

Almirante Festa para o Negro

por Célio Albuquerque

O líder João Cândido Felisberto, marinheiro que comandou a revolta da Chibata, insurreição militar de 1910, agora é o novo símbolo da retomada da indústria naval: seu nome está cunhado na proa do primeiro navio do Promef e – também – do Estaleiro Atlântico Sul, lançado ao mar no início de maio.

O Almirante Negro, como foi chamado o marinheiro João Cândido Felisberto, líder da Revolta da Chibata, que recebeu como monumento 'as pedras pisadas do cais' na canção O

Mestre-sala dos Mares, de João Bosco e Aldir Blanc – censurada pela ditadura militar –, vai singrar de novo pelos mares da história. E com ouro negro a bordo.

Sem censura e com direito a banda de música, o *Almirante Negro* tornou-se o mais

novo símbolo da retomada da indústria naval brasileira: teve seu nome cunhado na proa do primeiro navio do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que marca também a conclusão da embarcação pioneira do



Fotos: Daniel Feijó

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Tipo de navio: Suezmax (tem as maiores dimensões para passar no Canal de Suez, que liga o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo);

Comprimento total: 274,2 m;

Comprimento entre perpendiculares: 264 m;

Boca moldada: 48 m;

Pontal moldado: 23,2 m;

Calado de escantilhão: 17 m;

Demanda de aço: 24,5 mil ton;

Capacidade de carga: 1 milhão de barris;

Porte bruto (peso da embarcação mais a carga máxima): 157,7 mil ton;

Velocidade de serviço: 14,80 nós;

Consumo de tinta na construção: 300 mil litros;

Motor principal: Doosan 6S70ME-C7 – MCR 22.920 BHP x 91 RPM;

Hélice: passo fixo;

Número de segregações: 3.

Estaleiro Atlântico Sul (EAS), fincado no porto de Suape, em Pernambuco.

O batismo do novo petroleiro da Transpetro, com capacidade para transportar um milhão de barris, teve um significado ainda mais simbólico, por ter sido escolhida como madrinha a soldadora Josenilda Maria da Silva, funcionária do Atlântico Sul, representando os mais de 3.700 empregados que trabalharam na dupla construção – do navio e do próprio estaleiro.

O navio Suezmax é a primeira embarcação de grande porte construída no Brasil entregue ao Sistema Petrobras em 13 anos. A última havia sido o navio tanque *Livramento*, também para a Transpetro, encomendado em 1987, mas que levou dez anos para ser concluído. Com 274 m de comprimento, capacidade para armazenar o

equivalente à metade da produção diária nacional, ele será utilizado, principalmente, para o transporte de longo curso (viagens internacionais).

“A construção deste navio tem que ser levada a sério por nós. É a autoafirmação de um povo”, afirmou o presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva, no lançamento do novo petroleiro, no início de maio. O evento reuniu, ainda, ministros, políticos nordestinos e executivos da Petrobras e da Transpetro, além de inúmeros empresários.

Círculo virtuoso

“A construção do navio foi bastante peculiar, já que o estaleiro estava sendo construído paralelamente à embarcação. À medida que as instalações ficavam prontas, o petroleiro avançava na linha de produção”, lembrou o presi-

dente do EAS, **Angelo Bellelis** apontando a Petrobras e a Transpetro como o grande motor da indústria naval e offshore



do país. “As encomendas dessas empresas para garantir suporte à prospecção, transporte, exploração, produção e desenvolvimento da área de óleo e gás garantem condições para um círculo virtuoso para o nosso setor.”

O executivo pontuou que serão investidos bilhões de dólares em navios petroleiros, navios sonda, plataformas, navios aliviadores e outros tipos de embarcação. “Como o foco do Estaleiro Atlântico Sul é o setor de petróleo e gás, é natural que essas empresas tendam a ser os maiores clientes do EAS. Mas não serão os únicos. Há outros setores demandando embarcações, como o de minérios, granéis sólidos e carga containerizada, entre outros”, destacou Angelo Bellelis.

Ele frisou que a maior parte da mão de obra empregada na construção do navio foi formada em Pernambuco, no Centro de Treinamento Engenheiro Francisco C. E. Vasconcelos, e não tinha experiência prévia na construção naval. “Em muitos casos, eram donas de casa, trabalhadores rurais, comerciantes, pescadores e jovens em nível de primeiro emprego e que hoje trabalham como soldadores, montadores, encanadores, eletricitas e caldeireiros, entre outras funções da nossa operação”, afirmou, salientando que o investimento da empresa em treinamento foi de R\$ 12 milhões, incluindo os R\$ 3,5 milhões aportados no Centro de Treinamento.

A construção de dez navios Suezmax pelo EAS – criado para disputar as encomendas da

Transpetro – foi a primeira obra do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) a ter o contrato assinado, em janeiro de 2007. O segundo lançamento do Promef está previsto para junho, no Estaleiro Mauá (RJ), onde um navio de produtos será batizado de *Celso Furtado*, em homenagem ao economista e desenvolvimentista paraibano.

Nova fase

“Diziam que era impossível o Brasil voltar a construir navios. Mas não só voltamos a construir, como estamos estabelecendo uma indústria naval moderna e competitiva, gerando emprego e mudando a vida dos brasileiros,” ressaltou o presidente da Transpetro, Sergio Machado. Entre os benefícios do programa para o país, destacam-se a criação de 200 mil empregos e a economia anual de US\$ 500 milhões em divisas hoje transferidas a armadores estrangeiros.

Com apoio do governo federal e recursos do Fundo de Marinha

Mercante (FMM), o Promef mudou um cenário de estagnação de quase duas décadas. De dois mil empregos no ano 2000, a indústria naval atingiu mais de 45 mil empregos este ano. Com as encomendas da Transpetro e da Petrobras, o Brasil superou a Turquia e atinge dessa forma a quarta posição no ranking mundial de fabricantes de navios petroleiros.

“Este navio representa o primeiro de uma série de muitos que serão feitos aqui. Ele abre novas oportunidades de investimento. É o início de um ciclo virtuoso para o setor”, disse o presidente da Petrobras, José Sergio Gabrielli.

A maior carteira individual do Promef (22 navios) até agora, está com o EAS, criado a partir das encomendas da Transpetro. São dez navios do tipo Suezmax (160 mil toneladas de porte bruto [TPB], capazes de transportar 1 milhão de barris de petróleo), cinco Aframax (110.000 TPB), quatro aliviadores Suezmax DP (com posicionamento dinâmico) e três aliviadores Aframax DP.

Ao longo do ano, serão lançados mais dois navios Suezmax no EAS e outros dois de produtos, pelo Estaleiro Mauá – o primeiro destes em junho próximo, em Niterói (RJ). Completam-se, assim, os quatro lançamentos previstos pelo Promef para 2010.

O Promef já gerou 15 mil empregos diretos no atual estágio de construção dos navios. Este número chegará a 40 mil. Os empregos indiretos chegarão a 160 mil.

No caso do EAS, surgido com base nas encomendas do Promef, chama a atenção o elevado aproveitamento de mão de obra local. Mais de 90% dos trabalhadores na construção do estaleiro e dos navios vêm dos cinco municípios do entorno do Complexo Portuário do Suape.

Frota própria

Com o Promef, a frota da Transpetro, hoje de 52 navios, vai se modernizar e crescer, chegando a mais de cem navios em 2014. Esse número deve aumentar com o Promef III, a terceira fase do programa, que será lançada este ano e já está contemplada no PAC 2. O Promef III levará em conta o aumento de produção de petróleo e gás advinda dos campos do pré-sal, e a entrada em funcionamento das novas refinarias no Nordeste (Pernambuco, Ceará e Maranhão) e do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), em Itaboraí, no Grande Rio.

As duas primeiras fases do Promef foram concebidas antes das novas descobertas dos campos do pré-sal nas bacias de Santos e Espírito Santo, o que aponta para a criação de novas fases do programa já a partir deste ano. Dos 49 navios previstos nesta etapa, 46 foram licitados, com 38 já contratados. Os últimos três navios estão em fase final de licitação.



Quem foi João do Mar

JOÃO CÂNDIDO FELISBERTO foi o marinheiro que comandou a Revolta da Chibata, movimento de militares da Marinha do Brasil, planejado por cerca de dois anos e que culminou com um motim que se desenrolou de 22 a 27 de novembro de 1910 na baía de Guanabara, no Rio de Janeiro, à época a capital do país. Mais de dois mil marinheiros rebelaram-se contra a aplicação de castigos físicos (principalmente chibatadas) a eles impostos

como punição, ameaçando bombardear a cidade. Durante os seis dias do motim seis oficiais foram mortos, entre eles o comandante do encouraçado *Minas Gerais*, João Batista das Neves.

Expulso da Marinha, Cândido chegou a ser

internado em um hospício. Trabalhou até o fim da vida, na Praça XV, descarregando peixes de navios. Sempre perto do mar. Morreu aos 89 anos, com câncer, em 1969. Em 24 de julho de 2008, com a publicação da Lei Federal 11.756/2008 no Diário Oficial da União, foi-lhe concedida anistia post mortem – a ele e aos demais participantes do movimento.

A necessidade de modernizar e aumentar a sua frota de navios – para atingir a meta de atender a Petrobras em 100%, na cabotagem, e 50%, no longo curso – levou a Transpetro a estruturar um programa capaz de contribuir para a consolidação de uma indústria naval moderna e internacionalmente competitiva.

O programa foi desenvolvido com base em três premissas essenciais: construir os navios no Brasil; alcançar um nível mínimo de nacionalização (65% na primeira fase, 70% na segunda); e oferecer condições para os estaleiros nacionais conquistarem, após a curva de aprendizado, competitividade em nível global.

Cada navio encomendado pela Transpetro é composto de dois mil a três mil diferentes itens. Cerca de 70% das navieças já são fabrica-

Um estaleiro novinho em folha

O ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL, com capacidade de processamento de 160 mil toneladas de aço por ano e um terreno de 160 hectares, envolve investimentos de R\$ 1,8 bilhão. Sua carteira de encomendas (com 22 petroleiros Suezmax e Aframax e o casco da plataforma P-55, da Petrobras) soma US\$ 3,5 bilhões.

A direção do EAS pensa alto. O objetivo é que o estaleiro se torne a maior, mais moderna e mais eficiente planta naval do hemisfério Sul. Com equipamentos similares aos existentes nos mais avançados estaleiros do mundo, o EAS integra o time da quarta geração da indústria naval. Sua construção estará concluída ainda nesse primeiro semestre e, até o final de 2010, o número previsto de empregados é de quatro mil.

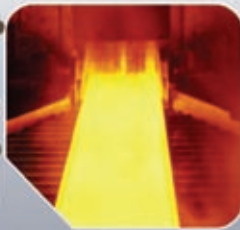
das no Brasil ou podem vir a sê-lo em prazo relativamente curto. São itens como chapas e perfis de aço, tintas e solventes, amarras, tubulações, acessórios de casco, caldeiras, válvulas comuns e bombas centrífugas. Outros componentes – como guinchos de amarração, âncoras, guindastes e motores auxiliares – passam a ter viabilidade de produção no país a partir da encomenda da Transpetro.

Em Pernambuco, no EAS, inicialmente, os futuros trabalhadores passaram por um reforço de ensino básico, com duração de 2,5 meses, em um antigo matadouro reformado e transformado em escola, hoje denominada “Nascedouro de Talentos”, em Ipojuca. Na segunda fase, a força de trabalho é capacitada pelo Senai do Cabo de Santo Agostinho, recebendo base teórica e treinamento prático. ■



ThyssenKrupp Mannex GmbH

Soluções
em
materiais Especiais



- Tubos e Conexões em Cobre Níquel.
- Tubos Aço Carbono, Inox, Liga e Alta Liga.
- Tubos de Grande Diâmetro.
- Chapas, Barras, Perfis e Forjados.
- Válvulas especiais

A MEERMAGEN parabeniza o EAS e se orgulha de poder participar deste desafio.

Porque Navegar

é Possível!

PABX: +55 (11) 5536-3722

www.meermagen.com.br

Filiais: Rio de Janeiro - RJ e Recife - PE

