamborghini. Não sigo influencers milionários, no árduo trabalho de nos iludir. Agora, então, com a IA, é a corrupção da verdade, o dilaceramento da imaginação fabricada nos meus sonhos.

O carrossel manipulado do algoritmo tenta me enganar, ou destruir meus alicerces de crença, confiança e dieta. Nem sei mais o que comer ou beber. Quando um dito especialista diz que água de garrafa pet me inflama, sou invadido por um rebanho de matracas dizendo o mesmo.

É o conteúdo do novo milênio, que manipula as cabeças com falsas verdades, muitas das quais nem consigo desconfiar. O conteúdo destrói reputações, desacredita líderes e transforma outros em olímpianos que pretensamente salvarão o mundo. Viramos idiotas, escolhendo irracionalmente um lado. Direita e esquerda jogam no campo da mentira e da ilusão de que vão nos salvar.

A linguagem, então, nunca foi tão renovada. A globalização e a pressa agridem os atributos de Machado de Assis. A precariedade do saber tbm. Vdd que a língua é viva, mas assim rouba a poesia e o romance. José de Alencar, clássico influencer dos folhetins, foi destronado pelas novelas, depois pelas séries e agora pelos fabricantes de mentiras. Os posts de aparência tão real contaminam a ideologia e o bom senso.

Política à parte, soluções miraculosas dão vergonha ao vendedor de remédio para calos perdidos na rua como o papagaio do realejo. A sorte tirada no bico inspirava meu dia. O post despejado no meu celular me vicia a crer que estou antenado no mundo.

Já que vivo no universo da mentira, garimpo cada mensagem sem muitas vezes saber se realmente a Disney proibiu soltar pum nos seus parques. Mário Quintana aconselhava os verdadeiros poetas a não lerem outros poetas, mas sim, os pequenos anúncios de jornal. Quase não existem mais jornais, por isso cato feijão entre as postagens que me assolam.

E minhas preferidas são as que produzem riqueza com alegria. Cela, a loirinha que fala aos desafortunados, é tão crível que vira notícia e fatura milhões. Não sei se falar loirinha e desafortunados fere a bíblia woke tão chata, mas Cela me diverte e mostra sua inteligência ao explorar com memes o pouco que ainda me resta de alegria neste milênio que está prestes a extinguir os jurássicos dinossauros.

Realmente, ao praticar sua ironia, a menina despeja a única e irrefutável verdade, de que desafortunados somos todos, ainda que não nos falem riquezas. Desafortunados da verdade e do poder de discernir neste mundo fake que a todos contamina com a ilusão de que o admirável mundo novo chegou para fazer mais felizes as gerações millennium, Z, enzo e diamantes. No fundo, frutos e vítimas da miscelânea das nossas cabeças e corações.

É O CONTEÚDO DO NOVO MILÊNIO, QUE MANIPULA AS CABEÇAS COM FALSAS VERDADES, MUITAS DAS QUAIS NEM CONSIGO DESCONFIAR. O CONTEÚDO DESTRÓI REPUTAÇÕES, DESACREDITA LÍDERES E TRANSFORMA OUTROS EM OLÍMPIANOS QUE PRETENSAMENTE SALVARÃO O MUNDO. VIRAMOS IDIOTAS, ESCOLHENDO IRRACIONALMENTE UM LADO. DIREITA E ESQUERDA JOGAM NO CAMPO DA MENTIRA E DA ILUSÃO DE QUE VÃO NOS SALVAR



ADILSON LUIZ GONÇALVES

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

opinião@redebnews.com.br

► ESTRATÉGIA

Velas e calados

Á se vão 133 anos desde que o vapor Nasmith aportou nos primeiros metros do cais do Porto Organizado de Santos. Mas a história do maior porto da América Latina começou bem antes, no início do século XVI, com naus lusitanas ancorando na Ilha de Guayaó, onde hoje é a Ponta da Praia, para depois encontrarem áreas estuarinas, mais calmas e seguras, onde hoje é o Centro Histórico de Santos.

Nas terras lindas surgiu o primeiro hospital do Brasil, o Hospital de Todos os Santos, em 1543, atual Santa Casa de Misericórdia de Santos. Ali se estabeleceram colonos e foi construído um dos primeiros engenhos de açúcar do país, o Engenho do Governador ou Engenho do Trato, depois Engenho dos Erasmos. Assim, o açúcar foi um dos primeiros, senão o primeiro produto de “exportação” do Porto de Santos.

Ali, em 1546, foi fundada a vila de Santos, herdando o nome do hospital.

Ao longo dos séculos, o porto e a cidade de Santos passaram por altos e baixos, até que no século XIX, graças ao café, ganharam protagonismo definitivo.

Por aqui, além de importações e exportações, também chegaram milhares de imigrantes, que ajudaram a transformar São Paulo no estado mais pujante e desenvolvido da União.

A jovem República manteve o entendimento de que o porto precisava de infraestrutura e gestão modernas, transitando dos precários trapiches isolados para o cais dotado de armazéns, ferrovia e guindastes. Aliás, a ferrovia chegou bem antes, ainda no Império.

Depois, veio o saneamento básico, que livrou Santos da pecha de “porto maldito” e lhe deu sua principal referência urbana: os canais de drenagem.

Grças ao porto, foram construídos os principais acessos à Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS. E por conta dele, novos estão sendo projetados, de forma mais do que urgente. Antes tarde do que nunca, mas não precisa ser assim, e não é, na visão de países que entendem a importância da infraestrutura e da logística para seu desenvolvimento econômico e estabilidade social.

Nesse tópico merece destaque especial a ligação seca entre as margens do Canal do Estuário:

Ao menos desde 1927 existe essa proposta, concebida como um túnel que previa inclusive a passagem de bondes elétricos. O tempo passou, novos projetos e localizações foram estudados, mais no campo do discurso político, sem a objetividade que esse tipo de obra exige. Foi no final da década de 1990 que a então CODESP contratou estudos para a ligação entre as margens do canal, via túnel subaquático, nos moldes já existentes em outros países.

Na época, ainda não havia as Avenidas Perimetrais. Mas, o que o porto tem a ver com esse tipo de obra? Quem faz esse tipo de pergunta deveria verificar qual foi a motivação de outros portos do mundo já terem feito o mesmo!

Naquela época, sua execução pela iniciativa privada foi considerada inviável, considerando o CAPEX vis a vis do valor

de pedágio considerado aceitável, em relação às travessias por balsas. Ainda não se fala muito em PPP.

O Governo do Estado retomou a ideia, no início da década de 2010, propondo uma parceria com o Governo Federal, que também não foi viabilizada, por falta de recursos da União. Os investimentos em obras no exterior já estavam fazendo falta por aqui.

Foi quando a Autoridade Portuária de Santos resolveu retomar o projeto, prevendo sua execução com recursos próprios: um desafio!

Reconhecendo sua parcela de responsabilidade por uma obra que também é de mobilidade regional, o Governo do Estado buscou parceria com a União, desta vez bem sucedida, já com a iniciativa privada considerada no processo.

Mas o que o Porto tem a ver com o túnel?

Quem afirma isso deveria perguntar o que de fato é o problema que lhe aflige: por que investimentos básicos em infraestrutura portuária, que devem ser custeados com base na arrecadação tarifária, não atendem à demanda existente? Ou seja, a abordagem é sobre prioridades e não sobre pertinências.

Uma obra custosa e inédita no país é necessária há quase 100 anos, e tem como outro interesse a transferência de tecnologia. Porém, o “x” da questão sempre foi como custeá-la.

No caso do túnel, o interesse do porto, já demonstrado pelo estudo da década de 1990, que além de conectar as duas margens do complexo portuário, via Avenidas Perimetrais, está diretamente ligado à segurança de navegação e ao seu futuro.

O túnel reduzirá a demanda por travessias aquaviárias, tanto de veículos como de pedestres (segurança de navegação); e eliminará a única barreira aérea existente no porto, o “linhão” de Itatinga, que terá sua rede inserida na estrutura da obra. Com isso, e associada à dragagem de aprofundamento prevista, já considerada na profundidade adotada para o túnel, o canal de navegação estará apto a receber navios de maior porte, bem como plataformas “offshore”, que poderão ser produzidas e mantidas por aqui, tendo a Usiminas como potencial parceira, também contribuindo para a criação de um parque industrial associado, com foco em alta tecnologia e exportações de maior valor agregado.

O Porto de Santos, por sua importância estratégica, pode e deve ser um polo de atração de empreendimentos e inovação!

De fato, além de sua incontestável importância no sistema portuário e, portanto, na economia nacional, o Porto de Santos sempre foi palco de inovações: primeira operação com contêineres, em 1965; implantação do primeiro “Corredor de Exportação”, em 1973; o primeiro terminal especializado na operação de contêineres do Brasil, o TECON (atual Santos Brasil), em 1981, ainda o principal do País.

Prova dessa união siamesa entre porto e cidade, a tradição libertária e cosmopolita de Santos fez com que ela perdesse sua autonomia política, em 1968. ►

OPINIÃO

CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 9

DE NADA ADIANTA TER UM PORTO AMPLO E MODERNO SE ELE NÃO FOR UTILIZADO ADEQUADAMENTE; SE TIVER 'GARGALOS LOGÍSTICOS'; SE NÃO DISPUSER DE RETROÁREAS; SE NÃO HOUVER GERENCIAMENTO DO FLUXO DE CARGAS; SE NÃO FOR ÁGIL NA LIBERAÇÃO DE MERCADORIAS; SE NÃO HOUVER SILAGEM ADEQUADA, NA ORIGEM; SE ELE PROVOCAR IMPACTOS URBANOS NEGATIVOS, ATMOSFÉRICOS OU VIÁRIOS E, SOBRETUDO, SE OS LICENCIAMENTOS AMBIENTAIS E PROCESSOS LICITATÓRIOS NÃO FOREM ÁGEIS, ATENTOS ÀS DEMANDAS ESTRATÉGICAS DO PAÍS

O final do contrato de concessão à pioneira Companhia Docas de Santos - CDS, em 1980, após 90 anos de concessão, coincidiu com crises econômicas e falta de capacidade de investimento da iniciativa privada, o que levou à estatização do porto, que passou a ser operado e administrado pelo Governo Federal, via Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP.

Os investimentos da União na expansão do Porto de Santos foram significativos. Em contrapartida, sua pujança sustentou investimentos em outros portos.

A persistência da crise econômica, a burocracia estatal, questões político-partidárias, as tensões decorrentes da globalização e a perda de capacidade de investimento do Governo Federal levaram ao início do processo de privatizações.

Os portos brasileiros entraram nesse processo pela Lei 8.630/1993, com o início do arrendamento de operações portuárias à iniciativa privada, em verdade um retorno. Esse processo incluiu modernização das instalações e operações, com impactos sensíveis, por vezes dramáticos, sobretudo na relação capital x trabalho. No entanto, a efetiva participação de todos os atores do sistema nos Conselhos de Autoridade Portuária - CAPs por ela criados, com caráter deliberativo, contribuiu para uma transição relativamente tranquila.

Nesse cenário, o Porto de Santos duplicou sua movimentação de cargas em cerca de 10 anos! E mesmo sem ampliar sua área, não para de bater recordes, também contando com a participação de Terminais de Uso Privado - TUPs, que se beneficiam de sua infraestrutura de acesso terrestre e aquaviário.

Os resultados positivos aqui alcançados o mantiveram como referência nacional, inclusive no âmbito da relação porto-cidade, consolidada com investimentos de operadores portuários em obras e serviços públicos municipais; com a participação da Prefeitura de Santos no Conselho de Autoridade Portuária de Santos, a partir de 2021; e, de forma emblemática, com a inauguração do Parque Valongo, em 2024.

Essa simbiose entre o porto e as cidades que o abrigam tornou a região destino ideal para novos empreendimentos, incrementando e diversificando a economia regional. Novos terminais portuários; revitalização da área central de Santos; sede da UO-BS, da Petrobras; a viabilização do aeroporto regional, em Guarujá; consolidação do Porto de Santos como principal operação de cruzeiros marítimos; e a criação do Parque Tecnológico de Santos são alguns exemplos desse cenário de progresso.

No entanto, legislações posteriores à Lei 8.630 restringiam a criação de terminais privados. A imperícia e/ou lentidão no processo de obtenção dos licenciamentos também contribuíam para limitar ou adiar investimentos.

A Lei 12.815/2013 trouxe evolução, no que se refere a terminais de uso privado e concessão de portos à iniciativa privada. Porém, o mesmo não ocorreu em relação aos portos organizados, que tiveram seus conselhos de autoridade portuária reduzidos à condição de órgão consultivo, com as decisões centralizadas em Brasília.

Essa legislação está em fase de revisão, e espera-se que à recente delegação de competências à Autoridade Portuária de Santos - APS também seja agregada maior participação dos múltiplos atores locais e regionais: cidades, produtores e operadores logísticos na definição de estratégias de desenvolvimento e na atração de investimentos.

O Porto de Santos tem potencial para aumentar sua capacidade estática e dinâmica pelo adensamento e modernização de suas instalações, pela criação de novos terminais e pela implantação de atividades industriais, com foco em exportações, caso das Zonas de Processamento de Exportação - ZPEs. A proximidade do porto e do futuro aeroporto de Guarujá são inestimáveis trunfos logísticos a serem adequadamente explorados. Há espaço para tanto na área continental de Santos, incluindo a Ilha dos Bagres, e em outras cidades da região. Esse arcabouço tende a consolidar cada vez mais nosso complexo portuário como concentrador multipropósito.

Mas isso não depende apenas do porto: ele é só um elo da cadeia logística!

De nada adianta ter um porto amplo e moderno se ele não for utilizado adequadamente; se tiver "gargalos logísticos"; se não dispuser de retroáreas; se não houver gerenciamento do fluxo de cargas; se não for ágil na liberação de mercadorias; se não houver silagem adequada, na origem; se ele provocar impactos urbanos negativos, atmosféricos ou viários e, sobretudo, se os licenciamentos ambientais e processos licitatórios não forem ágeis, atentos às demandas estratégicas do País.

Para tanto, é preciso que todos os atores participem do processo e façam sua parte, com projetos adequados, licenciamentos corretos, licitações e fiscalizações ágeis e idôneas! Revisar a legislação é fundamental nesse processo!

O Porto de Santos pode e deve operar cada vez mais cargas "amigáveis" e de maior valor agregado. Também precisa e estaleiros e de bases de apoio "offshore", bem como de melhorias em suas matrizes de transporte e energia, em seus acessos terrestres e aquaviários.

São planos para um porto que completa 133 anos que, em verdade, são quase 500! Afinal, é impossível dissociar porto e cidade, cidade e porto, cuja relação sempre deve ser de mútuo respeito e colaboração.

Assim, ele permanecerá sempre jovem, com uma infinita capacidade de se reinventar, de superar desafios.

Parabéns, Porto de Santos!

Só não sopraremos velas - a não ser as do Cisne Branco -, pois hoje são outras as forças que movem as embarcações e o desenvolvimento!

E cantaremos teus "parabéns" em alto e bom tom, pois, calados, só comemoraremos os dos "post-panamax" e "super-size"!

Que o oceano seja o limite!

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@redebene.com.br



“Perduto é tutto il tempo che in amar non si spende”

(Perdido é todo o tempo que não é gasto no amor)
TORQUATO TASSO

PASSEANDO EM UMA RUA DA ITÁLIA EU ME DEPAREI COM ESSA FRASE EM UMA VITRINE. ACHEI TÃO BONITA, PAREI E FOTOGRAFEI PARA NÃO ESQUECER. REFLETI SOBRE O TEMPO DO AMOR E COMO É DIFÍCIL ELE DURAR PARA SEMPRE. EM CADA FASE DA VIDA ELE APARECE DIFERENTE, MAIS OU MENOS EXIGENTE, MAIS OU MENOS ASSUSTADOR, MAIS OU MENOS COERENTE COM NOSSOS PROJETOS DE VIDA. OU, QUEM SABE, INVIÁVEL. O AMOR NUNCA É PERDIDO, MESMO QUANDO TRAZ DOR E SEPARAÇÃO. GASTAR TEMPO PARA O AMOR É ECONOMIZAR BOAS MEMÓRIAS PARA TODA A VIDA.

MERGULHO

O homem certo no lugar certo

O jornalista **Eduardo Silva** é o novo diretor de Redação do Jornal da Orla, que passa a integrar a Rede BE News, que é uma empresa do Grupo Brasil Export. O Jornal da Orla terá edições online diárias e impressas nos finais de semana, a partir do dia 25 de janeiro. Experiência e talento ele tem de sobra para enfrentar os desafios e comandar a equipe à frente da nova fase do veículo. Eduardo atuou em todas as emissoras de rádio de Santos, na Rádio Gazeta de São Paulo e na Rádio e TV Record de São Paulo, onde esteve ao lado do locutor esportivo Osmar Santos, o Pai da matéria. Nas últimas três décadas ficou na TV Tribuna (afiliada da Rede Globo na região) e foi diretor de Jornalismo. Apaixonado pela profissão, é um jornalista muito querido principalmente pela seriedade, conhecimento e profissionalismo. Como chefe, uma pessoa elogiada por todos que trabalham com ele. Não gosta de aparecer, evita entrevista e fotos, mas preenche os espaços com sua presença tranquila, amiga e acolhedora. Gosta de Carnaval desde pequeno, quando assistia pela TV os desfiles ao lado da avó portelense. Hoje garante que é menos festeiro e seu hobby é caminhar diariamente na praia. Ler biografias e bons filmes estão entre os programas preferidos, mas a prioridade mesmo é a família: a mulher Vanessa Faro, também jornalista, e a filha Bruna. Confira a entrevista:

Nessa altura do campeonato, é bom ter um novo desafio?

É muito bom, eu não pensava mais em fazer jornalismo diário. Depois do livro que eu fiz recentemente “130 anos em Fatos e Fotos – Santos Futebol Clube”, tinha ideia de me dedicar a vários projetos culturais que eu escrevi a documentários. Era o meu ideal, agora acho que será uma próxima etapa da minha vida. Quando estava amadurecendo o convite, surgiram outras sondagens para televisão, que não deram certo, e agora para ser o editor chefe do Jornal da Orla, que foi a melhor proposta como desafio, formar equipe, trabalhar com pessoas queridas. Tudo motivou bastante para voltar à ativa no jornalismo, a grande paixão.

O que é o jornalismo para você?

Parece um clichê, mas é a minha vida. Desde os 15 anos de idade eu sonhava trabalhar em rádio, depois de um amigo da escola, o engenheiro Marcelo Paixão, me chamar para ouvir o Osmar Santos na Jovem Pan. Era 1972 e aquilo mexeu comigo, passei a ouvir rádio todos os dias. A princípio só queria ser jornalista de rádio. Quando eu percebi que as rádios estavam perdendo força achei que era hora de fazer jornal também. Tentei quatro vezes fazer a faculdade de Jornalismo, mas não gostava daquele modelo de faculdade e desistia. Aos 25 anos entrei para valer.

Além de Osmar Santos, quem mais influenciou?

Eu lembro do Ari Fortes, achava o máximo. Um dia quando ele me chamou pelo

Divulgação



nome eu senti que seria mesmo jornalista, se até ele me conhecia pelo nome. A convivência com ele foi sensacional, tinha muita paciência para aprender. Depois fui convivendo com outros jornalistas que faziam esporte, que me ajudaram e ensinaram muito. Algumas manchetes daquela fase eu ainda lembro até hoje. Fui guardando esse encanto com o jornalismo, mesmo achando que era distante para mim, que eu era do rádio.

Como começou no rádio?

Comecei na Rádio Cacique de Santos, fazendo rádio escuta ouvindo notícias para passar ao locutor. Sonhava que ele faltasse, mas no dia em que ele faltou eu também não fui. Troquei o cachê pequeno da Rádio Cacique para um cachê zero na Rádio Clube, mas lá eu podia falar. E fui crescendo no rádio. Quando fui para a Tribuna fazer rádio também escrevia

para os jornais. Eu resistia e tinha medo, mas todos me incentivaram muito.

E quando foi o auge no rádio?

Eu trabalhava na Record e Gazeta e a primeira contratou o Osmar Santos que era da Globo e trabalhava na Excelsior. Dei sorte de trabalhar com ele e no programa de tevê domingo à noite ele me punha ao lado de dois jornalistas mais antigos. De 88 a 91 tive a sorte de trabalhar com meu ídolo. Nunca falei para ele o quanto o admirava. Eu tinha dois empregos em Santos e São Paulo. Em setembro de 1991 fui para a TV Tribuna, onde fiquei 32 anos e tenho amigos para a vida inteira. Mas a paixão continua sendo rádio, escuto todas as noites emissoras de todo país pelo celular. A TV me deu segurança financeira, mas meu grande sonho é montar uma rádio esportiva. O rádio é muito marcante na vida das pessoas.

Todos gostam muito de você. O que facilitou esse lado acolhedor?

Sempre gostei de gente, de conversar, diziam que eu era paternalista, mas não sabia ser diferente e nem vou mudar a essa altura. Sempre tive paciência de ensinar, gostava de conviver com os jovens. Na hora de colocar o jornal do ar eu costumava ficar mais calmo do que todo mundo.

O que a maturidade trouxe?

Paciência, paz, aproveitar mais a família, o trabalho. Já estou preparado para plantões, escalas desse novo esquema de jornal.

O que as pessoas podem esperar do Jornal da Orla?

Um jornal de leitura para o final de semana, para você se sentar, ler com calma e curtir um jornal diferente, com histórias de pessoas que estão esperando para serem contadas. Estou ansioso pela estreia, mas a expectativa é ótima. Muitas pessoas já estão nos procurando para dar ideias, antes de ser lançada a nova versão do Jornal da Orla já está sendo aguardada com expectativa.