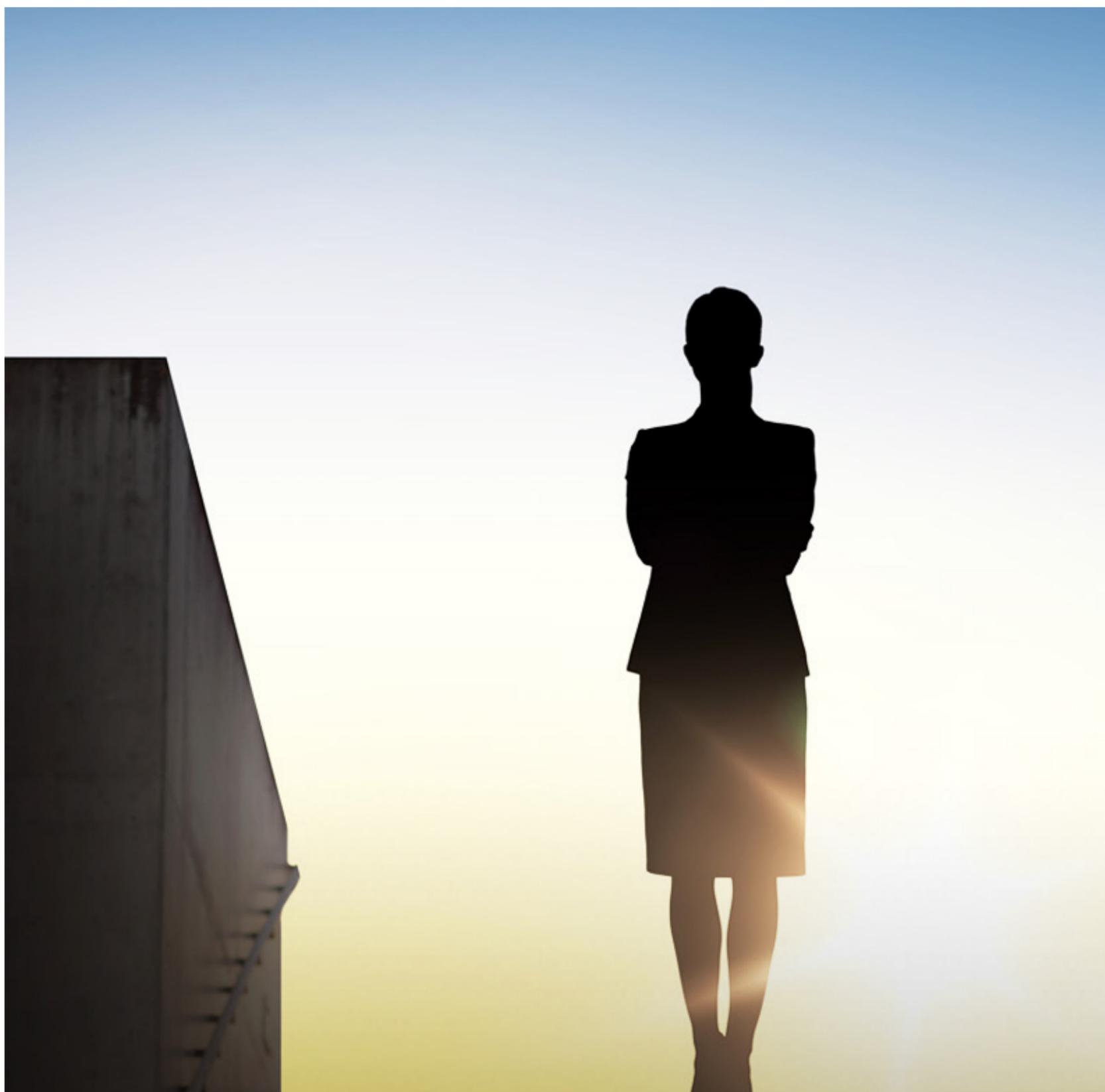


**BRASIL EXPORT** Autoridades e empresários brasileiros iniciaram, ontem, série de visitas técnicas aos complexos de Portugal. A missão, organizada pelo Brasil Export, vai até quinta-feira ▶ **p6**



## Mulheres abrem espaço, mas são minoria no alto escalão

As executivas são 2% das mulheres empregadas nos portos; chegar ao topo ainda é um desafio ▶ **p4**

**SANTOS** Teste de 5G deve ocorrer no porto em abril ▶ **p3**

**OPINIÃO** Da tragédia à reparação: seis anos do naufrágio do N/M Haidar ▶ **p8**

**HUB** Audiência sobre desestatização do Porto de Santos está prevista para 2ª feira ▶ **p3**

## EDITORIAL

# A mulher no comércio exterior

A presença feminina no comércio internacional ainda é ínfima, especialmente à frente de cargos de diretoria.

Segundo a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abep), apenas 2% das mulheres empregadas no setor portuário são executivas. O dado é de 2020. Porém, se por um lado esse universo é irrisório em comparação aos homens com participação ativa no setor, entre operários, funcionários corporativos e executivos, por outro há que se considerar o avanço da inserção de mulheres em todas as áreas da cadeia produtiva de comércio exterior do Brasil.

A representatividade feminina tem crescido na medida em que portas se abrem para que elas atuem com protagonismo em suas empresas seja nos portos, na logística, nos terminais, gerenciando empresas, no setor operacional, comandando um navio de longo curso ou ao volante de um caminhão de transporte de cargas. Fato é que a força de trabalho, que vai da operária à executiva, está presente na terra, na água e no ar. Cada contribuição feminina neste setor predominantemente masculino é relevante no processo de geração de riquezas do país.

Por constatar o papel indispensável das mulheres profissionais no sistema que movimenta o comércio internacional brasileiro, o **BE News** dedica a série 'Especial Mulher: Representatividade feminina no comércio exterior' a todas as profissionais portuárias, da logística, da tecnologia da informação, dos terminais, do transporte rodoviário e ferroviário, dos navios de cabotagem e longo curso, enfim, a vocês que movimentam toda a cadeia produtiva do setor que opera as exportações e importações do país.

Nesta semana, a partir de hoje, 8 de março, Dia Internacional da Mulher, o **BE News** traz uma série de reportagens sobre a participação feminina neste cenário, além de personagens que abrem horizontes e caminhos para outras mulheres.

Os capítulos da participação da mulher no comércio internacional são escritos por mulheres como a comandante Hildelene Lobato Bahia, a primeira mulher comandante da Marinha Mercante do Brasil — o mais alto posto da hierarquia naval brasileira —, que assumiu o comando do navio petroleiro Carangola, da Transpetro, empresa vinculada à Petrobras em 28 de setembro de 2009; a gestora de Recursos Humanos da empresa Tópico, Elaine Costa; e a diretora-presidente da Companhia Docas do Ceará, Mayhara Chaves, que também é presidente da Associação Brasileira das Empresas Portuárias e Hidroviárias (Abep) e presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, além de articulista do **BE News**.

Essas três mulheres são algumas entre centenas que escrevem a história da mulher no comércio exterior brasileiro todos os dias.

Feliz Dia Internacional da Mulher!

## NESTA EDIÇÃO

FOTO  
Adobe Stock



▲ **CAPA**  
**ESPECIAL MULHER**  
**4 Executivas são 2% das mulheres portuárias no País**

**3 TECNOLOGIA**  
Santos deve receber projeto-piloto 5G em abril

**6 ESPECIAL**  
Portos de Portugal se destacam por avanços tecnológicos e integração com a comunidade

## OPINIÃO

**ARTIGOS**  
**7 A logística muito além da infraestrutura**  
**José Geraldo Vantine**  
**8 Da tragédia à reparação: seis anos do naufrágio do N/M Haidar**  
**Benjamin Gallotti e Gustavo H. P. de Carvalho**

BANCO DE IMAGENS  
Adobe Stock/GettyImages



### 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**  
Jacyara Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Diretora de Arte**  
Monica Sobral

**Equipe de reportagem**  
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel  
e Guilherme Mendes

## 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail [publicidade@portalbenews.com.br](mailto:publicidade@portalbenews.com.br)

## EMBARQUE RECORDE

O TEV da Santos Brasil embarcou 5.209 veículos em 24 horas, no Porto de Santos, dia 25. A carga segue para San Antonio (Chile), Callao (Peru), Manta (Equador) e Buenaventura (Colômbia)

## TECNOLOGIA



## NOVA AUDIÊNCIA

O Ministério da Infraestrutura (Minfra) deve agendar, para a próxima segunda-feira, dia 14, a nova audiência pública sobre o processo de desestatização do Porto de Santos (SP). Uma primeira sessão foi realizada em 10 de fevereiro, em formato híbrido - o evento ocorreu na sede da Associação Comercial de Santos, mas foi transmitido pelo canal do Minfra no Youtube. Essa segunda deve ser apenas virtual.

## GAMECHANGER

Segundo fontes que têm acompanhado os debates sobre a desestatização do complexo santista, propostas bem interessantes estão sendo elaboradas para serem apresentadas nessa segunda sessão. E se aprovadas pelo Governo, vão alterar sensivelmente algumas das regras do jogo.

## INTERESSE ESTRANGEIRO

O processo de desestatização do Porto de Vitória (ES) continua atraindo atenções. Ontem, um grupo com sede em Istambul (Turquia) e que atua no setor portuário europeu ficou bastante interessado no projeto. O leilão da concessão da administração portuária está agendado para o próximo dia 30, na B3, em São Paulo.

## RECUPERAÇÃO

A operadora logística Localfrío fechou o ano passado com uma movimentação superior ao período pré-pandemia, em seu terminal alfandegado em Guarujá (SP). Foram 39,1 mil contêineres, contra 33,2 mil em 2019, uma alta de 16%. A maior parte das cargas era de fertilizantes, produtos químicos e farmacêuticos, bebidas alcoólicas e componentes de painéis solares.

## ESTRATÉGIA

Segundo a empresa, parte desse aumento anual se deve à decisão de importadores em retardar a nacionalização das cargas para postergar o pagamento de impostos e outras taxas. Tal medida leva as mercadorias a permanecerem mais tempo nas áreas alfandegadas.

# Santos deve receber projeto-piloto 5G em abril

Organizadores pretendem demonstrar o funcionamento de drones na operação portuária, uso de câmeras para operação logística e de vigilância e sistemas para leitura de placas de caminhão



**GUILHERME MENDES**  
guilherme@portalbenews.com.br

Um evento privado, promovido com o apoio do Governo Federal, deverá marcar o primeiro teste para o uso da tecnologia 5G em portos brasileiros. O projeto-piloto deverá ser apresentado na cidade de Santos no mês de abril. Inicialmente, estava planejado para janeiro, indicam fontes ouvidas pelo **BE News**.

A data ainda estaria em aberto por conta do conflito de agenda de três autoridades: o ministro das Comunicações, Fábio Faria, cuja pasta é responsável pela instalação da tecnologia no Brasil; o da Infraestrutura, e Tarcísio Gomes de Freitas, que dialoga diretamente com o setor portuário - há também a possibilidade de que o presidente Jair Bolsonaro participe do evento. No entanto, ficam dúvidas se a demonstração ocorrerá antes da incompatibilização dos ministros, que devem concorrer a cargos em outubro.

Por conta dessas agendas conflitantes, a data do projeto-piloto vem sendo adiada desde o ano passado - era possível que ele tivesse ocorrido antes da aprovação do Leilão de 5G. O Ministério da Infraestrutura disse ainda não ter detalhes sobre a agenda de Tarcísio para as datas. O

“O objetivo é automatizar a operação e tornar o porto uma operação 4.0”

**NELSON OLIVEIRA JR.**  
superintendente de TI da Santos Port Authority (SPA)

O teste deverá ocorrer na Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), que possui instalações na região portuária para receber o evento

Ministério das Comunicações não respondeu aos contatos.

A ideia seria de organização da HMD Global, empresa finlandesa que opera a marca Nokia, uma das principais fornecedoras ocidentais de infraestrutura do 5G - a empresa não foi encontrada para comentar sobre a data ou possíveis detalhes técnicos do evento.

Mas já se sabe que a proposta é apresentar algumas das aplicações práticas da tecnologia 5G em terminais portuários: os organizadores esperam demonstrar o funcionamento de drones para a operação portuária, além do uso de câmeras para operação logística e de vigilância, assim como sistemas para leitura de placas de caminhão. Tecnologias mais avançadas, como o uso de caminhões autônomos, não deverão ser demonstradas pela falta de estrutura e regulamentação para tal no país.

O local das demonstrações também está sob deliberação. Segundo o superintendente de TI da Santos Port Authority (SPA), Nelson Oliveira Jr, o teste deve ocorrer na Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), que possui instalações na região portuária para receber o evento.

O próprio terminal de Santos está em um momento de introdução de novas tecnologias para aprimorar sua operação: a SPA trabalha na implementação de uma linha

O Porto de Santos pretende implementar uma linha Low Range (LoRa), que permite o uso de uma frequência de baixo alcance e pouca demanda energética para algumas operações

Low Range (LoRa), que permite o uso de uma frequência de baixo alcance e pouca demanda energética para algumas operações do terminal. “O objetivo é automatizar a operação e tornar o porto uma operação 4.0”, apontou outro porta-voz da autoridade portuária.

Em fevereiro, ouvimos especialistas em tecnologia portuária para entender a possibilidade da aplicação da tecnologia 5G no ecossistema portuário. As possibilidades são muitas e podem revolucionar a operação logística nestes locais, apontam - mas, hoje, outras propostas podem ser mais efetivas com menores custos e demandas energéticas.

“A tecnologia não tem que ser melhor que a outra, mas sim é a melhor que aplica”, concluiu o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) e colunista do **BE News**, Angelino Caputo e Oliveira. “Nem sempre iremos resolver todos os problemas com 5G. Abre oportunidades, mas não é a panaceia que se imagina.”

ESPECIAL

MULHER

## A REPRESENTATIVIDADE FEMININA NO COMÉRCIO EXTERIOR

# Executivas são 2% das mulheres portuárias no País

PESQUISA DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS (ABEPH) MOSTRA QUE, DAS 1073 MULHERES QUE ATUAM NAS ADMINISTRAÇÕES DOS PORTOS PÚBLICOS, APENAS OITO OCUPAM CARGOS DE DIREÇÃO E SÓ UMA GANHA MAIS DE R\$ 30 MIL

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br



**A**s executivas representam apenas 2% do total de mulheres empregadas nos diversos setores dos portos públicos do país, segundo levantamento realizado pela Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), no final de 2020. O estudo apontou que os cargos de diretoria e superintendência ainda são, em sua maioria, dos homens.

De acordo com o levantamento, são 5.204 colaboradores no total. Destes, 1.073 são mulheres, somente oito ocupam cadeiras na diretoria/superintendência e apenas uma tem salário acima de R\$ 30 mil.

O cenário é diferente para eles. Dos 4.131 colaboradores homens, 91 são diretores ou superintendentes e 40

ganham mais de R\$ 30 mil mensais.

Nos cargos de gerência e coordenação, as mulheres também aparecem em menor quantidade: são 151 para 239 homens, com os salários mais altos ainda sendo pago a eles. São 210 homens recebendo de R\$ 20 mil a R\$ 30 mil contra 36 mulheres na mesma faixa salarial.

Segundo os dados, a maioria das mulheres empregadas no setor portuário ganha entre R\$ 5 mil e R\$ 10 mil (38%). Em seguida, com 30%, recebe de R\$ 2 mil a R\$ 5 mil.

Na representatividade por cargo, 83% delas atuam na área técnica operacional, 8% em supervisão e assessoria, 7% são gerentes ou coordenadoras e somente 2% são diretoras ou superintendentes.

**ELAINE AFIRMA QUE, PARA ELA, AS MULHERES SÃO MAIS DEDICADAS, DETALHISTAS E COMPROMETIDAS EM SUAS MISSÕES E QUE A ASCENSÃO PROFISSIONAL FEMININA É ALGO ESPERADO NO CONTEXTO CULTURAL ATUAL**

No consolidado, a participação feminina nos portos é de 21% e os homens, 79%.

O estudo também mapeou quantas mulheres trabalham na Guarda Portuária. Do total de 1.297 colaboradores, 1.186 são homens e 111 mulheres, ou seja, apenas 9% da guarda portuária é formada por trabalhadoras.

Para Elaine Costa, gestora e head de Recursos Humanos em uma empresa líder nacional no setor em que atua, este cenário deve mudar com o passar dos anos. “Hoje, as mulheres já são maioria no ensino superior, então claro que, mais preparadas e independentes, irão ocupar lugares antes impensáveis”, diz.

Ela, que já trabalhou durante sete anos para o Porto do Rio de Janeiro, conta que viu uma crescente de profissionais mulheres assumindo cargos de gestão no corporativo de empresas do setor nos últimos anos.

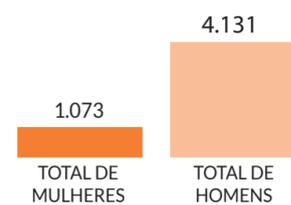
“Mas, no porto mesmo, eram pouquíssimas mulheres, ainda mais em cargos de gerência e coordenação. Aos poucos, vejo que isto está mudando porque as mulheres estão ocupando esses lugares e dispostas a lutar contra os preconceitos que fazem parte do histórico portuário”, analisa.

Elaine afirma que, para ela, as mulheres são mais dedicadas, detalhistas e compromete-

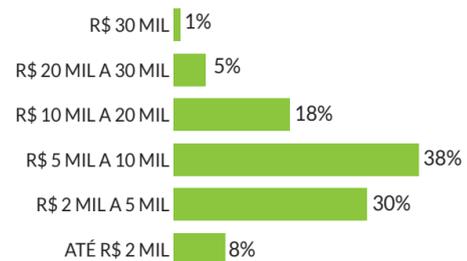
tidas em suas missões e que a ascensão profissional feminina é algo esperado no contexto cultural atual.

“As mulheres estão chegando com excelência em suas áreas de atuação e isso é provado em resultados, em números. Hoje, no grupo onde trabalho temos praticamente a mesma quantidade de homens e mulheres em cargos de gestão, e no passado não era assim. Percebo que esta é uma tendência em empresas de diversos segmentos, inclusive o portuário”, pontua. ■

**INDICADORES DE REPRESENTATIVIDADE FEMININA NO SETOR PORTUÁRIO**



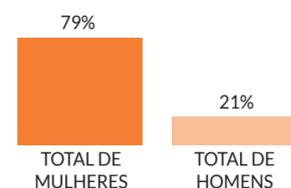
**FAIXA SALARIAL**



**REPRESENTATIVIDADE POR CARGO**



**PARTICIPAÇÃO FEMININA NO PORTO**



FONTE: PESQUISA DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS ENTIDADES PORTUÁRIAS E HIDROVIÁRIAS (ABEPH) - DADOS 2020/MONICA SOBRAL/BE NEWS

## Portos de Santos e Paranaguá têm menor participação de mulheres

O complexo santista conta com 1.027 colaboradores, dos quais 872 são homens e 155 são mulheres. A maioria delas (71%), realiza funções técnicas/operacionais e ganha de R\$ 2 a 5 mil por mês (32%).

Na diretoria não há nenhuma mulher e as 16 cadeiras existentes para o cargo são ocupadas por homens. Já na superintendência são 50 colaboradores, sendo nove mulheres e 41 homens, 6% de

representação feminina em cargos executivos.

No total, a participação delas no complexo portuário santista é de 15%. O restante, 85%, são funcionários homens.

Já os portos de Paranaguá e Antonina contabilizam 527 funcionários, sendo 68 mulheres e 459 homens. Por lá, o perfil profissional é o mesmo, com a maioria delas (69%) ocupando cargos técnicos e operacionais e ganhando

salários que não passam dos R\$ 5 mil (41%).

A diretoria conta com sete lugares, todos ocupados por pessoas do sexo masculino. Já na gerência são 22 colaboradores, nove homens e 13 mulheres, o que representa 19% do setor para elas. Em relação aos salários, não há nenhuma mulher ganhando acima de R\$ 20 mil por lá, porém este montante é pago a 19 homens. ■

**LÍDERES EM MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E NO TOP 3 DO RANKING DOS PORTOS PÚBLICOS COM MELHOR DESEMPENHO EM 2021, O PORTO DE SANTOS (SP) E O PORTO DE PARANAGUÁ/ ANTONINA (PR) AINDA REGISTRAM BAIXA PARTICIPAÇÃO DE MULHERES EM SUAS ATIVIDADES, DE ACORDO COM O LEVANTAMENTO DA ABEPH**

## PROVB: CONAB FARÁ LEILÃO PARA CONTRATAR FRETE

A Companhia Nacional de Abastecimento fará leilão para o transporte de 4,6 mil toneladas de milho em grãos, na terça-feira (8), às 9h30, para garantir abastecimento aos criadores cadastrados no Programa de Vendas em Balcão



# PORTOS DE PORTUGAL SE DESTACAM POR AVANÇOS TECNOLÓGICOS E INTEGRAÇÃO COM A COMUNIDADE



## Leilões busca ampliar negócios e investir em infraestrutura

Aperfeiçoar a infraestrutura, diversificar os negócios e caminhar em sintonia com as boas práticas de governança ambiental são os principais objetivos do presidente da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL), Nuno Araújo. A autoridade portuária recém iniciou as operações com a draga Spartacus - a maior embarcação de corte e sucção do planeta - para ampliar a profundidade do canal de navegação e dos berços para até 14 metros. Também está no planejamento da administração a construção de um novo terminal de contêineres. "Queremos preparar Leixões para o futuro e reduzir a pegada ambiental. Estamos envolvidos no maior projeto de produção de energia verde em Portugal, com o objetivo de criar infraestrutura portuária para abastecer os 'navios do futuro'", disse em relação às embarcações que serão construídas e utilizarão exclusivamente 'combustíveis verdes'. Na recepção à comitiva, realizada no terminal de passageiros do Porto, Araújo também falou em aumentar a participação do modal ferroviário e citou a palavra "resiliência", referindo-se à necessidade de reduzir custos logísticos e aumentar a proteção contra ataques cibernéticos, crimes em evidência no continente europeu com as ocorrências na guerra entre Rússia e Ucrânia.

Empresários e autoridades do Brasil se reuniram com dirigentes e executivos dos complexos de Aveiro e Leixões nessa segunda-feira. Visitas técnicas são organizadas pelo Brasil Export

**BRUNO MERLIN**  
brunomerlin@forumbrasilexport.com.br

Enviado especial ao Porto

O desenvolvimento dos principais portos de Portugal passa pela adoção de novas tecnologias e por uma maior participação das respectivas comunidades empresariais em suas gestões. Essas características foram destacadas por executivos

de Aveiro e Leixões ontem, ao se reunirem com autoridades federais e empresários dos setores portuário e de transportes do Brasil, que realizam uma série de visitas aos principais complexos marítimos portugueses.

Hoje, a comitiva brasileira será recebida no Porto de Setúbal. A programação, iniciada ontem, é organizada pelo Brasil Export. Comentando o resultado das reuniões com dirigentes e empresários de Aveiro e Leixões, integrantes da comitiva brasileira foram unânimes em apontar a tecnologia utilizada na gestão dos complexos portugueses e o formato de participação direta da comunidade portuária, como os principais fatores de aprendizado no primeiro dia de Missão.

Pela manhã, a comitiva assistiu apresentações sobre o Porto de Aveiro, que abriga clusters industriais. Na sequência, o destino foi o Porto de Leixões.

"Apesar de não serem portos de expressiva movimen-

*Pela manhã, a comitiva assistiu apresentações sobre o Porto de Aveiro, que abriga clusters industriais. Na sequência, o destino foi o Porto de Leixões*

tação, vimos a eficiência proporcionada pela tecnologia embarcada nos portos visitados", destacou o secretário-executivo do Ministério da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que citou ainda a Janela Única Portuária portuguesa. "Conversamos sobre as vantagens e desvantagens do modelo de gestão pública, pensando sempre no processo de desestatização que está sendo aplicado aos portos brasileiros", disse o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Os portos são administrados por empresas de capital público, controladas pelo Governo Federal. E não há planos, no Governo, para privatizá-las. Já as operações são realizadas pela iniciativa privada.

"A questão da tecnologia embarcada é muito mais avançada aqui, especialmente o que vimos em relação à Janela Única Portuária", observou o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos.

## Com clusters, Aveiro impulsiona indústria

O Distrito de Aveiro cumpre papel importante para a economia portuguesa ao estimular o desenvolvimento da indústria de transformação, em especial com a formação dos clusters (concentração de empresas com atividades semelhantes) de cerâmica, calçados, produção metalmeccânica, bioenergia, construção naval e vinhos. O porto bateu seu recorde

anual de movimentação em 2021, operando 5,68 milhões de toneladas, com destaque para o crescimento da participação de produtos florestais (+ 217%), metalúrgicos (+ 21%) e químicos (+15%), em comparação a 2020.

Em recepção à comitiva do Brasil Export, a presidente da Administração do Porto de Aveiro, Fátima Lopes Alves, ressaltou a importância estra-

tégica de ampliar os negócios com a América do Sul. "O recorde histórico foi batido em 24 de dezembro, com a entrada de um navio que veio do Brasil transportando toras de madeira. Tenho certeza que, com essa visita, nossos negócios irão se intensificar no futuro", afirmou. Rio Grande do Sul e Bahia são dois dos estados com maior potencial de ampliar a corren-

te comercial entre as duas nações. Fátima também explicou que é prioridade a captação de novos investimentos, viabilizando a implantação de projetos em zonas industriais e estimulando a criação de indústrias 4.0.

Nuno Ribeiro Pires, presidente da Comunidade Portuária de Aveiro, disse que a principal diretriz da entidade que dirige é apoiar

e contribuir para que o complexo marítimo tenha um crescimento constante, proporcionando internacionalização às empresas do distrito. "Perdemos capacidade industrial nos últimos anos, transferindo a produção para mercados asiáticos. Com a (pandemia de) Covid, percebemos que essa produção tem de retornar a Portugal e à Europa".

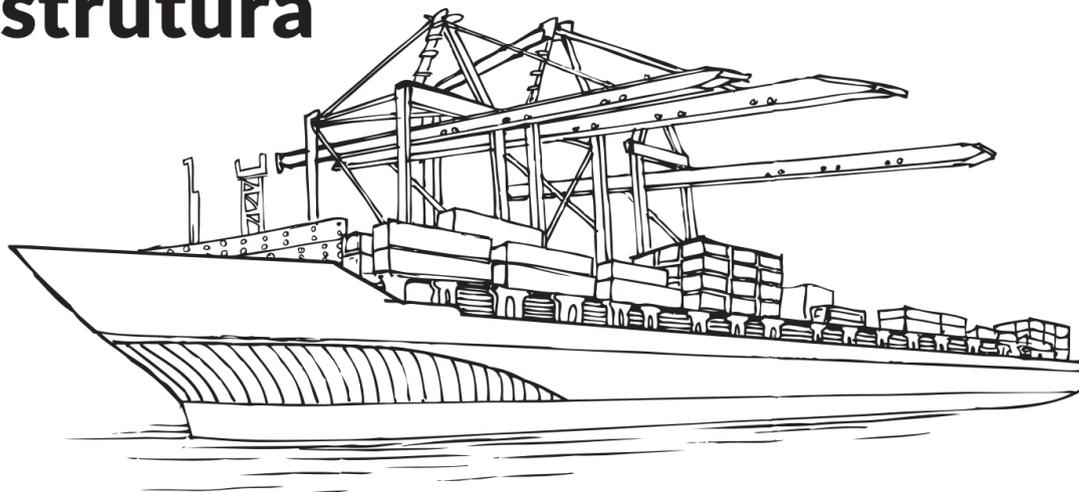
**JOSÉ GERALDO VANTINE**

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião  
[opinioao@portalbenews.com.br](mailto:opinioao@portalbenews.com.br)



► CADEIA DE ABASTECIMENTO

## A logística muito além da infraestrutura



Eu carrego uma profunda gratidão, ao que vida me proporcionou, em ser o protagonista da história da logística empresarial, nascida em 1986 como ciência, e bem definida pelo Conselho de Gestão Logística (Council Of Logistics Management) como: "... é parte integrante do processo da cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla de forma eficaz e eficiente, o fluxo e armazenamento de bens, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem ao ponto de consumo de modo a atender aos requisitos dos clientes".

Ao longo da carreira, iniciada nos anos 70, convivi e convivo com grandes mestres da academia internacional e com altos executivos das grandes corporações. São quase 50 anos em atividade, dos quais 35 em consultoria, que me permitiram ser "uma voz" dos usuários. Um olhar analítico dos modelos de gestão da logística global.

Qual sejam, executivos de logística respondem pela integração dos elos da cadeia de abastecimento (supply chain management), buscando o equilíbrio do pipeline. Para esses profissionais, infraestrutura é apenas o meio que permite a fluidez no fluxo de materiais e produtos.

Companhias globais como J&J, Robert Bosch, Unilever, Honda, Embraer e tantas outras são dependentes da cadeia global de suprimentos que, por sua vez, dependem dos portos, das ferrovias, das rodovias e aeroportos. Tudo ia muito bem desde o início dos anos 90 com o avanço da globalização. Os ventos sopravam em direção à Ásia, não mais para o Japão e Coreia, mas para a China.

Inicialmente, com diferencial competitivo e a ilusão de "custo de produção baixo" (perder para ganhar), houve grandes investimentos em portos, atraindo maciços investimentos de ocidente. O resultado foi o desequilíbrio da cadeia de abastecimento, com excessivo peso nas fontes de produtos chineses. A atração pelo "canto da sereia" e a pandemia evidenciaram o grave erro estratégico da concentração de fornecimento da China, como na teoria do "Cisne Negro", em que o improvável acontece.

Às nações interdependentes, vai um alerta geral para a gestão da logística, desde a matéria-prima até o produto na geladeira: se faltar potássio da Rússia (mineral), faltará fertilizante e milho (agricultura), conseqüentemente faltará ração à indústria, no Brasil, e frango brasileiro no supermercado da Ásia. Esse é um simples exemplo da logística integrando os elos da cadeia de abastecimento.

Haveria desequilíbrio do "carrossel" do transporte marítimo internacional, com portos chineses fechados, filas de navios de super contêineres nos grandes portos do mundo, mercadorias perdidas, fábricas paradas e falta de produtos no varejo mundial. Estaria criada a "desordem global".

Com o susto que causou prejuízos bilionários, as empresas passaram a rever seus "mapas" de fornecimentos. Como administrar "o novo"? Como não ficar refém dos portos chineses ou das companhias de navegação? Missão quase impossível! Para a logística o que importa é o tempo e não a distância.

Uma consequência que merece destaque e pode indicar uma tendência para corrigir a desordem global através da logística é a ampliação dos serviços dos armadores como, por exemplo: a Maersk adquiriu a LF Logistics, de Hong Kong, para atender os serviços logísticos na Ásia; a PSA, de Cingapura, comprou 100% das ações da BDP com sede nos EUA, tornando-se um Operador Logístico Global (3PLG); a China Logistics Group, companhia recém-criada com a fusão das empresas estatais China Railway Materials, China National Storage and Transportation Group, Huamao Internacional Freight Limited e China National Packaging Corporation. Um conglomerado de logística com capital de US\$ 4,7 bilhões; em 2021, o grupo francês GEODIS, diante da desordem global, fretou um navio para a rota EUR-Ásia e depois uma aeronave cargueira A330-300, para atender seus clientes nas rotas EUR-USA-Ásia; aqui no Brasil, temos a ALIANÇA (hoje, do Grupo Maersk), tradicional armador dedicado à cabotagem, com ampla estrutura logística, frota de caminhão, fretamento ferroviário etc. Enfim, a versão turbinada do "velho door to door".

"O que será o amanhã?" Quem não se lembra dessa canção na voz da cantora Simone? Então, "responda quem puder. O que irá me acontecer? O meu destino será como Deus quiser. Como será?". É a reflexão poética aplicada servindo de alerta!

Ao fazer essa análise, acompanho a invasão da Ucrânia comandada por Vladimir Putin. Os reflexos na ruptura de várias cadeias de abastecimento, bem como o fechamento de portos e rotas, já são sentidos na Europa, o que exige do nosso governo e das empresas no Brasil, a busca de alternativas para mitigar conseqüências nas operações.

O atual cenário de incertezas exige cautela e planejamento diário: absolutamente ninguém sabe o que se passa na mente do presidente russo. O improvável a cada instante!

Já as eleições presidenciais desse ano podem levar a logística e toda infraestrutura "do céu ao inferno". Em tempo, as operações logísticas necessitam também das infraestruturas de comunicação e de energia.

INICIALMENTE, COM DIFERENCIAL COMPETITIVO E A ILUSÃO DE "CUSTO DE PRODUÇÃO BAIXO" (PERDER PARA GANHAR), HOUVE GRANDES INVESTIMENTOS EM PORTOS, ATRAINDO MACIÇOS INVESTIMENTOS DO OCIDENTE. O RESULTADO FOI O DESEQUILÍBRIO DA CADEIA DE ABASTECIMENTO, COM EXCESSIVO PESO NAS FONTES DE PRODUTOS CHINESES"

## OPINIÃO



**BENJAMIN GALLOTTI**  
Sócio-fundador do escritório  
Gallotti e Advogados Associados  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)



**GUSTAVO H. P. DE CARVALHO**  
Advogado sócio no Gallotti  
e Advogados Associados  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

► TRIBUNAL MARÍTIMO

## Da tragédia à reparação: seis anos do naufrágio do N/M Haidar



Em outubro de 2015, o nosso setor de portos/navegação assistiu uma das maiores tragédias em sua história recente. O navio N/M HAIDAR, de bandeira libanesa, naufragou no berço 302 do Porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), enquanto era finalizada a operação de embarque de 5 mil cabeças de gado com destino à Venezuela.

O fato lamentável resultou na perda da carga (4.965 cabeças de gado), avarias graves na infraestrutura portuária, poluição hídrica decorrente do vazamento de resíduo oleoso, contaminação das águas e praias da região, em razão da decomposição dos animais mortos, e inestimável prejuízo ambiental suportado pela comunidade local.

Transcorridos mais de seis anos do desastre, suas consequências vão, pouco a pouco, sendo dirimidas. Mas a realidade é implacável! Aquilo que nosso desejo coletivo gostaria que fosse um passado de lições assimiladas e melhorias implementadas, na verdade é um presente de desafios e incertezas.

Em fevereiro de 2018, foi homologado acordo para encerrar ações civis públicas ajuizadas entre os anos de 2015 e 2016, em desfavor de todos os agentes envolvidos na operação (Autoridade Portuária, dono da carga, operador portuário, agente marítimo, proprietário da embarcação e armador), que objetiva e solidariamente arcam com os danos ambientais, e pagaram cerca de R\$ 10 milhões em indenizações diretas e constituição de fundos de apoio às comunidades prejudicadas, além do cumprimento de uma série de condicionantes para minimizar o impacto do evento ao meio ambiente.

Em paralelo, logo depois do incidente, a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental instruiu extenso inquérito para apurar responsáveis diretos e indiretos pelo naufrágio, tomando dezenas de depoimentos, laudos periciais e produção de provas técnicas. Em 2017, o referido inquérito resultou em representação movida pela Procuradoria Especial da Marinha perante o Tribunal Marítimo, em face do capitão e do imediato da embarcação terem sido apresentados como responsáveis diretos pelo acidente e pelos fatos (má estivação e exposição a risco), e da Autoridade Portuária (CDP) ter sido acusada por negligência no cumprimento de suas funções para atuar em emergências, o que também teria resultado no naufrágio e enquadrado na situação de exposição a risco. No âmbito daquela Corte do Mar — órgão administrativo competente para julgar acidentes e fatos da navegação, determinar causas e indicar responsáveis —, a despeito da diligência e da presteza de seus técnicos e julgadores, apenas em outubro de 2021 foi proferida decisão definitiva do órgão, responsabilizando o comandante e o imediato pelos resultados, e absolvendo a Autoridade Portuária das acusações que lhe foram imputadas, uma vez que não foi verificada relação de causa e efeito entre suas ações ou eventuais omissões com o naufrágio ou com a poluição decorrente.

A complexidade do caso no âmbito do Tribunal Marítimo foi tamanha, que o processo inaugurado em 2017 foi o primeiro na história da Corte a ser classificado como de “Alta Relevância para a Segurança da Navegação”.

Engana-se, entretanto, quem pensa que o trânsito em julgado de decisão administrativa encerrou o assunto. Com a definição do real causador do incidente, renova-se a discussão acerca da responsabilidade civil, o que vai inaugurar mais um período de embates judiciais entre os prejudicados, incluindo eventualmente aqueles que responderam objetivamente em um primeiro momento. Em especial, quem suportou e vem suportando os maiores prejuízos, econômicos e operacionais, o Porto de Vila do Conde.

Para além do campo jurídico e da reparação material, em termos de providências, o assunto também ainda não vislumbra um desfecho no curto prazo. Em outubro de 2022, o desastre completará sete anos e o berço 302 do porto paraense ainda está interdito. Há anos, uma complexa operação é desenvolvida no local para remoção da embarcação naufragada. Além de todos os entraves burocráticos envolvendo diversos órgãos da administração (licitações, convênios, estudos etc.), devem ser afastados os potenciais riscos de novos incidentes na operação de remoção.

A completa desobstrução do berço ainda revelará a real condição da infraestrutura portuária e o nível de intervenção necessária, para que seja restaurada sua operacionalidade. Só então será possível estimar o verdadeiro impacto da tragédia.

A atuação independente de cada órgão, em sua esfera de competência para responsabilizar, não pode ser mais eficaz que uma ação conjunta que preze pela solução do problema. O berço de um porto público é um ativo da coletividade e sua ociosidade deveria estar sendo objeto de grupos de trabalho envolvendo agentes ambientais, entes reguladores, pastas ministeriais, com vistas, não apenas a salvar o investimento público na infraestrutura avariada, mas na busca de medidas que evitem que futuros sinistros causem transtornos por tantos anos.

Nenhum país pode se dar ao luxo de não contar com um normativo específico que regulamente as ações a serem tomadas nesse tipo de situação, estabelecendo competências, prazos e procedimentos que oriente a Administração Pública e os demais envolvidos, permitindo reestabelecer, com a brevidade que for possível, as condições de navegabilidade e operacionalidade da infraestrutura portuária, mitigando os danos inerentes a esses acontecimentos.

O sentimento de que o “pior já passou” não pode dar lugar ao comodismo, tampouco a reparação deve ser encarada pelas autoridades como mera satisfação financeira dada à sociedade e aos prejudicados. Reparar, de fato, é restaurar a condição anterior. E para isso, é preciso de ação conjunta, planejamento estratégico e pensamento coletivo.