

PRÁTICOS Tecnologia não vai substituir profissionais, diz VP da Praticagem Brasil ▶**p3**

UNIÃO EUROPEIA Portugal se opõe à proposta de redução do consumo de gás ▶**p8**

PRIMEIRO PASSO Acordo entre Rússia e Ucrânia libera grãos e fertilizantes ▶**p8**

Ativos de infraestrutura na mira dos fundos de investimentos

Consultores e representantes de fundos nacionais e internacionais explicam por que concessões e outros projetos se tornaram tão atrativos ▶**p4**



EDITORIAL

Um mercado mais seguro e atrativo

A política de concessões de ativos de infraestrutura do Governo Federal tem despertado, cada vez mais, o interesse de fundos de investimento, principalmente internacionais. Eles estão presentes em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e em projetos de saneamento e geração de energia. E essa atração se justifica tanto por características do próprio mercado de infraestrutura nacional, como por normas e pela estrutura legal implantada pelo poder público, segundo especialistas ouvidos pelo **BE News** em reportagem publicada nesta edição.

Um dos fatores que explica esses maiores interesse e participação é o perfil do próprio ativo de infraestrutura brasileiro, altamente demandado na economia do País, especialmente nas atividades relacionadas ao transporte de cargas. Há a forte indicação que, ao se construir ou ampliar um porto, uma ferrovia ou um aeroporto, tal empreendimento irá despertar uma alta movimentação de mercadorias ou passageiros, reduzindo os riscos no investimento.

Mas deve-se destacar, principalmente, a estrutura normativa e governamental desenvolvida ao redor desses ativos. Se no passado, o segmento de transportes era conhecido por suas denúncias de corrupção, influência política e insegurança jurídica, hoje é um setor marcado por regras claras e que incentivam a participação da iniciativa privada, além de agências reguladoras fortes, como destacam os especialistas entrevistados na reportagem. Tais pontos também trazem uma maior segurança ao investidor.

E como relatou o especialista do escritório Machado Meyer, Alberto Faro, esse maior interesse dos fundos passa a ocorrer principalmente a partir da instauração da Operação Lava Jato, que combateu fortemente o monopólio e esquemas de corrupção de construtoras no setor de infraestrutura. Isso trouxe a possibilidade da entrada de novas empresas e fundos para o setor.

Os relatos reunidos na matéria mostram a importância de o Governo manter a regularização do setor de infraestrutura e, principalmente, blindá-lo de nefastas influências políticas, que acabam levando a uma insegurança jurídica. O Estado brasileiro deve caminhar cada vez mais rumo a uma estrutura marcada por regras claras e fortes, em que o investidor se sinta protegido ao participar, sabendo que, em caso de qualquer questionamento, as leis vigentes serão respeitadas e seguidas. O País já cresceu muito nesse sentido e não pode retroceder, principalmente quando se trata de segurança jurídica, sob o risco de perder uma importante fonte de financiamento para sua economia.

A estratégia é clara. Sua importância, inquestionável. Resta aos agentes públicos manterem a firmeza em sua execução, garantindo o cenário atrativo que tem se construído nos últimos anos.

FOTO
Ricardo Botelho/Minfra

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

4 Ativos de infraestrutura atraem cada vez mais fundos de investimentos

HUB

3 Comitativa de Itajaí (SC) vai a Brasília discutir prorrogação de convênio

NACIONAL

3 Tecnologias não substituirão práticos, afirma VP da Praticagem Brasil

6 Frete marítimo segue 7 vezes mais alto do que o praticado antes da pandemia

7 Leilão de Congonhas e outros 14 aeroportos será em 13 de agosto

REGIÃO SUL

7 Porto de Imbituba (SC) embarca biocombustível sólido pela primeira vez

PORTUGAL

8 Comissão Europeia propõe reduzir consumo de gás; Portugal é contra
Doca de Alcântara tem exercício de combate à poluição

INTERNACIONAL

8 Acordo entre Rússia e Ucrânia libera grãos e fertilizantes

OPINIÃO

9 “Pelos trilhos da vida”, por Luiz Dias Guimarães

SOCIAL

10 Estilo BE: comportamento, arte e tendências, com a jornalista Ivani Cardoso



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
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias

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@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

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

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

**Itajaí 1**

Uma comitiva da Prefeitura de Itajaí (SC), tendo à frente o prefeito Volnei Morastoni e o superintendente do porto, Fábio da Veiga, estará em Brasília nessa segunda-feira, dia 25. O objetivo é confirmar com o Ministério da Infraestrutura a informação de que o edital de desestatização do complexo marítimo não será lançado até o final do ano e, também, que o Governo está interessado em prorrogar o convênio de delegação por mais dois anos. O grupo catarinense ainda vai propor mudanças nesse acordo, que terminará no próximo dia 31 de dezembro.

Itajaí 2

“Com o fim da delegação em dezembro deste ano, é fundamental confirmarmos a prorrogação desse convênio entre o Governo Federal e o Município para seguirmos na gestão do Porto de Itajaí por mais dois anos, enquanto o edital de desestatização é concluído. Itajaí vai atender ao pedido do Ministério da Infraestrutura para garantir a continuidade das atividades portuárias e o desenvolvimento da nossa cidade, região e Santa Catarina. O nosso porto é uma peça essencial na economia do Estado e do Brasil e não pode ser afetado por essa situação”, afirmou o prefeito.

Itajaí 3

A comitiva de Morastoni apoiará a prorrogação, mas pedirá a retirada da cláusula resolutiva, de modo que a delegação continue por mais dois anos, sem possibilidade de terminar antes. A garantia é defendida como forma de dar maior segurança aos operadores portuários para manter as atuais linhas de navegação e buscar novas.

Itajaí 4

Também serão pedidas: a ampliação da poligonal do Porto de Itajaí até a BR-101 (englobando as áreas às margens do Rio Itajaí-Açu – o canal de navegação do complexo), a fim de que a Autoridade Portuária Municipal faça a gestão do canal; a delegação da exploração de áreas não operacionais do porto para o município; e a gestão do projeto e da execução da Via Expressa Portuária.

Tecnologias não substituirão práticos, afirma VP da Praticagem Brasil

Bruno Fonseca disse ainda que processo seletivo de novos profissionais acontecerá nos próximos anos

Elaine Menke/Câmara dos Deputados



Bruno Fonseca explicou que os novos sistemas são muito importantes e auxiliam o prático em deslocamentos, em estruturas e em tomadas de decisão

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

O vice-presidente da Praticagem Brasil, Bruno Fonseca, afirmou que as tecnologias de automação de navios nunca irão substituir a necessidade de práticos na condução de embarcações nos canais de acesso aos portos brasileiros.

A afirmação aconteceu durante o webinar "Congresso Internacional de Desempenho Portuário (Cidesport) Entrevista", na sexta-feira (22). Nele foi debatido a contribuição da Praticagem para a segurança da navegação e eficiência portuária.

De acordo com vice-presidente, apesar do desenvolvimento das tecnologias de automação estarem em constante evolução, o principal motivo para o prático ser necessário está no fato de os sistemas terem somente a

capacidade de reagir a determinadas situações, enquanto os profissionais são especializados em tomar decisões ao longo das operações.

"Sobre os navios autônomos, podemos fazer uma analogia ao sistema de aviação. Temos hoje muita tecnologia em um sistema de aviação. Se for necessário, o avião decola e pousa sozinho. Mas temos o comandante e o copiloto. Teremos navios totalmente automatizados, mas com a presença da tripulação e do prático a bordo. A tecnologia auxilia e melhora as decisões, mas não irá ocupar o lugar do prático. Nós somos proativos enquanto o sistema é reativo", disse.

Apesar de dizer que a tecnologia não substituirá a praticagem, Fonseca explicou que os novos sistemas são muito importantes e auxiliam o prático em deslocamentos, em estruturas e em tomadas de decisão. É o caso do Portable Pilot Unit (PPU), que dispõe de sensores altamente precisos e indica com exatidão centimétrica os parâmetros de movi-

mento da embarcação, de forma superior e independente dos sistemas de bordo.

Já no caso de deslocamento, o prático citou o desenvolvimento das lanchas, usadas na locomoção dos profissionais até os navios, e as atalaias, estruturada que possibilita o atendimento eficiente e ininterrupto das necessidades do serviço de praticagem. Faz parte do conjunto de suas instalações a área para atracação das lanchas. Compõe também a sua estrutura operacional, instalações apropriadas para alojar os práticos de serviço, bem como as tripulações das lanchas que estiverem de prontidão.

"A tecnologia auxilia muito a Praticagem. Posso citar a PPU que é um equipamento que auxilia na tomada de decisão do prático. As próprias lanchas se desenvolveram bastante. Também as atalaias", explicou.

Processo seletivo

Outro ponto tratado no webinar foi o processo seletivo de novos práticos. Bruno Fonseca explicou que o processo de

2012 aumentou em 50% a locação em todas as Zonas de Praticagem (Zps). Um ano depois a crise mundial fez com que práticos ficassem ociosos, acarretando em rearranjos de ZPs para que os profissionais não perdessem suas habilidades.

Contudo, o número de aposentados fará com que um novo processo seletivo aconteça nos próximos anos.

"Tivemos a extinção da praticagem de Ilhéus, anexada à praticagem de Salvador. Tudo isso porque não tinha manobra. Recentemente, tivemos a fusão da ZP de Alagoas com a de Sergipe pelos mesmos motivos. Estamos passando também uma situação com a ZP de Natal. Então, o que vemos é que, mantendo-se o modelo atual de regulação da praticagem, existe uma tendência. Os práticos estão se aposentando. Acredito que nos próximos anos possamos ter novos processos seletivos menores para poder preencher essas vagas de aposentados. Só não sabemos quando", falou.

NACIONAL

Ativos de infraestrutura atraem número cada vez maior de fundos de investimento

Entre os principais motivos está o estabelecimento de regras claras, portfólios de ativos, agências reguladoras fortes e estabilidade de receitas

Divulgação/Cosan/Rumo



No último dia 15, a CLI adquiriu 80% do controle acionário de dois terminais da Rumo, empresa do grupo Cosan, no Porto de Santos (SP). O acordo só foi viabilizado graças a participação de um fundo australiano de infraestrutura

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Longos períodos de ganhos, grandes portfólios, demanda de escoamento, pauta ESG, segurança jurídica e agências reguladoras consolidadas. Esses são os principais fatores citados por especialistas para explicar o aumento da atração de fundos nacionais e internacionais pelas concessões e projetos de infraestrutura.

O BE News ouviu consultores e escritórios de advocacia que representam fundos nacionais e internacionais. Entre eles, fundos de pensão canadenses (Canada Pension Plan Investment Board, por exemplo), fundos norte-americanos (entre eles o North Tabor Capital), europeus (Fundo Bestinver Megatendências FI) chineses e asiáticos (Mubadala Investment Company, fundo soberano de Abu Dhabi), entre outros.

De acordo com Alexandre Pierantoni, diretor de Finanças Corporativas da Kroll, multina-

cional que presta consultoria de riscos e investigação de ativos para fundos e empresas nacionais e estrangeiras, o setor de infraestrutura se tornou fundamental para o desenvolvimento do País, ganhando destaque ao se posicionar como protagonista e um pilar de atração de investimentos.

A maioria dos investimentos parte das concessionárias e empresas gestoras das concessões. Contudo, é possível ver o crescimento da participação de fundos de investimentos em ativos de infraestrutura.

Para Pierantoni, existe globalmente um perfil de fundos de Private Equity, modalidade de investimento na qual uma gestora adquire parte de uma outra empresa em crescimento diferente para o setor de infraestrutura. Ele se difere do investidor ou fundo que aplica em varejo, consumo, hospital e educação, sendo investidores de longo prazo e que olham a geração de caixa futura com uma previsibilidade muito maior.

"Os fundos de infraestrutura têm um risco menor e um perfil de agressividade menor, além de privilegiar uma estabilidade de geração de

“
O FUNDO DE INFRAESTRUTURA TEM UM RISCO MENOR E UM PERFIL DE AGRESSIVIDADE MENOR, ALÉM DE PRIVILEGIAR UMA ESTABILIDADE DE GERAÇÃO DE CAIXA. POR OUTRO LADO, SÃO FUNDOS QUE ESTÃO MUITO MAIS ATENTOS QUANDO FAZEM INVESTIMENTO EM QUESTÕES REGULATÓRIAS, AMBIENTAIS E GOVERNAMENTAIS DE LONGO PRAZO”

ALEXANDRE PIERANTONI
diretor de Finanças Corporativas da Kroll

caixa. Por outro lado, são fundos que estão muito mais atentos quando fazem investimento em questões regulatórias, ambientais e governamentais de longo prazo. Porque é um investimento que não tem a visão típica de um fundo de Private Equity de seis ou sete anos. Tem visão de 15 a 30 anos", disse.

O consultor explicou que o Brasil já vem sendo atrativo para fundos internacionais europeus, do Oriente Médio e asiáticos. Também já está começando a crescer a atração de fundos norte-americanos e canadenses pelo Brasil. O motivo é que todos estão percebendo que, no País, há demanda, mas também existe a falta de infraestrutura e sua necessidade.

"O fundo sabe que, ao entrar em uma concessão ou privatização de um porto, por exemplo, existirá a demanda para escoar. Os aeroportos, que são as grandes privatizações e concessões recentes, têm um nível de demanda garantido. Então, a escassez de estrutura e segurança de demanda e de commodities atraem a iniciativa privada.

Quem é ele? Principalmente um fundo de Private Equity que está combinado com um operador estratégico", declarou.

As falas trazidas pelo consultor vão ao encontro das definições de perfil de investidor trazidas pela especialista em Project Finance em contratos de infraestrutura como energia, recursos naturais, logística e saneamento da Tozzini Freire Advogados, Karin Yamauti Hatanaka.

Segundo Karin, a principal estratégia dos fundos nacionais e internacionais para alocar recursos em concessões e privatizações no setor de infraestrutura é buscar por ativos já consolidados e em operação. Desta forma, há uma mitigação de riscos de gastos e de oscilações de mercado.

"O que vem acontecendo, e que é uma estratégia muito normal por parte dos fundos, é de eles esperarem o desenvolvimento dos projetos iniciais. E quando o ativo está operando de forma estável, vem o interesse em alocar recursos. É uma busca por estabilidade de receita sem riscos, como o de construção, por exemplo. ▶

▶▶ CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 4

“

OS FUNDOS SÃO ATRAÍDOS POR GRANDES PORTFÓLIOS. NÃO É COMUM ELES ENTRAREM SOMENTE EM UM ÚNICO PROJETO. PORTANTO, O BRASIL SAI NA FRENTE NESTE SENTIDO”

KARIN YAMAUTI HATANAKA

Tozzini Freire Advogados

Esse movimento vem crescendo tanto por parte dos fundos nacionais quanto por parte dos fundos internacionais”, comentou.

A estratégia relatada pela especialista foi utilizada recentemente no Porto de Santos (SP). Na segunda quinzena deste mês, a Corredor Logística e Infraestrutura (CLI) adquiriu 80% do controle acionário de dois terminais da Rumo Logística, empresa do grupo Cosan, situados no complexo portuário.

O contrato, no valor de R\$1,4 bilhão, foi viabilizado por meio de um aumento de capital da CLI em mais de R\$500 milhões, subscrito pelo Macquarie Infrastructure Partners V (MIP V), fundo australiano de infraestrutura com mandato para investir em ativos do setor nas Américas.

A CLI, braço da companhia de investimentos IG4 Capital, passará a operar, em parceria com a Rumo, a Elevações Portuárias SA (Epsa), responsável pelos terminais 16 e 19,

na margem direita do complexo santista. O T16 e T19 movimentam açúcar e grãos como soja, farelo de soja e milho.

ESG e portfólio

Hatanaka explica ainda que o governo vem sinalizando ao mercado de maneira favorável. Foram importantes para atrair novos investidores a exploração e divulgação, por meio de Roadshows, do portfólio de ativos de infraestrutura feitos pelo ex-ministro Tarcísio de Freitas e pelo atual, Marcelo Sampaio.

“Os fundos são atraídos por grandes portfólios. Não é comum eles entrarem somente em um único projeto. Portanto, o Brasil sai na frente neste sentido. Os roadshows e exposições promovidos pelos ministros são muito benéficos e, sem dúvida, atraíram o olhar de novos investidores estrangeiros”, afirmou.

Segundo a advogada, outra questão bem trabalhada pelo governo é a pauta ESG (sigla em inglês para práticas ambientais, sociais e de governança), que está cada vez mais valorizada. “O governo vem fazendo movimentos que agradam, como a questão do ESG e a busca de energias limpas”, disse.

Segurança jurídica

Já o especialista em financiamento de projetos, transações financeiras e estruturais locais e internacionais e contratos de construção, do escritório Machado Meyer, Alberto Faro, falou do crescimento de fundos a partir de instauração da Lava Jato, acabando com o

“

[A SEGURANÇA JURÍDICA] FEZ COM QUE OS ATIVOS FOSSEM VISTOS COM BONS OLHOS POR ESSES ATORES E FUNDOS INTERNACIONAIS. HÁ AINDA MAIS INTERESSE POR PARTE DESSES FUNDOS, QUANDO ELES VEEM NORMAS, LEIS E REGRAS CLARAS DE COMPRA E VENDA DE ATIVOS E DO SISTEMA JURÍDICOS QUE REGEM O SETOR”

ALBERTO FARO
Machado Meyer

monopólio das construtoras no patrocínio de projetos de infraestrutura. Isso trouxe a possibilidade de entrada de novas empresas e fundos para o setor.

Mas além da abertura do mercado, outro ponto determinante para a crescente atração de empresas e de fundos internacionais está na consolidação e atualização de leis e normas do setor de infraestrutura, que trazem segurança jurídica para os investidores.

“Além dessa lacuna, podemos dizer que o Brasil endereçou alguns pontos que são importantes para atrair esses investidores. O primeiro trata da segurança jurídica, sobretudo em alguns setores de infraestrutura. Isso fez com que eles fossem vistos com bons olhos por esses atores e fundos in-

ternacionais. Quando eles veem normas, leis e regras claras de compra e venda de ativos e do sistema jurídicos que regem o setor, há ainda mais interesse por parte desses fundos”, explicou.

Outro ponto de atratividade para os fundos internacionais está na possibilidade de emissão das chamadas debêntures de infraestrutura. Debênture é um valor mobiliário emitido por sociedades por ações, representativo de dívida, que assegura a seus detentores o direito de crédito contra a companhia emissora. É um instrumento de captação de recursos no mercado de capitais que as empresas utilizam para financiar seus projetos.

Via de regra, as debêntures estão sujeitas ao pagamento de Imposto de Renda (IR), no entanto, as debêntures de infraestrutura (ou incentivadas) são isentas de IR – tornando-se, assim, bem atraentes para investimento.

“O crescimento do mercado de capitais no Brasil, sobretudo das debêntures de infraestrutura, além de outras modalidades de financiamento, possibilitou a esses fundos um maior conforto no financiamento local de projetos. Ainda que eles tenham acesso a capital estrangeiro, o financiamento de projetos locais deve acontecer com recursos locais. Quando o mercado começou a ser consistente com as debêntures de infraestrutura e com outros financiamentos de longo prazo, houve uma contribuição para o crescimento”, explicou Alberto Faro.

“

OS SETORES MAIS MADUROS ACABAM SENDO MAIS ATRATIVOS PARA ESSES FUNDOS. ISSO PASSA POR UMA AGÊNCIA REGULADORA ESTABELECIDADA E EXPERIENTE”

VIRGINIA MESQUITA
Vieira Rezende Advogados

Agências reguladoras consolidadas

O que também converge para o crescimento da atratividade das concessões e projetos de infraestrutura é a credibilidade das agências reguladoras. É o que afirma Maria Virginia Mesquita, sócia da área de Infraestrutura & Projetos do Vieira Rezende Advogados.

Segundo a advogada, o Brasil possui agências já consolidadas que, apesar de algumas desavenças, trazem segurança na regulação. É o caso da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Isso traz ainda mais interesse de fundos estrangeiros para o setor de infraestrutura.

“Os setores mais maduros acabam sendo mais atrativos para esses fundos. Isso passa por uma agência reguladora estabelecida e experiente. Ela traz estabilidade para as concessões e projetos setoriais, o que é muito importante para quem busca investimentos a longo prazo”, disse.

Segundo os especialistas, os roadshows de divulgação do portfólio de ativos de infraestrutura feitos pelo ex-ministro Tarcísio de Freitas, e pelo ministro Marcelo Sampaio, atraíram novos investidores

Divulgação/CCR



NACIONAL

Frete marítimo segue 7 vezes mais alto do que o praticado antes da pandemia

Custo médio no comércio exterior se mantém próximo de US\$ 10 mil por contêiner, segundo levantamento feito pela CNI

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O custo médio do frete marítimo no comércio exterior se mantém próximo de US\$ 10 mil por contêiner há meses, valor sete vezes mais elevado que o praticado antes da pandemia. É o que aponta levantamento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) sobre os efeitos da crise logística internacional desencadeada pela Covid-19 no Brasil e nas principais rotas de navegação do mundo.

Para o acompanhamento mensal da evolução de valores do frete, a CNI lançou um painel virtual que poderá ser acessado no site www.portaldaindustria.com.br.

Em comunicado divulgado sobre o estudo, a CNI lembra que a crise no mercado de navegação começou há mais de dois anos, com as interrupções nas atividades produtivas na China e, posteriormente, em outros países, que se refletiram na suspensão generalizada de serviços de transportes e das encomendas programadas.

"A progressiva retomada das atividades, ainda em 2020, alavancou a demanda por mercadorias e insumos produtivos, muitos destes represados em portos e armazéns chineses. Desde então, a capacidade de transporte ofertada nos portos e embarcações a nível global tem sido insuficiente para equilibrar o mercado, resultando nos maiores valores de fretes já registrados na história", diz trecho da nota.

Seguindo uma tendência que se repetiu com outros países, o comércio exterior brasileiro sentiu os primeiros efeitos da crise logística nos níveis de frete de importações com origem na China. No fim do primeiro semestre de 2020, início da pandemia, os fretes médios no mercado spot caíram a US\$ 400 por contêiner de 40 pés.

"A retomada das atividades produtivas, no Brasil e no mundo, e o consequente desbalanceamento entre a oferta e a demanda global por serviços de transporte reverteu a tendência de queda e elevou os fretes a níveis jamais vistos no mercado de navegação. Como consequência, o custo médio de importação de um contêiner de 40 pés da China para o Brasil alcançou US\$ 9 mil no início de 2021", destacou o especialista em Infraestrutura da CNI, Matheus de Castro.

"Posteriormente, ainda em 2021, a demanda por embarcações nas rotas prioritárias e a piora nos níveis de congestionamento nos grandes portos globais pressionou ainda mais os níveis de frete, que alcançaram US\$ 13 mil no fim do ano", acrescentou.

Ásia
O levantamento da CNI mostra que os primeiros meses de 2022 indicam uma retração no custo médio de importação

com origem na Ásia para o Brasil. A queda revela uma acomodação entre a demanda e a oferta de capacidade de transporte na rota. No entanto, os efeitos do lockdown em portos chineses, especialmente o de Xangai, e a piora nas condições do mercado de navegação global reverteram o processo de redução dos valores de frete, que, neste mês de julho, já ultrapassa o patamar de US\$ 10 mil por contêiner de 40 pés.

Rotas de exportação do Brasil
Os valores de frete nas principais rotas de exportação partindo do Brasil também estão altos. De acordo com os dados, o custo de transporte de um contêiner de 40 pés do Brasil

para portos dos Estados Unidos está próximo a US\$ 10 mil, valor oito vezes superior ao observado antes da pandemia. Desde novembro do ano passado que os fretes para os EUA apresentam tendência de estabilização em patamares elevados, o que revela os efeitos dos congestionamentos nos portos norte-americanos.

No caso da exportação para o norte da Europa e Ásia se observa a mesma tendência de estabilização em níveis também mais elevados. "Isso agrava as preocupações a respeito de possíveis rupturas na logística internacional derivadas do conflito na Ucrânia e de novos surtos de Covid-19 na China, por exemplo", destacou Matheus de Castro.

Estabilização de preços só deve ocorrer em 2023, diz especialista

A instabilidade nas trocas comerciais globais, que, consequentemente, se reflete nos preços de fretes marítimos, deverá perdurar ainda pelos próximos meses e a normalidade no mercado deverá ocorrer somente em 2023.

Para o especialista em Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Matheus de Castro, ainda serão necessários vários meses até que os níveis de congestionamentos, atrasos e demanda por transporte se normalizem.

"O risco de uma recessão

global pode atenuar a demanda pelo transporte marítimo. No entanto, novas rupturas na logística global, em função da guerra na Ucrânia, surtos de Covid-19 na China ou qualquer outra eventualidade vão estender a crise logística, já que não há capacidade ociosa no mercado para acomodar pressões adicionais na oferta de serviços de transporte", avaliou.

Segundo Castro, no mercado nacional, por ser secundário, as rotas vinculadas ao Brasil sofrem os efeitos da demanda por embarcações e dos

atrasos nos portos dos principais fluxos globais de navegação. "Isso explica a queda no início do ano nos valores do frete de importação com origem na Ásia, ao mesmo tempo em que se verificou um aumento nos fretes de exportação partindo do Brasil, especialmente para os portos dos Estados Unidos", afirmou Castro.

Ele acrescentou que a melhora no mercado de navegação brasileiro depende, no entanto, da solução dos problemas logísticos nas principais rotas globais. Em julho de

2022, o custo médio do frete de contêiner no mercado global alcançou US\$ 6.500.

O valor é quatro vezes maior que o observado antes da pandemia, mas representa uma queda de 29% em relação ao fim de 2021, quando o frete médio global esteve próximo a US\$ 10 mil por contêiner.

Apesar da queda dos valores de frete nos últimos meses, o mercado de navegação internacional ainda apresenta grande instabilidade e, segundo Castro, deve retornar à normalidade apenas em meados de 2023.

NOVAS RUPTURAS NA LOGÍSTICA GLOBAL, EM FUNÇÃO DA GUERRA NA UCRÂNIA, SURTOS DE COVID-19 NA CHINA OU QUALQUER OUTRA EVENTUALIDADE VÃO ESTENDER A CRISE LOGÍSTICA, JÁ QUE NÃO HÁ CAPACIDADE OCIOSA NO MERCADO PARA ACOMODAR PRESSÕES ADICIONAIS NA OFERTA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE"

MATHEUS DE CASTRO
especialista em Infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI)



Os efeitos do lockdown em portos chineses e a piora nas condições do mercado de navegação global influenciaram nos valores de frete, que, em julho, passa dos US\$ 10 mil por contêiner de 40 pés

Divulgação/CNI

REGIÃO SUDESTE

Leilão de Congonhas e outros 14 aeroportos será em 18 de agosto

Os terminais estarão distribuídos em três blocos e serão leiloados na Bolsa de Valores de São Paulo

Divulgação/Infraero

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A Comissão Especial de Licitação da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) detalhou na sexta-feira (22) todas as etapas e a documentação necessária da 7ª rodada de concessão de aeroportos. Serão 15 terminais, entre os quais, o Aeroporto de Congonhas (SP), o mais visado de todos. O leilão ocorrerá no dia 18 de agosto, às 14 horas, na Bolsa de Valores de São Paulo, a B3.

O edital nº 01/2022 destina-se à concessão, manutenção e exploração dos aeroportos distribuídos em três blocos. O Bloco SP/MS/PA/MG inclui Congonhas e outros dez terminais em Mato Grosso do Sul (Campo Grande, Ponta Porã e Corumbá), no Pará (Santarém, Marabá, Altamira e Carajás) e Minas Gerais (Uberlândia, Uberaba e Montes Claros). O Bloco Aviação Geral inclui Campo de Marte (SP) e Jacarepaguá (RJ), e o Bloco Norte II, os terminais de Belém (PA) e Macapá (AP).

A sessão foi conduzida pela presidente da Comissão Especial de Licitação da Anac, Jacqueline de Azevedo Silva, com a participação do vice-presidente Bruno Fiorillo e do



O Aeroporto de Congonhas (SP) é o mais visado entre os 15 terminais que serão leiloados na 7ª rodada de concessões

superintendente de Processos Licitatórios da B3, Guilherme Peixoto.

O objetivo da sessão foi apresentar aos proponentes, investidores e demais interessados a dinâmica a ser adotada no dia do leilão.

Segundo Jacqueline, o prazo para entrega de impugnações encerra no dia 8 de agosto. O prazo de julgamento é de três dias, encerrando no dia 11.

No dia 15 de agosto, das 9 às 16 horas, a comissão receberá os seguintes documentos: declarações preliminares, documentos de representação e

garantias da proposta (via SEI ou em meio físico). As propostas econômicas serão recebidas somente em formato físico e serão abertas no dia do leilão.

Já no dia 25, às 23h59, encerrará o prazo para o recebimento dos documentos de habilitação das empresas vencedoras do certame apenas pelo sistema de protocolo eletrônico da ANAC, denominado SEI.

Os valores mínimos para cada bloco são: Aviação Geral (R\$ 17,1 milhões), Norte II (19,3 milhões), SP/MS/PA/MG (R\$ 116 milhões).

Segundo Peixoto, os nomes dos consorciados e a participação de cada um nos consórcios serão divulgados após a conclusão da sessão pública. "Os consorciados podem participar de qualquer bloco desde que tenham entregado garantias para participação em todos", explicou.

As ofertas serão ordenadas pelo maior valor de contribuição inicial (decrecente).

Cronograma do certame

O período de consulta pública ocorreu de 25 de setembro a 8 de novembro de 2021. Em 27 de outubro, foi realizada uma

O BLOCO SP/MS/PA/MG INCLUI CONGONHAS (SP) E OUTROS DEZ TERMINAIS EM MATO GROSSO DO SUL (CAMPO GRANDE, PONTA PORÃ E CORUMBÁ), NO PARÁ (SANTARÉM, MARABÁ, ALTAMIRA E CARAJÁS) E MINAS GERAIS (UBERLÂNDIA, UBERABA E MONTES CLAROS). O BLOCO AVIAÇÃO GERAL INCLUI CAMPO DE MARTE (SP) E JACAREPAGUÁ (RJ), E O BLOCO NORTE II, OS TERMINAIS DE BELÉM (PA) E MACAPÁ (AP)

audiência pública sobre a modelagem de contrato e de regulação do processo licitatório previsto no edital nº 01/2022, que foi publicado no último dia 7 de junho. O prazo final para solicitação de esclarecimentos ocorreu no dia 27 do mesmo mês, e, na última quinta-feira (21), foi publicada, antecipadamente, a ata com os esclarecimentos.

Todas as informações sobre o certame estão disponíveis no site da ANAC <https://www.gov.br/anac/pt-br>.

REGIÃO SUL

Porto de Imbituba (SC) embarca biocombustível sólido pela primeira vez

Ao todo, 16,5 mil toneladas de pellets de madeira serão exportadas para países da Europa

O Porto de Imbituba (SC) embarcou 16,5 mil toneladas de pellets de madeira. A ação é a primeira registrada no complexo catarinense, com o biocombustível sólido sendo destinado a países da Europa.

Segundo a SCPAR Porto de Imbituba, a carga foi embarcada no navio Agia Sofia no Cais 3. As operações tiveram início na última terça-feira (19) e foram encerradas na noite de quinta (21), antecipadamente. Conforme a previsão inicial, a embarcação deixaria o Porto de Imbituba na sexta-feira (22).

A carga segue para o Porto de Oristano, na Itália, mas será distribuída entre Itália, Bélgica, França, Dinamarca e outros países europeus.

"Essa nova carga é importante para o Porto de Imbituba, na medida em que demonstra a capacidade de recebimento de operações diversas, amplia o portfólio do porto e é uma aliada no atendimento à demanda do mercado internacional", afirmou o diretor-presidente da SCPAR, Fábio Riera.

O representante da LDG,

Riccardo Pascolini, afirmou que, ao operar o biocombustível, a empresa importadora aproveitou a abertura de mercado. "A razão desta oportunidade é, principalmente, devido à falta de contêineres surgida em 2021. Esta condição deu a oportunidade aos traders para explorar novas formas logísticas, tais como os carregamentos a granel. Uma solução ambiental amigável, adequada para substituir os carregamentos em contêineres no longo prazo", salientou.

Pascolini disse também

que as restrições de oferta no mercado europeu, em decorrência da guerra na Ucrânia, abriram espaço ao Brasil. "A guerra criou uma grande demanda do produto da Rússia, Belarus e Ucrânia, mas o Brasil já exporta quase 90% da produção para a Europa, sobretudo à Itália. De fato, os produtores brasileiros costumam obter a certificação europeia ENplus (certificação para pallets de madeira)", declarou.

Nesse primeiro navio, os pellets de madeira pertencem a quatro exportadores de Santa

Catarina e dois do Paraná que devem enviar mais um navio com a carga, em outubro. Até o fim do ano, outro grupo de exportadores, também dos dois estados do Sul, pretende realizar mais dois embarques para a Europa.

Neste ano, as operações de pellets de madeira no Porto de Imbituba devem atingir 60 mil toneladas e serão realizadas pela Serra Morena, que também armazena a carga na retro-área do porto. Para 2023, estão previstos dez embarques do granel a partir de Imbituba.

PORTUGAL

Comissão Europeia propõe reduzir consumo de gás; Portugal é contra

Plano visa compensar a queda do fornecimento do gás da Rússia

Divulgação/EPA

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Portugal não apoia o plano proposto pela Comissão Europeia no último dia 20, que pede a redução do consumo de gás em 15% para compensar a queda do fornecimento da Rússia.

A afirmação partiu do secretário de Estado para o Meio Ambiente e Energia do país, João Galamba. "Portugal vai se opor a essa medida desproporcional", disse em entrevista ao jornal Público, divulgada na última quinta-feira (21).

"A proposta não está adaptada para países que não estão interligados à rede de gás, como Portugal", explicou.

O país junta-se à posição da Espanha, que também expressou, por meio da ministra da Transição Ecológica, Teresa Ribera, que o plano não é necessariamente "justo" ou "eficaz".

A proposta da Comissão Europeia pede que os 27 países participantes reduzam voluntariamente sua demanda de gás nos próximos oito meses, a partir do dia 1º de agosto, para



A presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, já disse que o racionamento no consumo do gás pode se tornar obrigatório, no caso de uma emergência

garantir um inverno seguro. A medida deve ser discutida no próximo dia 26, em uma reunião emergencial com os ministros de Energia dos países-membros.

Porém, a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, já disse que o racionamento no consumo do gás pode se tornar obrigatório, no caso de uma emergência.

"Com esta redução conseguiremos atravessar um inverno seguro, no caso de um corte total do gás russo", garantiu Ursula.

A situação mais grave ronda 12 países da União Europeia que dependem por completo ou parcialmente das importações de gás natural russo.

Estados-membros como a Bulgária, Finlândia, Polónia e, principalmente, os países do Báltico já deixaram de receber gás russo, e o abastecimento foi substancialmente reduzido para Alemanha, Dinamarca, Itália e Países Baixos.

A expectativa é que o presidente russo Vladimir Putin continue "a utilizar a energia

como arma", disse Von der Leyen, acrescentando que "a Rússia está a fazer chantagem através da energia".

Von der Leyen reconhece que outros estados-membros, como seria o caso de Portugal, não dependem tanto do gás russo. Mas a chefe do executivo comunitário alerta que "uma crise de gás no mercado único vai afetar cada um dos estados membros na União Europeia".

Por isso, ela apelou à "solidariedade" entre os países,

PORTUGAL JUNTA-SE À POSIÇÃO DA ESPANHA, QUE TAMBÉM EXPRESSOU, POR MEIO DA MINISTRA DA TRANSIÇÃO ECOLÓGICA, TERESA RIBERA, QUE O PLANO NÃO É NECESSARIAMENTE "JUSTO" OU "EFICAZ"

considerando "importante que todos os estados-membros contribuam para a poupança, armazenamento, e estejam preparados para partilhar gás com os países vizinhos, em caso de necessidade".

Preços

Nos últimos meses a Europa tem assistido a níveis recorde dos preços da energia. Isso num momento em que as importações da Rússia caíram para menos de um terço, quando comparadas com o volume médio de gás russo que chegava ao continente nos últimos cinco anos, de acordo com os dados da Comissão Europeia.

Doca de Alcântara tem exercício de combate à poluição

Foram simulados a contenção e a recolha de materiais poluentes na marina

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Doca de Alcântara, marina localizada no entorno do Porto de Lisboa, em Portugal, foi palco de um exercício prático que simulou a contenção e a recolha de materiais poluentes, no último dia 20.

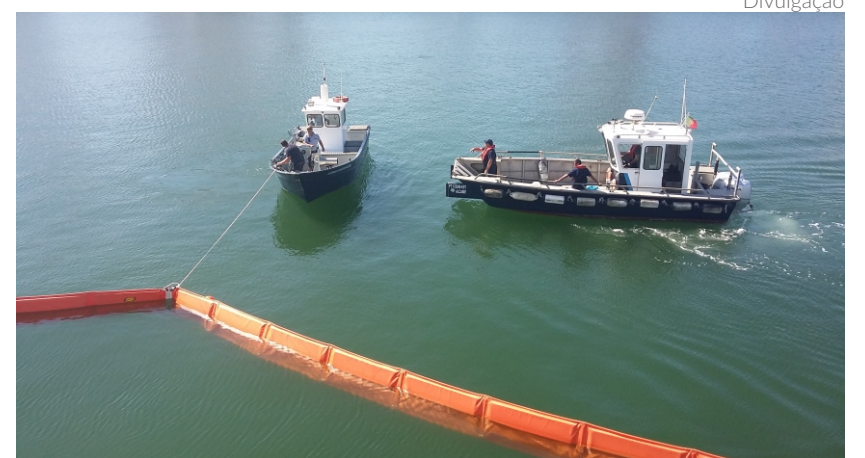
A atividade foi promovida

A AÇÃO PERMITE DOTAR AS AUTORIDADES COMPETENTES DE EXPERIÊNCIA, ALÉM DE REFORÇAR A IMPORTÂNCIA DA PRESERVAÇÃO DO AMBIENTE MARINHO

pela Autoridade Marítima Nacional e pela Capitania do

Porto de Lisboa, com apoio do Departamento de Pilotagem, Controle de Tráfego Marítimo e Operações Marítimas da APL e Companhia de Cruzeiros Fluviais.

Este tipo de ação permite não só dotar as autoridades competentes de experiência necessária em caso de situação real, como também reforçar a importância da preservação do ambiente marinho.



Palco do exercício prático, a Doca de Alcântara é uma marina localizada no entorno de Lisboa

INTERNACIONAL

Acordo entre Rússia e Ucrânia libera grãos e fertilizantes

Com o pacto, assinado na Turquia, os russos também poderão exportar cereais pelo Mar Negro

Ucrânia e Rússia assinaram na sexta-feira (22), em Istambul, na Turquia, acordos que permitem a exportação de grãos ucranianos pelo Mar Negro. Os acordos, assinados separadamente com o país anfitrião e as Nações Unidas, abrem caminho

para a exportação estimada de 25 milhões de toneladas de grãos ucranianos, que alguns países aguardam desesperadamente.

Pelos acordos, também a Rússia poderá exportar seus grãos, bem como fertilizantes.

O ministro da Defesa

russo, Sergei Shoigu, e o ministro da Infraestrutura ucraniano, Oleksandr Kubrakov, assinaram acordos separados com o secretário-geral da ONU, António Guterres, e o ministro da Defesa turco, Hulusi Akar. A cerimônia em

Istambul foi testemunhada pelo presidente turco Recep Tayyip Erdogan.

"Hoje, há um farol no Mar Negro. Um farol de esperança, um farol de possibilidade, um farol de alívio em um mundo que precisa mais do que nun-

ca", disse Guterres. "Vocês superaram obstáculos e deixaram de lado as diferenças para abrir caminho para uma iniciativa que servirá aos interesses comuns de todos", destacou o secretário-geral aos ministros russos e ucranianos.



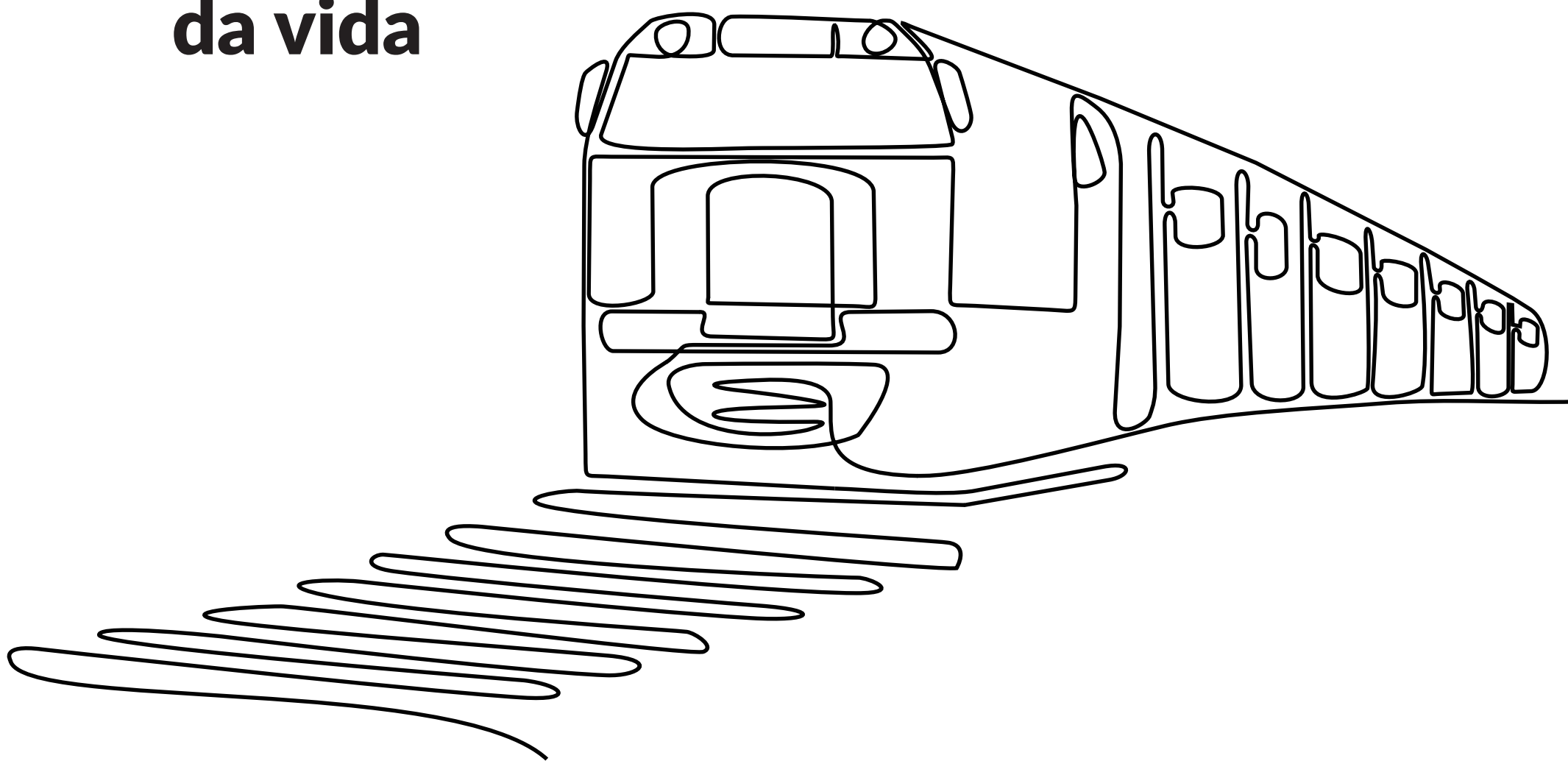
LUIZ GUIMARÃES

jornalista

opinioao@portalbenews.com.br

► GESTÃO

Pelos trilhos da vida



Eu não tinha 4 anos quando meu tio gritou 'para o trem, falta uma criança!'. A criança era eu, que no colo do meu tio, o via contar, desesperado, o total de crianças da família na gare da velha estação São Paulo Railway, em Santos. Era um momento aguardado o ano todo naquela década dos anos 50. Íamos passar as férias no sítio de Ribeirão Pires.

Isso não interessa a ninguém, eu sei, mas cito apenas para pontuar que esse foi meu primeiro contato com os trilhos. Era sem dúvida uma época ainda de muito glamour. E de muita prosperidade. Não tanto quanto três décadas antes, quando meus antepassados enviavam, da lavoura no interior de São Paulo e de Minas Gerais, levas de 'ouro branco', aqueles grãos de café que deram início à pujante economia do Sudeste, até que veio o crack de 29.

A pujança só era possível graças aos trilhos. Caminhos ferrosos que brotavam nos rincões Brasil adentro para nossos portos, especialmente Santos, graças a empreendedores visionários como o Barão de Mauá.

Um século depois, dispomos de pouco mais do que tínhamos naquela época de glória, cerca de 30 mil quilômetros de ferrovias que tendem a aumentar – finalmente – graças ao Marco Legal das Ferrovias, que tem atraído dezenas de 'novos barões de Mauá' para resgatar, afinal, uma solução que jamais deveria ter sido desprezada, ou melhor, destruída pelo lobby da rodovia e do petróleo.

Dias atrás recebi no whatsapp um mapa da China com sua malha ferroviária. Deu-me vergonha. Os riscos frenéticos mostravam um dos motivos para o sucesso econômico de um país que até pouco tempo antes vivia às custas de tigelas de arroz. Impressionante como de 2008 a 2020 deixaram de ser 'xing ling' com uma malha tão impressionante quanto a dos Estados Unidos, um monstro econômico do século XX com território semelhante ao do Brasil. O emaranhado norte-americano soma 250 mil quilômetros de trilhos, construídos sem parar desde o tempo do faroeste.

E o Brasil? O petróleo é nosso! Fomos seduzidos pelo canto da sereia com quatro pneus a partir dos anos 60, abandonando na

memória da minha infância as imagens de um trem em que adorava viajar.

Quis o destino que décadas depois eu voltasse a frequentar aquela imponente estação, de inspiração londrina, na condição de secretário de Turismo. E talvez por influência subliminar dos dias em que embarcava em minhas férias da infância, idealizei a implantação de uma linha de bonde no Centro de Santos, preservando a memória da maior rede de 'elétricos' da América do Sul. A ideia, que teve total apoio dos governos municipais à época, se converteu no Museu Vivo Internacional de Bondes, único na América Latina. E eu por alguns anos virei um caçador de bondes mundo afora.

Os trilhos fazem parte da minha história, especialmente agora por serem elétricos, palavrinha mágica contemporânea. E isso tudo veio-me à mente como um turbilhão ao acompanhar as notícias mais recentes. Emocionam tantos projetos. Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste), Fiol I e II (Ferrovias de Integração Oeste-Leste) e Ferrogrão (do Centro-Oeste ao Amazonas). Mais que emocionar, são projetos em andamento que podem colocar o Brasil de volta nos trilhos, literalmente, dentro da lógica da multimodalidade, em que longas distâncias são percorridas por trens e poucas distâncias por veículos rodoviários, numa rede logística com ampla capilaridade. O mundo já está mudando, sem dúvida. E no meio urbano circulam ônibus elétricos, híbridos ou movidos a biodiesel ou outros combustíveis mais verdes. Que nossos comboios, cada vez maiores, sigam essa busca incessante de fontes alternativas. E não saiamos mais dos trilhos.

Sei que o Expresso do Oriente já não existe da mesma forma. Sei que dificilmente atingiremos um padrão de eficiência europeu que me fez certa vez, por 3 míseros minutos, perder o moderno trem francês que me levaria de Nice a Milão. Mas sei que, inspirados pelo sucesso, talvez consigamos compatibilizar nossas cargas com nossos sonhos.

E aí, quem sabe um dia, fazendo um 'mea culpa' histórico, possamos dar vazão pelos trilhos à crescente produção de nossas terras. E novos senhores eufóricos possam perder uma criança em seu colo na gare de uma estação.

O mundo já está mudando, sem dúvida. E no meio urbano circulam ônibus elétricos, híbridos ou movidos a biodiesel ou outros combustíveis mais verdes. Que nossos comboios, cada vez maiores, sigam essa busca incessante de fontes alternativas. E não saiamos mais dos trilhos.

ESTILO

BE



IVANI CARDOSO
ivani@portalbenews.com.br

FOCO

MARINA KLINK

A coragem para escrever uma nova história

HOJE EM DIA TODO MUNDO ACHA QUE É MAIS IMPORTANTE A FOTO DO CELULAR DO QUE A IMAGEM REAL NAS VIAGENS”

Às vezes, poucos minutos podem mudar uma vida. A empresária e fotógrafa da natureza Marina Klink trabalhou com eventos por cerca de 30 anos. Sem horário, sem finais de semana e sem férias, sentia muito a falta de tempo para o marido, o navegador Amyr Klink, e para as filhas, as gêmeas Tamara e Laura e a caçula Nina.

Duas viagens significativas para a Antártica, há dez anos, trouxeram uma nova percepção, como ela conta: “A primeira foi quando estava em um bote, com outras pessoas, e uma baleia jubarte começou a nos seguir, deu três voltas e parava sempre do meu lado, como se eu fosse a escolhida. Quando pôs a cara para fora da água e me olhou, toquei nela e senti a natureza em seu estado original, ela não estava num aquário, num cativeiro. Foi uma emoção enorme. Voltei para São Paulo pensando porque ela me escolhera. Quem vive uma experiência transformadora como essa, não volta igual, passa a ressignificar seus valores”.

A motivação para mudar o estilo de vida tomou forma na segunda viagem na mesma época, quando estava fotografando no alto do mastro do veleiro da família. Amyr gritou para que descesse, que as fotos que ela fazia não serviam para nada. Foi um choque. Afinal se preparou, comprou equipamentos, estudou fotografia e estava registrando cada dia, cada instante, cada mudança de luz, as nuvens, o gelo e os ventos para que aquela viagem não acabasse. Pensava que as meninas cresceriam, mas poderiam voltar àqueles momentos com as imagens. Tudo o que desejava era congelar aqueles instantes e prender o tempo, o grande poder do fotógrafo.

A frase provocativa do marido foi o que precisava para entender que fotografar lugares isolados e os ambientes sem shoppings, farmácias ou muita gente era buscar a mesma emoção que sentiu quando viu a baleia à sua volta. “Liguei o botão da chavinha para ter coragem de deixar para trás a Marina Bandeira produtora de eventos. Eu sabia o que eu queria, o que me motivava,



@lorneguide

Marina mudou a vida há dez anos e hoje diz que está muito mais feliz

mas não entendia que a mudança dependia apenas de mim”.

Se não fosse por Amyr, provavelmente Marina teria voltado para sua empresa de eventos: “Quando ele procurou me desqualificar, muita coisa mudou. Na viagem de volta eu vim refletindo sobre o que eu poderia fazer. Por conta dessa frase dele, comecei a olhar meu acervo com calma, e também pensei que as meninas poderiam ser um instrumento da ransformação, poderiam passar a falar sobre a importância da preservação do meio ambiente, o cuidado com os oceanos, com as baleias”.

Marina por anos treinou suas filhas a falar em público e os convites foram surgindo: “Era uma forma de, além de ampliar minha visão de mundo, também preparar as três para o futuro. Foi muito importante na formação delas, têm mais de 300 palestras realizadas”.

Encerrar as atividades com os eventos não foi nada fácil. Revela que organizando festas ganhou dinheiro, teve uma carreira bem-sucedida e a oportunidade de conviver com pessoas diferentes, mas precisava virar a mesa: “Sou muito grata pela confiança que depositaram em mim, mas consegui entender que estava encerrando um ciclo

para viver melhor, ter mais tempo para a família, para viajar mais, ter uma nova vida e buscar por aquela baleia em lugares diferentes, sentir a mesma emoção, ter a coragem de começar a escrever uma outra história. Hoje sinto que minha história está super bem escrita”.

VELEJAR ERA PAIXÃO DE MENINA

Marina e Amyr Klink se conheceram em 1986, quando ela organizava um evento da Johnson e Johnson e ele foi convidado para fazer uma palestra. Ela estava com medo que ele não aparecesse: “Foi muito simples no

▶▶ CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 8

A CAPA DE CHUVA SALVA E VOCÊ ESTÁ PREPARADO PARA 80% DOS PROBLEMAS DE METEOROLOGIA”



Anna Quast

▲
Uma família nada convencional, sempre em ritmo de aventura

telefone, não pediu passagem, hospedagem e nem almoço. Ele veio, foi um sucesso, aplaudido de pé, tinha acabado de fazer uma travessia a remo e estava em evidência. Depois, em um evento da General Motors, novamente falei com ele, vieram outras minis convenções da empresa pelo país e fomos convivendo”, comenta.

O tempo passou, ela morou dois anos trabalhando na Itália e ele fez uma invernagem solitária na Antártica de veleiro. Por acaso, quando voltou, encontrou o navegador no estande da GM no Salão do Automóvel. Daí para o namoro e o casamento há 25 anos foi um passo. “Amyr me pediu em casamento, mas em vez de aliança ganhei um canivete suíço que guardo até hoje. Ele disse que seria muito mais útil; com o tempo, entendi”.

A sintonia com o trabalho e o gosto por aventuras do marido vem de longe. O pai de Marina era carioca, daqueles

que pegava “jacaré” na praia, quando o surf ainda não existia. Também frequentava Teresópolis para fazer escalada. Transferido para São Paulo, procurou um lugar onde se sentisse próximo ao que vivia no Rio de Janeiro, e entrou de sócio no Clube da Represa Guarapiranga.

As lembranças são muitas: “Meu pai comprou um veleiro e passou a velejar nos finais de semana. Eu adorava ir com ele, achava o máximo. Quando surgiu no Brasil a classe Optimist, eu e meu irmão ganhamos um barco e fomos para a primeira turminha da escola de vela. A primeira aula era pular na piscina de roupa e tênis e atravessar até o outro lado. Meu irmão conseguiu, mas eu fiquei com medo e voltei na metade. Foi difícil ouvir que eu ainda não estava preparada, chorei muito, acho que foi meu primeiro obstáculo na vida”.

▶
A fotografia da natureza é a sua paixão: “É a possibilidade de congelar o instante”

Ainda bem que não desistiu. Foi fazer aula de natação, e no segundo ano foi aprovada. “Foi uma grande conquista, eu me desafiei e consegui, motivada pelo sonho de velejar. É assim que vamos aprendendo a lidar com os desafios”.

Começar a velejar foi como viver em um mundo paralelo, distante dos amigos da época. Mesmo na adolescência, tomou gosto e preferia dormir cedo para acordar bem e participar das regatas do que frequentar festinhas com a turma. “Poucas pessoas têm acesso a um clube de vela, não é como futebol que pode ser jogado em qualquer lugar. Sou muito grata a meu pai pela oportunidade. Gostar desse esporte me formou uma pessoa diferente. Aos 18 anos, comecei a frequentar Atibaia para praticar asa delta, a única coisa na vida que escondi dos meus pais. Alguns amigos sofreram acidentes e fiquei assustada, acabei desistindo, mas achava lindo praticar o voo livre”.

AS MENINAS DE SUA VIDA

Amyr Klink foi o pioneiro na travessia solitária a remo do Atlântico Sul, em 1984, quando saiu da Namíbia, na África, para Salvador, na Bahia. Depois vieram muitas outras aventuras, livros, palestras, projetos especiais e fama internacional.

Com esse cenário Marina se acostumou, mas quando a filha Tamara, aos 24 anos,

resolveu cruzar o Atlântico no seu pequeno veleiro de 23 pés, saindo da França para percorrer quase 3 mil quilômetros até chegar à costa brasileira, foi um susto enorme.

Marina bem que tentou argumentar, assim que soube falou que ela não tinha experiência para fazer sozinha essa viagem no comando de um barco, mas em vão. Tamara retrucou que já fizera muitas viagens com a família e que teria tempo para aprender mais durante o trajeto.

Foi desesperador acompanhar a aventura da filha pelo GPS e ajudar nas indicações de tempo e com outras informações: “Ela nem me contou que ia fazer, ela fez. É diferente o marido sair para uma viagem como tantas que ele fez, ele é o alicerce, é a pessoa com quem você escolheu dividir a sua vida e tem autonomia. Mas filho não, filho é a tua responsabilidade. É uma sementinha tua que está flutuando sozinha no mar, e você conhece o oceano, sabe o que pode vir”.

Claro que Amyr Klink também se preocupou e orientou, mas Marina aponta que a mãe sempre tem um vínculo maior: “E a que abraça, que acolhe, que dá o beijinho para curar o machucado. Tenho ótimas lembranças do meu pai, ele me inspirava, mas minha mãe foi quem sempre me deu colo, são papéis diferentes”.

Tamara sempre foi a mais aventureira e ousada, estava bem preparada e ▶

@franzkenzo



ESTILO

BE

FOCO

▶▶ CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 9



@abarbararubim

▲ Palestras, viagens e exposições fazem parte da sua rotina

PROCUREI DAR AS FERRAMENTAS PARA QUE AS MENINAS SE PREPARASSEM PARA AS OPORTUNIDADES QUE A VIDA TRAZ"

foi um motivo de orgulho para a mãe acompanhar essa viagem, mesmo com toda preocupação. Mas, no fundo, sabia que todas elas foram bem preparadas. "Procurei dar as ferramentas para que as meninas se preparassem para as oportunidades que a vida traz. Aprenderam a andar de bicicleta, de patins, andar a cavalo, nadar, fazer mergulho autônomo, a velejar antes dos 10 anos. Quando as gêmeas fizeram 18 anos, meu presente não foi um carro, e sim a carteira de habilitação para dirigirem carro e moto. Acho que demos a base para que aprendessem a se virar nos apertos", diz.

Tamara fez Arquitetura Naval na França e trabalha na profissão; Laura é designer gráfica. Marininha, a Nina, estava bem profissionalmente atuando no mercado financeiro, mas agora corre maratonas e resolveu fazer vestibular para Medicina. "Apesar da pouca idade, entendeu que a vida não é só ganhar dinheiro, ela quer um propósito e acha que sendo médica pode fazer o bem e se sentir mais realizada. O que fazer? Eu disse que o mais importante é ela ser feliz e se sustentar. O que espero das três é a felicidade, que escolham dentro das suas áreas o que traga realização pessoal. Todas elas estão buscando o seu caminho, mas tenho certeza de que a formação e a vivência em viagens que tiveram foram fundamentais".

INFÂNCIA BEM DIFERENTE
A empresária sempre escolhia lugares inusitados para as férias da família. Enquanto os amiguinhos iam para a Disney, as meninas Klink visitavam o pantanal norte, velejavam, acampavam em locais sem água quente e sem conforto. "Eu explicava que elas iam viajar para lugares de verdade,

onde ninguém ia, e que teriam muito mais para contar. Lugar de mentira você não precisa ir. Essas vivências elas carregam na bagagem de vida. Não as vejo falando de moda ou que querem muito ter alguma coisa, elas se preocupam com a essência".

Na infância e adolescência, as três reclamavam muito do estilo de vida escolhido pelos pais. "Queriam celulares como todos os amigos da escola e eu perguntava para que precisavam de celular para falar com quem estava ao lado delas. Quando falei que ia dar um radinho Nextel para se comunicarem comigo, ficaram revoltadas".

Há uma história engraçada envolvendo a filha mais nova em uma viagem de intercâmbio para a Jordânia. "Elas aprenderam comigo que a primeira coisa que se coloca na mala é capa de chuva. Com ela você não passa frio, não deixa de fazer nada e você está preparado para 80% dos problemas de meteorologia. O máximo é que, se estiver calor, você tira e põe na cintura. Eu fiz a malinha e, claro, coloquei primeiro a capa de chuva. Ela disse que foi zoada, porque lá não chovia. Hoje penso que se na infância eu tivesse levado capa de chuva para as férias em Ubatuba, teria aproveitado os dias chuvosos em vez de ficar trancada em casa".

Com tanta vivência, as três filhas hoje são educadoras ambientais, dão palestras a estudantes sobre temas como a emergência climática, a preservação do meio ambiente, o respeito às espécies animais e dão relatos das próprias explorações, ampliando olhares de crianças e jovens.

▶ "É difícil, mas necessário, entender quando precisamos encerrar um ciclo"

FELICIDADE EM TEMPO REAL

Além de fotografar a natureza, ter um belo site com suas obras e fazer exposições, Marina e Amyr Klink também organizam viagens em grupo bem especiais. Quando ele não pode ir, ela assume sozinha o comando. "Escolho lugares para onde eu acho que as pessoas podem aprender alguma coisa, trazer conteúdo. São viagens de natureza, ligadas à alguma história de conquista, expedição, cultura. Pode ser em regiões como a África, Círculo Polar Ártico ou Antártico".

Ela diz que a pandemia tem ajudado a aumentar o interesse, ao contrário do que muitos pensam: "A maioria das pessoas aprendeu a valorizar viagens desse tipo. Difícil agora você ver pessoas dizendo que vão para Miami. Estou gostando de fazer isso. Quando eu organizava eventos, eu não tinha data no calendário, eles exigem muito, você tem que preparar às vezes seis meses, até um ano antes. E durante muitos anos não tive férias com as meninas, não podia me comprometer porque era justamente nas férias que mais aconteciam os eventos".

Por ironia, durante muitos anos ela só assinava Marina Bandeira, e o marido brincava dizendo que já estava cansado de só viajar com a amante. Depois de fechar o ciclo dos eventos, passou a assinar Marina Klink em livros (três de fotografia e um infantil), grandes mostras em capitais e palestras para diversos públicos.

Marcante mesmo foram as exposições de suas fotos em

estações do metrô de São Paulo. Ela se emociona quando recorda: "Levar essas imagens, de lugares muitas vezes de difícil acesso, para pessoas de todas as idades que dificilmente poderiam estar lá (não é só dinheiro, é também ter disposição física e tempo, toda uma logística complicada), trazer destinos remotos de uma maneira democrática foi uma experiência bonita. É lindo quando você vê numa estação a pessoa parar, ler a legenda, olhar de novo, foi uma das minhas melhores conquistas nessa área de fotografia".

Guardar essas belas imagens em uma gaveta seria um desperdício, sua felicidade é compartilhar essas experiências. "Por isso eu fotografo", fala orgulhosa. É resposta para a pergunta do marido naquela viagem distante que mudou sua vida.

Em suas palestras, o retorno das pessoas é grande. Muitos dizem que a partir dali vão viajar com os filhos de uma outra maneira. Na verdade, ela ensina a ver os sinais que vêm da natureza. E completa: "A vida muda quando você dá oportunidade. Hoje em dia, todo mundo acha que é mais importante a foto do celular do que a imagem real nas viagens. Você vive mundos fantasiosos, colocando roupa com a cor para combinar com a paisagem. Tem gente que viaja e só vai descobrir o lugar depois, nas fotos. Não observa um passarinho, uma abelha, não se volta para coisas simples que nos chamam para a beleza do dia a dia. É tão triste!"

Contatos:
Instagram @marinaklink
Site marinaklink.com

@lorneguide

