

## NAVEGAR É PRECISO

Ampliação do Porto de Natal e criação de novo terminal em Porto do Mangue são apontados como importantes medidas para acabar com gargalos existentes no escoamento. Em Natal, Potengi passará por nova dragagem





# Porto do futuro

COMPANHIA DOCAS DO RIO GRANDE DO NORTE EXPÕE TUDO O QUE VEM SENDO FEITO PARA SUPERAR DIFICULDADES E AMPLIAR PORTO DE NATAL

## NJ: O QUE MUDA NO PORTO NATAL COM A CONSTRUÇÃO DO NOVO BERÇO?

**EMERSON FERNANDES:** Esse é um projeto que já existe há vários anos, inserido agora no PAC 2 (Programa de Aceleração do Crescimento) para a construção de um novo berço de atracação com 220 metros. Este vai se somar em linha reta com o berço já existente de 140 metros e totalizar num único berço de 360 metros. No passado já tinha um de 400 metros, dividido em dois de 200 e não era em linha reta. Tinha um ângulo que dificultava, por exemplo, um navio de 200 metros de atracar.

## E AGORA VAI ATENDER A DEMANDA?

Agora com 360 metros vai atender, com certeza, navios de maior porte e nenhum que se imagina vir a Natal nos próximos dez anos ultrapassará essa dimensão.

## SEM ACESSOS FERROVIÁRIOS E COM ACESSO LIMITADO PELAS RODOVIAS, A AMPLIAÇÃO VAI CONSEGUIR FACILITAR O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO?

Acesso rodoviário existe, só precisa definir melhores horários para acesso ao porto por ele. O ferroviário precisa ser trabalhado na questão das ligações dentro do estado. Temos deficiência grande ao ponto da ferrovia Transnordestina não passar pelo estado mais nordestino que é o Rio Grande do Norte. Temos que realizar um trabalho de ligação interna dentro do RN porque se a gente ficar só raciocinando para se ligar a Sousa, na Paraíba, não vai adiantar. Será um trabalho para a produção chegar aos portos do Ceará e Pernambuco? Ficaremos dependentes? Não é melhor pensarem ligar ferrovias ao porto que temos?

## MAS COMO ISSO PODE SER FEITO?

A ferrovia tem que ser pensada não somente no trecho ligado ao porto, inclusive que já existia este trecho e a distancia da estação ferroviária da Ribeira até o porto é muito pequena. Não será difícil voltar a ativar essa ligação. De qualquer forma, a ampliação por si só já representa grande avanço mesmo sem ferrovias. O porto hoje trabalha abaixo de sua capacidade. Poderia estar escoando bem mais e exportando bem mais.

## A AUSÊNCIA DAS DEFENSAS NA PONTE NEWTON NAVARRO PODEM IMPEDIR QUE O PORTO, MESMO AMPLIADO, FUNCIONE EM SUA PLENITUDE?

Há a questão da altura da ponte que implica em navio de turismo que é maior, mas a maioria dos navios que frequentam o nosso litoral entra aqui sem problemas. Agora, os de dimensões maiores não entram. Para estes estamos trabalhando para a aquisição de uma balsa. O navio fundia fora da barra do rio, viriam nos barcos e chegando aqui teria a balsa atracada no porto para facilitar o desembarque. Isso é praticado em vários países na Europa nessa questão do turismo.

## E COM RELAÇÃO AOS NAVIOS DE CARGA, NÃO INTERFERE?

Na questão da carga nossa preocupação é que não foram feitas as defensas nos pilares principais da ponte. Estamos inserindo no projeto da ampliação do porto, a construção de defensas para ponte e fatalmente vai resolver a questão do navio de carga. Teremos um porto ampliando e ao mesmo tempo resolveremos a questão das defensas da ponte.

CLÁUDIO OLIVEIRA  
DO NOVO JORNAL

Com as dificuldades portuárias sendo apontadas como gargalo para o aumento da produção e alto custo da logística, devido a dificuldade para escoar, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte anunciou para o início de 2015 as obras de construção da ampliação do Porto de Natal, que passará a ter capacidade de receber navios de grandes dimensões, consequentemente permitindo o aumento da carga

a ser transportada. Em entrevista, o diretor da Companhia, Emerson Fernandes, explica como anda o processo para início das obras e garante que, mesmo sem ferrovias, outro gargalo para escoamento de produtos, a ampliação vai impulsionar a produção e a economia do estado e que será implementada com a nova dragagem do canal do rio Potengi, cuja profundidade poderá chegar a 15 metros.

FÁBIO CORTEZ / NJ



## A FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS (FIERN) JÁ APOIOU EM ESTUDOS A VIABILIDADE DE SE CRIAR LINHAS DE CABOTAGEM NO PORTO. A IMPLANTAÇÃO DESSAS LINHAS ESTÁ SENDO EXECUTADA?

Há duas linhas de cabotagem que o armador tem interesse de aportar. Isso quer dizer que ele vê sua potencialidade e viabilidade. A empresa Login está trabalhando nesse projeto para que em 2016 comece operar. Mas é preciso haver um trabalho agregando a Fiern, a Fecomercio, Governo do Estado, com medidas a serem tomadas pelo governo para as importações de arroz. Quem compra perde os impostos que precisam ser pagos a medida que vende aqui no estado. Na hora que adotarmos procedimentos assim, como em Fortaleza e Pernambuco, teremos esta carga também, até porque os supermercados daqui compram muito arroz.

## EM QUE FASE ESTÁ O PROJETO?

Fizemos a licitação e contratamos a empresa para fazer o projeto básico que deveria estar pronto e entregue em setembro passado, mas a empresa pediu um adicional, foi atendida e o novo prazo passou a ser o final deste mês de outubro.

## ISSO SIGNIFICA QUE O PROCESSO VAI ATRASAR?

Não. Para não significar atraso, paralelo a isso, já autorizei aos setores de licitação e jurídico, junto à área técnica que elaborasse o edital para a execução da obra, com especificações, de maneira que quando a empresa entregar o projeto só devamos acrescentar a planilha com custos e especificações técnicas que deverão ser ajustados no projeto. Desse modo devemos publicar o edital ainda em novembro. Nosso desejo fazer a licitação para a obra ainda em 2014.

## E QUANDO A OBRA SERÁ CONCLUÍDA?

Licitando e concluindo em 2014 estaremos construindo a obra no início de 2015. Vai depender do tempo burocrático da licitação, mas a previsão é início de 2015. A partir daí teremos a obra pronta em 18 meses, prevemos para o final de 2016.

## O RESULTADO DAS ELEIÇÕES PRESIDENCIAIS PODEM INTERFERIR NESSE CRONOGRAMA OU MESMO PARALISAR A OBRA?

Essa questão de mudança de governo sempre gera dúvida, mas necessariamente não vai acontecer e não deve acontecer porque já está inserido no PAC2, ou seja, não é algo que ainda precise defender a inclusão, já está incluído. Conseguimos inserir e garantir antes, por isso a reeleição da presidente Dilma ou a vitória de um novo presidente não deve influenciar.

“

TEMOS QUE REALIZAR UM TRABALHO DE LIGAÇÃO INTERNA DENTRO DO RN PORQUE SE A GENTE FICAR SÓ RACIOCINANDO PARA SE LIGAR A SOUSA, NA PARAÍBA, NÃO VAI ADIANTAR”



FOTOS: FÁBIO CORTEZ / NJ



► Com novo serviço, previsto para ser realizado em 2015, calado passará de 12,5 metros para até 15 metros de profundidade

# Caminho profundo

PROJETO DE AMPLIAÇÃO DO PORTO INCLUI NOVA DRAGAGEM, AMPLIANDO CANAL PARA 15 METROS DE PROFUNDIDADE

A ampliação do porto de Natal é parte de um desejo antigo dos produtores do Rio Grande do Norte. Para aumentar a produção eles almejam a ativação de ferrovias e, aliada a maior capacidade do porto de Natal, por onde fica mais fácil escoar seus produtos, inclusive em maior quantidade. O vice-presidente do Sindicato da Indústria da Extração de Metais Básicos e de Minerais não Metálicos do estado, Mário Tavares, explica que o setor sofre com a ausência de linhas férreas para transportar a produção de minérios do estado, filiado à Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte (Fiern).

Segundo ele, a extração está aquém do potencial potiguar, devido à dificuldade de escoamento. A malha rodoviária potiguar é muito utilizada para o transporte de cargas para os portos de Pecém, no Ceará, Cabedelo, na Paraíba e Suape, em Pernambuco, a fim de contornar as limitações de acesso de cargas ao porto de Natal. Por isso, somente a ampliação

dos cais do porto já representará para os mineradores grande avanço neste sentido. "A ampliação vai ajudar e muito. É uma luta antiga da Fiern fazer com que esse projeto se concretizasse. Muita coisa que transportamos pelas estradas poderia ser em volumes maiores se fossem transportados pelas ferrovias como o feldspato para beneficiamento e produção de cerâmica", conta Mário Tavares.

Ele diz que assim como se transporta a produção pelas estradas para os portos de Pernambuco e Ceará, também é possível fazer esse transporte com destino a Natal. "Isso não é feito porque o porto não comporta", pontua. "A CGM transporta em treminhões e tendo um porto mais amplo, mesmo continuando transportando por rodovias, dá para aumentar a produção e reduzir os custos devido a proximidade com Natal", explica.

Quando o porto de Natal tiver navios regulares saindo do estado, ficará mais barato escoar por aqui. Atualmente o porto não tem ro-

tas regulares e o calado é pequeno com profundidade rasa, o que impede as grandes embarcações de atracarem. "Agora os custos poderão ser barateados já que quase metade dos custos da produção de minérios é utilizado no transporte e na logística. Se essa logística é facilitada, consequentemente os custos diminuem", diz o vice-presidente do Sindicato da Mineração do estado.

Ampliação Porto de Natal deve estar concluída no segundo semestre de 2016 e facilitar o acesso de grandes embarcações consequentemente aumentando a capacidade de escoamento da produção, especialmente a produção de minérios, que sofre também sem linhas ferroviárias para chegar ao porto. A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) finaliza ainda neste mês de outubro o anteprojeto para licitação do berço 4, que após construído, vai mais que duplicar o tamanho do porto, com um berço que passará de 140 para 360 metros.

O anteprojeto básico necessário como etapa anterior à licitação do berço quatro do Porto de Natal será apresentado no próximo dia 30 de outubro, segundo informou o diretor-presidente da Companhia Docas do RN (Codern), Emerson Fernandes. A elaboração do anteprojeto é necessária para fornecer as informações que comporão o certame para ampliação do cais.

Assim como o anteprojeto for entregue, a Codern deverá deflagrar imediatamente o processo licitatório, afim de que os procedimentos não sofram atrasos. A ampliação do cais do Porto de Natal prevê a construção de uma nova área de 220 metros que formará um único berço unido ao berço três. Com a ampliação, se formará um berço único com 360 metros, já que o berço de número três possui hoje 140 metros de comprimento. A partir de então, Natal terá condições de receber navios de maiores dimensões, sem dificuldades.



► Ampliação vai levar o cais do porto a ter 360 metros de extensão



► Defensas para a ponte Newton Navarro também estão previstas pela Codern

“A AMPLIAÇÃO VAI AJUDAR E MUITO. É UMA LUTA ANTIGA DA FIERN FAZER COM QUE ESSE PROJETO SE CONCRETIZASSE”

Mário Tavares

Sindicato da Mineração

## DRAGAGEM VAI APROFUNDAR CANAL DO POTENGI

Paralela às obras ampliação do porto, uma nova dragagem deverá aprofundar o canal de acesso do Rio Potengi. O novo projeto tem previsão de começar no próximo ano para aumentar a profundidade do calado operacional do Porto. O canal que hoje tem 12,5 metros de profundidade passará a ter 14, podendo chegar a 15 metros.

Esse projeto está em fase de contratação de uma empresa que vai fazer a avaliação do canal para definir como realizar a futura dragagem e aproveitamento melhor do canal. De acordo com o presidente da Codern, Emerson Fernandes, o serviço vai ainda eliminar curvas do canal de acesso para torná-lo mais retilíneo e facilitar atracações. "A largura da bacia de manobra deverá ser ampliada e se tornar mais larga para facilitar a saída e entrada de navios de maior comprimento", revela.

A dragagem será um complemento para o porto ampliado funcionar em sua plenitude, contudo, a ampliação por si só já representa grande ganho sem a dragagem,

porque vai facilitar de sobremaneira a movimentação de contêineres de minérios de ferro, por exemplo, além de outros minérios que a Codern planeja movimentar a partir da ampliação do cais. "Essa possibilidade de dragar possibilita isso porque quanto maior o navio, o preço da tonelada embarcada passa a ser menor e isso a gente pode propiciar ao nosso usuário, exportador ou importador", diz Emerson Fernandes.

A última dragagem realizada no Porto de Natal ampliou o calado operacional de 10 metros para 12,5 metros, em 2012. A nova pretensão, segundo o presidente, é de ampliar de 12,5 para 15 metros, o que possibilitará que o Porto receba embarcações que necessitam de maiores profundidades para navegar, mas ainda depende dos recursos que não estão garantidos. "Isso só os recursos que nós conseguirmos junto à Secretaria de Portos (SEP) é que vão dizer. Temos que trabalhar sempre de acordo com os recursos. Esse é um projeto que nós estamos colocando para 2015", visa o diretor.

### Os Portos do RN

O Rio Grande do Norte conta com três portos marítimos, sendo um deles para cargas gerais (Porto de Natal) e dois deles (Porto-ilha de Areia Branca e Porto de Guararã) dedicados a produtos específicos. Porto de Natal é utilizado para cargas gerais, mas principalmente para a exportação de frutas e rochas (quartzitos) e cabotagem de cargas em contêiner. Após a ampliação, prevista para começar no próximo ano, aumentará sua capacidade de movimentação de cargas para 1 milhão de toneladas/ano e contará com terminal de passageiros capaz de receber navios com até 3 mil pessoas.

De acordo com os estudos do programa Mais RN, o porto de Natal pode se especializar em frutas e passageiros, cujo transporte representará uma entrada de recursos cada vez maior no Estado. A produção pesada do Rio Grande do Norte como os minérios, pode ser escoada de modo estratégico através do noroeste do estado, pelo porto de Areia Branca ou por um novo porto-ilha para cargas gerais.

O Porto-ilha de Areia Branca é um porto offshore especializado no escoamento do sal marítimo produzido no noroeste do Estado, correspondente a 95% da produção nacional. O Porto-ilha tem capacidade para movimentar 3,4 milhões de toneladas de sal por ano. Os portos de Natal e Areia Branca são administrados pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN).

Enquanto isso, o Porto de Guararã é administrado pela Petrobrás e utilizado exclusivamente para embarque e desembarque de pequenas e médias cargas usadas pela estatal do petróleo na operação da refinaria Clara Camarão. O MAIS RN constatou que os portos do Rio Grande do Norte sofrem com limitações de calado, mas sugere que a solução utilizada para o sal pode ser replicada para outros tipos de cargas, com a criação de outro porto offshore sobre uma fenda geológica que permita o acesso de grandes navios de carga, ou ainda a diversificação das cargas do porto-ilha de Areia Branca.

Ecohouse Brasil

A ECOHOUSE BRASIL  
APOIA O DESENVOLVIMENTO DO  
RIO GRANDE DO NORTE.



www.maisrn.org.br



# Sonho atracado

PROPOSTA DE NOVO TERMINAL PARA SER CONSTRUÍDO EM PORTO DO MANGUE PODE PROPORCIONAR AMPLIAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES NO RIO GRANDE DO NORTE

O NOVO PORTO do Rio Grande do Norte que deverá ser construído por um consórcio privado, no município de Porto do Mangue deverá ampliar as exportações de minérios do estado em 2,5 milhões de toneladas/ano. Esta é a estimativa da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico (Sedec) que se baseia em estudos e análises técnicas que apontaram a perspectiva de crescimento do setor de mineração, sendo este o principal fator para viabilizar a instalação do equipamento na cidade de Porto do Mangue.

O estudo técnico de viabilidade do projeto foi elaborado pela empresa Engevix. A produção de minérios vem crescendo com a instalação de mineradoras que necessitam escoar sua produção. Os Termos de Cooperação Técnica com o município de Porto do Mangue para a elaboração do projeto de construção do Terminal Portuário já foram assinados e a construção se dará por meio de concessão. O modelo privado garantirá ao setor produtivo um equipamento com capacidade para atender o escoamento da produção tanto do setor mineral como de diversas atividades industriais, além de ser mais um empreendimento para melhorar a infraestrutura logística do estado, já que exportar o minério produzido no estado pelos portos de Pecém, no Ceará ou Suape, em Pernambuco gera custos altos ao setor.

A mineração no estado está em alta nos últimos anos. Em 2013 o setor concentrado nas regiões de Baraúna, Currais Novos, Cruzeta, Jucurutu, Lajes e Parelhas movimentou na economia potiguar algo em torno de R\$ 133 milhões e, de acor-



▶ Criação de novo porto, fora de Natal, pode ajudar na ampliação das exportações, conforme aponta o MAIS RN

do com a Sedec, novas empresas estão se instalando como ocorre em Currais Novos e Mossoró, onde duas empresas de calcário estão investindo cerca de R\$ 100 milhões, além de uma fábrica de cerâmica do Grupo Elizabeth que está em obras no município de Baía Formosa.

Semelhante ao porto-ilha de Areia Branca, a operação do novo porto será feita na modalidade transshipment (transbordo), onde a carga é transferida diretamente de uma embarcação aquaviária para outra, sem passar por ter-

ra. A 17 km da costa de Porto do Mangue, onde foi localizada uma falha geológica que proporciona maior profundidade à área, a profundidade, segundo a Sedec, chega a 25 metros permitindo que navios de grande porte possam atracar. Na região costeira a profundidade normal é de 12 metros.

Toda a carga seguirá para o porto pela malha viária a ser implementada pelo Governo do Estado, providenciando todo o aparato de energia e água por meio das empresas concessionárias do

serviço público como a Cosern e a Caern. Serão recuperadas as rodovias existentes e abertas novas estradas, visto que o transporte de cargas nas cidades vai aumentar.

Chegando a zona portuária, o material será descarregado e empilhado para em seguida ser transportado via barcaça pelos 17 km até o atracadouro "offshore" (no meio do mar) para o navio graneleiro que fará o transporte final da carga. O porto vai ocupar uma área de 60,65 hectares.

Esse tipo de modalidade de

operação viabiliza o carregamento de navios de grande porte mesmo onde a costa é rasa, além de reduzir o custo de investimento em instalação portuária. Será o primeiro porto privado do estado via concessão.

A construção deve começar em 2015 e ser concluída cinco anos depois. O valor do investimento é de R\$ 96 milhões para a primeira fase do projeto quando já terá capacidade para exportar mais de 2 milhões de toneladas/ano. A capacidade total, após concluída a segunda fase será de 6 milhões de toneladas/ano.

## PLENA CAPACIDADE EM 2035

Pelas previsões do MAIS RN, a capacidade portuária do Rio Grande do Norte deverá chegar a 10,6 milhões de toneladas/ano em 2035, prazo que o programa prevê, caso todas as etapas sugeridas sejam executadas. Para o cenário em que a capacidade portuária do estado está estagnada, com baixo calado e alta demanda para o escoamento de cargas de baixo valor agregado, a construção de um porto multicarga com retroárea e integração logística em Porto do Mangue é apontada como principal via de saída dos minérios do Seridó.

O MAIS RN enfatiza ainda na ampliação do Porto de Natal em etapas que teria capacidade para 1,2 milhões de toneladas/ano; construção do Porto do Mangue, terminando em 2020 que já seria coportaria o escoamento de 2 milhões de toneladas/ano e, a partir de 2025 quando seria ampliado, escoaria 6 milhões. Fala ainda na conclusão da ampliação do Porto de Areia Branca em 2015 tendo capacidade a partir de então, para 3,4 milhões de toneladas/ano, já no próximo ano.

Ainda neste ano, a expectativa é de que o terminal de Areia Branca aumente sua capacidade, que o de Natal passe por duas expansões em 2015 e 2017 e que, até 2020, a primeira fase em Porto do Mangue seja concluída, com operação completa quatro anos depois.

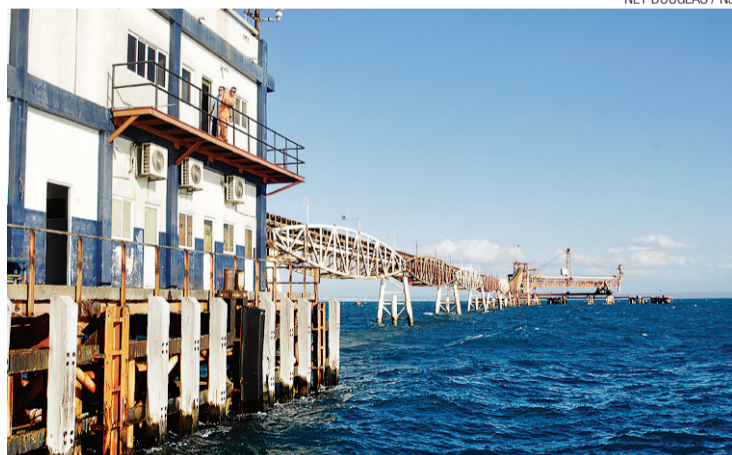
Com o novo porto, a produção de minério de ferro deve chegar a 5,5 milhões toneladas/ano em 2035, passando de 0,5 em 2015 para 3,6 já em 2025, mas contando com a construção de linhas férreas de bitola larga para viabilizar o aumento da produção potiguar a partir de 2020.

Para tanto, a ideia é desenvolver as empresas locais de mineração para aumentar o nível de produção e de beneficiamento e realizar novos estudos geológicos e eliminar gargalos logísticos. Uma parceria entre a universidade com empresas é apontada para a realização de um mapeamento geológico atualizado que viria a solucionar o gargalo da falta de informação quanto ao campo geológico potiguar.

## NOVOS INVESTIMENTOS PARA O PORTO DO MANGUE

São grandes as expectativas de desenvolvimento econômico a partir da construção do novo Porto a ser construído no município de Porto do Mangue, de acordo com os relatórios "Estratégia de Desenvolvimento Econômico e Promoção de Investimentos 2015-2035" e "Diagnóstico e Cenários de Desenvolvimento Econômico 2015-2035", elaborados pelo programa MAIS RN.

Cerca de 20 empresas manifestaram interesse em investir no estado, a partir da construção do novo porto. Neste caso, além das mineradoras, há os agregados ligados à indústria cerâmica, como na região de Parelhas. Os investimentos não chegam por lá com intensidade devido às condições logísticas que poderão ser sanadas com o novo porto. Inicialmente o porto de grãos sólidos vai se justificar para escoar a produção do comodites de minério, mas a previsão é que outras cargas de outras atividades econômicas como a nova área de petróleo descoberta pela Petrobras na Bacia Potiguar próximo à região do novo porto poderão se beneficiar com o novo porto.



▶ Projeto de novo porto é semelhante ao ilha em Areia Branca

A construção de uma siderúrgica no entorno do novo porto, por exemplo, deve fortalecer o setor da Indústria de Transformação do aço e metalurgia, segundo o MAIS RN. Isso deve acontecer devido o aproveitamento da facilidade de escoamento da produção, à demanda da construção civil e ao fortalecimento do setor portalmecânico. Em 2014 a exportação de minérios de ferro sem beneficiamento chegou a 32 mil toneladas.

Contudo, essas oportunidades de negócios, referentes a instalação de uma siderúrgica só deve

acontecer pensando-se numa demanda com vistas em 20 anos, frente à baixa demanda brasileira e mundial, já que para curto ou médio prazos pode não ser viável.

O novo terminal pode resolver o gargalo logístico de matéria-prima do sal, dejetos de minérios, enxofre proveniente das minas e criar a possibilidade da instalação de todo um polo químico, atraindo ainda investimentos na área de manutenção de equipamentos industriais de grande porte, produção de máquinas e equipamentos industriais e mecanização da produção de cal.

### MAIS RN

#### Estratégia de Desenvolvimento Econômico e Promoção de Investimentos do Rio Grande do Norte 2015-2035

**Tempo de realização**  
Julho 2013/julho 2014 (primeira etapa)

**Valor investido**  
**R\$ 2 milhões 545 mil**

**Realização**  
▶ Federação das Indústrias do Rio Grande do Norte – Fienr  
▶ Governo do Estado (Secretaria de Desenvolvimento Econômico)

**Financiadores**  
▶ Arnil Mineração do Nordeste Ltda  
▶ Coats Corrente Têxtil Ltda  
▶ Comercial Ferro e Aço Ltda  
▶ Cosern – Companhia Energética do RN  
▶ Dois A Engenharia e Tecnologia Ltda  
▶ Guararapes Têxtil S/A  
▶ Inframérica  
▶ Maré Cimentos (MIZU) Cimentos Especiais  
▶ Serveng Civilsan S/A  
▶ Ster Bom Ind. e Com. Ltda  
▶ Três Corações Alimentos S/A  
▶ Voltália Energia do Brasil Ltda  
▶ Ecohouse Brasil  
▶ Sebrae RN  
▶ Fecomércio RN  
▶ FAERN  
▶ Fetronor

**Apoio Técnico**  
Macroplan – prospectiva, estratégia e gestão

**Como acessar**  
[www.maisrn.org.br](http://www.maisrn.org.br)

FONTE: MAIS RN

**voltalia**

[www.voltalia.com/pt](http://www.voltalia.com/pt)

**A VOLTALIA**  
APOIA O DESENVOLVIMENTO DO  
RIO GRANDE DO NORTE.



[www.maisrn.org.br](http://www.maisrn.org.br)