

Entrevista

CMG Ricardo Gomes. Capitão dos Portos de São Paulo

“Conseguimos manter (o calado), mesmo sem o contrato (de dragagem) da SEP”

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Dois anos após assumir o comando da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), o capitão-de-mar-e-guerra (CMG) Ricardo Fernandes Gomes se despede da função no cais santista. Reconhecido pela comunidade portuária por sua atuação à frente da Autoridade Marítima, o oficial será substituído, no próximo dia 15, pelo capitão-de-mar-e-guerra Alberto José Pinheiro de Carvalho. Em junho, Gomes seguirá para uma capacitação nos Estados Unidos, levando na bagagem, além da experiência profissional, boas lembranças do complexo marítimo e da região. Em entrevista a A Tribuna, ele fala sobre esses dois anos em Santos, sua avaliação sobre a relação Porto-Cidade e o legado à frente da Capitania.

Qual era sua expectativa em relação ao Porto de Santos antes de assumir a CPSP?

Sempre tive atividades em unidades operativas ou de ensino e fiquei muito preocupado em relação à ampla atividade da Capitania. Ela atua tanto na parte do Porto como na parte de esporte e recreio, tanto na inspeção de navios mercantes, como na vistoria de lanchas e moto aquáticas. Eu não tinha, no momento da minha designação, a ideia do que era. E era muito mais do que eu imaginava. Essa variedade de assuntos é algo impressionante. A gente vê que cada dia é diferente do outro. Os problemas surgem e, por mais que a Marinha tenha muitas normas bem detalhadas, a gente sempre verifica uma situação nova em que é necessário estudar e consultar a Diretoria de Portos e Costas (DPC) para uma decisão e a execução da atividade.

Quais eram as preocupações?

O que eu já verificava era a necessidade da dragagem e da homologação das profundidades (do canal). Na ocasião da minha chegada, o Trecho 4 (extensão do canal entre a Alemoa e o Paquetá) ainda tinha calado de 12,3 metros e eu tinha a expectativa de que o resultado (da dragagem) alterasse alguma coisa. Para minha surpresa, logo de cara, tivemos a constatação do assoreamento. Foi um momento difícil. Tive de lidar com a frustração gerada pela diminuição do calado, por uma questão de segurança. É nesse momento em que você constata a importância da sua capacitação técnica para a definição dos critérios e a transparência de como a coisa é conduzida, para que o resultado de sua análise não dê margem a favorecimento comercial de qualquer parte.

E como foi esse processo?

O critério tem que ser técnico. Ao final desses meus dois anos, acredito que tenha sido um sucesso, incluindo o ponto de homologar o (limite máximo do) calado em 13,2 metros em prati-

“O Rio de Janeiro é uma cidade praiana que possui um porto. Santos é um porto que possui uma cidade”

camente toda a extensão do Porto, até a Alemoa. O mais interessante é que, pelo menos na parte do calado do canal de navegação, nós conseguimos mantê-lo, mesmo sem o contrato (de dragagem) da SEP (Secretaria de Portos). Nessa coordenação com a Codesp, conseguimos priorizar para que se mantivesse esse calado. Mas depois que a gente resolve alguns problemas, ficam visíveis outras deficiências

Quais?

A dragagem de berços. Verifica-se hoje que ainda é um ponto a ser aperfeiçoado. (Temos de ter) o estabelecimento de um fluxo de trabalho que possibilite que os berços possam oferecer o máximo de sua capacidade de projeto. Em algumas situações, apesar de o calado do canal estar em 13,2 metros, o berço não permite que o navio use esses 13,2 metros para carregar.

E quais foram os desafios de sua gestão?

Essa questão do acompanhamento da dragagem, do calado, de tomar uma posição técnica dentro de um ambiente de repercussões políticas e comerciais grandes, querendo ou não, a Capitania acabasendo a última barreira para manter a segurança da navegação. Tivemos alguns acidentes com navios, mas nenhum deles teve como causa esse ponto nevrálgico que é a relação de calado e profundidade. Tivemos encalhes sim, na entrada do canal, algumas colisões, mas os inquéritos constataram que eles aconteceram mais por erros de procedimentos do que pelas condições de navegação. Acho que isso já foi uma vitória. Ser rígido, porém flexível, é difícil, mas o ambiente foi muito favorável. No período em que eu estive aqui, a relação de todas as autoridades tem sido muito boa e isso facilita muito os esforços.

O sr. também fez mudanças na qualificação dos portuários. Como foi isso?

Essa é uma outra responsabilidade grande da Capitania. Em



“Os problemas em Santos, pelo tamanho do Porto, são os mais variados, cada dia é um diferente”

2013, houve algumas dificuldades na execução do Prepom (Programa de Ensino Profissional Marítimo) e, em 2014, eu tentei iniciar uma aproximação maior com o Ogmo e os sindicatos, para que a gente conseguisse concluir o programa. Antes, havia uma dificuldade para os trabalhadores se apresentarem para fazer os cursos. Em 2014, a partir dessa coordenação, conseguimos concluir a quase totalidade dos recursos disponibilizados. E o que a gente não conseguiu executar em 2014, ficou para 2015. Conseguimos atender um anseio antigo dos trabalhadores, que era a realização de bancas examinadoras, onde um número expressivo de avulsos que tinham habilidade para determinadas funções foram certificados para poderem atuar dentro do previsto. Foi uma conquista grande. No ano passado, conseguimos evoluir um pouquinho mais. Trouxemos sindicatos e operadores e fizemos uma proposta para o Prepom 2016, que atende todas as demandas a partir da realização de um workshop, com planejamento de três anos.

E em relação à fiscalização das atividades de Esporte e Recreio na região?

Há uma dificuldade de a Capitania estar presente em todos

os pontos para fiscalização. A demanda é infinita. Por mais que nós tivéssemos militares atuando em todo litoral, por essa extensão, é impossível estar em todos os pontos ao mesmo tempo. Trabalhamos o rigor da fiscalização, que ela seja educativa e que, a partir do momento em que não seja cumprida alguma norma, (a pessoa) sofrerá consequências com isso. Também priorizamos momentos de feriados e a Operação Verão.

Qual o próximo desafio em sua carreira?

Devo ir para os Estados Unidos, mas vou ficar um período ainda no Rio de Janeiro. Fui indicado para fazer um curso de comando e estado-maior na escola de guerra naval da marinha americana, Naval War College. O curso deve ser iniciado em junho de 2016 e terminar em junho de 2017. A expectativa, por enquanto, é essa.

O que o sr. leva da Capitania dos Portos para lá?

Eu diria que o crescimento profissional foi enorme. Tive que me aprofundar bastante em alguns aspectos relativos à normatização do funcionamento da Autoridade Marítima, e isso foi uma oportunidade ímpar. E como os problemas em Santos, pelo tamanho do Por-

to, são os mais variados, cada dia é um diferente, eu fui forçado a melhorar para lidar com isso. Estudei várias coisas. Em relação ao crescimento pessoal, foi a oportunidade de estar em contato com uma gama de entidades extra-Marinha. Quando nós trabalhamos no setor operativo da Marinha, a atividade é muito interna. Mas na Capitania, você participa de diversos fóruns e tem contato com outros entes. Recebe as demandas de entidades e trabalha em meio a interesses diversos. E tem que intermediar essas situações para garantir a segurança da navegação, o ensino profissional marítimo. Lidar com essas diferentes visões do mesmo problema é um crescimento impressionante.

O que mais marcou sua gestão na Capitania?

Saber que muita gente depende de que o trabalho seja bem feito. Não cabe ser omisso com as decisões. Às vezes, não é a melhor (decisão), mas pode ser a menos ruim. Tivemos o incêndio da Ultracargo, com nove dias difíceis. E a Capitania atuou junto ao gabinete de crise, com algumas decisões difíceis de serem tomadas em relação à atracação e à operação na Alemoa, à navegação naquele trecho. Foi uma outra experiência muito marcante.

O que o sr. deixa como legado na Capitania?

Acho que é a coordenação em relação ao calado operacional. A maneira como é feita a análise (dos resultados) da batimetria (exame para detectar a profundidade do canal e dos berços), a definição de critérios para o calado operacional, as sugestões que tem sido apresentadas estão bem claras. Já foi questionada, no passado, a transparência desses critérios. Apresentei claramente esses critérios em várias oportunidades e acho que, hoje, não paira nenhuma dúvida de como isso é estabelecido. Em processos internos da Capitania, revisamos muitos e implementamos mudanças para atender melhor algumas demandas. As embarcações de esporte e recreio, por exemplo. Ativamos um grupo de atendimento ao público para a renovação e a realização de provas de habilitação e a transferência de documentos. Melhoramos a qualidade das instalações. Processos foram depurados e eu saio daqui com bastante certeza de que nós temos um controle de que nenhum tipo de atividade irregular está sendo realizada. Para isso, foi necessário que nós fizéssemos algumas intervenções e eu acredito que estou saindo com um setor mais estruturado.

Como o senhor analisa hoje o setor portuário?

É uma enxurrada de informações à qual você se acostuma. Acaba aprendendo a trabalhar nesse ambiente de pressões diversas, interesses diferentes, aos quais você tem que responder. Vejo hoje que o Rio de Janeiro é uma cidade praiana que possui um porto. Santos é um porto que possui uma cidade. E essa relação Porto-Cidade é muito importante. E tem de ter harmonização, permitir que o Porto opere e garantir a qualidade de vida dessa população que depende e vive ao lado dele. Qualquer atividade da Capitania repercute muito forte na sociedade. Existe uma demanda grande e isso fica evidenciado nas câmaras de vereadores, no Ministério Público e na própria imprensa.

E como é sua relação com a Cidade?

Santos é uma cidade bastante parecida com o Rio de Janeiro, que é minha cidade de origem. Uma cidade em que as pessoas têm hábitos parecidos. Fui muito bem recebido em todos os ambientes. Eu diria que foi uma surpresa muito boa e me senti muito bem acolhido. Houve o reconhecimento do capitão dos portos, mas também do Ricardo como pessoa. Levo tudo, tudo o que vivi aqui para vida. O futuro a Deus pertence. A gente nunca sabe o que pode acontecer amanhã, mas eu não tenho objeção nenhuma em voltar para Santos. Muito pelo contrário.