

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Concentração e preparo físico marcam atividade dos práticos

Em formação, profissional passa por provas escrita, prática e de títulos, além de exames médico e físico

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

O Porto de Santos tem 63 práticos. Na escala diária, atuam 12, que executam, no total, uma média de 35 manobras. “Cada um faz, pelo menos, umas três, quatro ou, às vezes, cinco manobras por dia. Parece pouco, mas é muito. Até porque não são manobras rápidas. Cada uma tem uma média de uma hora ou uma hora e meia. Algumas vão até três horas, às vezes até com dois práticos, o que gera um nível de concentração e de comprometimento enormes”, detalha o práctico Bruno Roquete Tavares, de 48 anos. Por essa e outras razões, é fundamental que o práctico tenha qualificação e físico em dia.

Antes de se tornar profissional do setor, o caminho é longo. É necessário um estágio que dura em torno de 18 meses. Para isso há várias etapas, dentre elas provas escrita, prática e de títulos (qualificações), além de exames médico e físico.

“Dentro desse período, você tem uma quantidade de manobras que você tem de acompanhar com todos os práticos daquela zona, no caso aqui de Santos. Depois, é feita uma fase de manobras executadas sob supervisão do práctico. É um processo muito longo e robusto, no sentido de criterioso. Após esses quase 18 meses, é feita uma prova a bordo de um navio com a presença do capitão dos portos, com uma banca especializada para avaliar se você está pronto ou não. Passado tudo isso, você se torna práctico”, detalha Tavares.

Se o inglês é, na maioria esmagadora dos casos, a primeira língua dos práticos - e esbarra muitas vezes nos sotaques das embarcações que chegam do mundo inteiro ao complexo santista -, a condição física é, digamos, um outro “idioma” a ser “praticado”. Os momentos de transi-



VANESSA RODRIGUES - 31/1/24

Antes de se tornar práctico, o caminho é longo. É necessário um estágio que dura em torno de 18 meses



VANESSA RODRIGUES - 26/7/24

Porto de Santos tem 63 práticos. Na escala diária, atuam 12, que executam, uma média de 35 manobras

ção - do embarque e do desembarque - são muito delicados porque, em algum deles, o navio estará em movimento, em diferentes períodos do dia e sob qualquer clima.

“Depois que a gente sobe a chamada escada de quebra-peito, a que usamos para chegar até o convés do navio, é necessário subir muito degraus para chegar até a ponte

de comando. Pouquíssimos navios têm elevador. Temos que subir, no mínimo, 40 degraus, chegando a 80, 90, isso varia de um para outro. Alguns têm elevador, mas podem estar estragados, como acontece se moramos em prédios”, explica o práctico Carlos Alberto de Souza Filho, de 64 anos.

Para se ter uma ideia da magnitude do serviço,

Souza Filho traz dimensões que impressionam. “Recebemos em Santos navios de até 366 metros de comprimento e 51 metros de largura, além de 14 metros e meio de calado. De comprimento, são três campos de futebol mais uma piscina olímpica de 50 metros e ainda mais 16 metros. De largura, uma piscina olímpica e mais um metro. E de cala-

MÉRITO

Embora não negue que a movimentação de cargas e, por consequência, as constantes quebras de recordes no Porto de Santos sejam mérito dos terminais, em razão dos constantes investimentos que realizam, o práctico Carlos Alberto de Souza Filho lembra que os práticos também possuem uma parte nesse processo. “Temos o nosso quinhão de participação nesse sucesso, evitando restrições operacionais, aumentando o nosso treinamento e a nossa qualificação para que a dinâmica do Porto não seja prejudicada pelo crescimento dos navios, pelo aumento do número de manobras e da quantidade de carga”.

do para baixo, são dois gols oficiais de futebol, um em cima do outro. E tudo isso sofrendo influência de corrente e tudo o mais”, descreve.

TECNOLOGIA E PSICOLOGIA

Tavares não acredita que o práctico seja substituído pela inteligência artificial em razão da alta especificidade do ofício. “Os navios estão vindo mais tecnológicos nesse sentido. Mas não adianta colocar um robô ou uma máquina para fazer isso, porque envolve muitas variáveis. É algo muito específico, muito local. Nesse nosso ambiente de operação, acredito que vai demorar demais e talvez nunca chegue o momento disso”, afirma.

O lado psicólogo também pesa muito para que essa condição não se altere em curto prazo. “As vezes você pega um comandante que vem do Japão, 40 dias navegando, chega aqui estressado, é a primeira vez naquele porto. Temos que gerenciar toda essa questão psicológica das pessoas com quem está se lidando. Acredito que o ser humano lida muito melhor com isso”, exemplifica.