



CÂMARA BRASILEIRA DE CONTÊINERES, TRANSPORTE FERROVIÁRIO E MULTIMODAL

CBC promove encontro em São Paulo para comemorar os 50 Anos da Introdução do Contêiner no Transporte Marítimo



No dia 19 de outubro último a CBC - Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal, promoveu um Encontro comemorativo dos 50 anos da introdução do contêiner no transporte marítimo.

O evento teve por local o Auditório do 8º Distrito Naval, em São Paulo. A cerimônia de abertura contou com a presença do Vice-Almirante José Carlos Cardoso, Comte. do 8º Distrito Naval, do presidente da CBC - Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal Silvio Vasco Campos Jorge e Juan Clinton Llerena, consultor técnico da ABTP - Associação Brasileira de Terminais Portuários e outras personalidades.

Durante o evento foi prestada homenagem ao Sr. Juan Clinton Llerena, Conusltor Técnico da ABTP - Associação Brasileira de Terminais Portuários, onde, na oportunidade, foi entregue um título de Sócio Benemérito da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal. O Vice-Almirante José Carlos Cardoso também foi agraciado com um Título de Sócio Benemérito da CBC, bem como o Presidente da CBC, Sr. Silvio Campos.

Abaixo, transcrevemos o discurso do Sr. Llerena na integra:

“Senhores,

Sinto-me muito feliz em poder participar dessa comemoração dos 50 anos da chegada do primeiro contêiner ao Brasil, e me sinto especialmente honrado com homenagem que me está sendo prestada pelos integrantes da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, por ter sido o responsável pela operação do primeiro contêiner no Brasil. Como, na época, era o Diretor Gerente da Mooremack (MooreMcCormack Navegação Ltda) quero dividir essa homenagem com todos aqueles colegas de operações da agência de Santos, os quais, sem equipamento, sem “know-how” e sem a devida experiência, foram os pioneiros na movimentação de contêineres. Refiro-me especialmente aos dois irmãos Manoel e Antonio Costa - o Maneco já falecido e o Costinha, hoje aposentado e morando em Campinas.

Na realidade, o primeiro contêiner chegou em Santos carregado com material da Kodak, abordo do navio C-3 “MORMACDAWN”. Voltou para os EEUU carregado com café solúvel da Dominion. Devido aos equipamentos de transbordo existentes na época em Santos, tivemos que usar a cábreia.

“Sansão” para tirá-lo e colocá-lo de volta abordo. E como o contêiner não tinha entradas para garfos de empilhadeira, vocês podem bem imaginar as peripécias que foram necessárias para lidar com essa carga em terra ...

Fala-se que o Malcolm McLean “inventou” o contêiner. Não é bem assim. Contêineres sempre existiram, lembrem-se dos velhos “lift-vans”. O que o McLean idealizou foi o sistema capaz de transportar um contêiner facilmente de um modal para outro. Isso era uma nova experiência no transporte da carga: a integração

caminhão / navio / trem.

Creio que os governos daquela época deram mais atenção ao complexo logístico e buscaram preparar-se para o futuro. Não posso deixar de mencionar que o Governo Castelo Branco teve uma atenção especial quanto à necessidade de integrar governo e sociedade sua preparação para a operar esse novo sistema.



Nós na Mooremack, aqui no Brasil, precisávamos aprender todos os aspectos dessa inovação e, por isso, buscamos estabelecer uma parceria com as principais autoridades brasileiras envolvidas ou interessadas nessa inovação. Os ministérios da Fazenda, da Viação, do Planejamento, bem como o Banco do Brasil e o Lloyd Brasileiro, foram procurados para que indicassem, cada um, um representante a integrar, juntamente com nossos funcionários, uma delegação que iria aos EEUU para conhecer detalhes dessa inovação e de sua operação. Essa delegação permaneceu duas semanas nos EEUU conhecendo todas as facetas referentes ao contêiner e à sua operação. Quando retornaram, o Ministério do Planejamento criou um Grupo de Trabalho, justamente composto pelo grupo que viajara aos EEUU. Infelizmente com a posse do Governo Costa e Silva esse grupo foi dissolvido. No entanto, foi uma prova substancial das vantagens e do proveito prático que se pode obter quando Governo e iniciativa privada trabalham em conjunto.

Não quero me alongar, pois, ainda há outros aguardando a palavra, mas gostaria de lhes lembrar um fato bem interessante e que também se insere no motivo dessa homenagem: em 1982, Moore McCormack e o Lloyd Brasileiro (na Presidência estava o Comte. Roberto Arieira) decidiram formar um Consórcio integrado por 33 armadores, apoiado pela melhor consultoria internacional da época, e oferecemos ao Presidente da Portobras (Arno Markus) nos encarregamos da operação dos 4 principais terminais de contêineres: Rio Grande, Paranaguá, Santos e Rio de Janeiro. E mais, desde que o Consórcio pudesse operar os 4 terminais, as companhias que integravam o consórcio se declaravam dispostas a investir cerca de 90 milhões de dólares em equipamentos, se não me falha a memória. Quando foi concluído o projeto realizado pela firma de consultoria internacional, a PORTOBRAS nos informou que, ao invés dos quatro portos pretendidos, ela poderia nos entregar somente o terminal de carnes do porto de Rio Grande. Como reação imediata, 29 armadores, imediatamente abandonaram o consórcio, permanecendo apenas o Lloyd, Netumar, Global e Mooremack, os quais fundaram no Brasil o primeiro terminal de contêineres de uso público operado pela iniciativa privada no Brasil - o Contecon que foi instalado no terminal de carnes cuja operacionalidade nunca havia sido alcançada de forma significativa”.

Muito Obrigado.

Palestra - Silvio Campos.



Silvio Campos

Na oportunidade o presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC, Silvio Campos, fez um rápido histórico sobre o tema do Encontro, destacando que em 1956 o empresário de transporte rodoviário Malcon Maclean com apoio do Porto de NY se utiliza do contêiner para

realizar o Transporte Rodo-Marítimo de suas cargas. Um ano após, surge o primeiro navio especializado no transporte de contêiner: O "Gateway City" com capacidade para 226 contêineres. Fez menção à chegada em Santos do 1º contêiner nos anos 60, e a evolução da frota mundial de contêineres que hoje está estimada em 19 milhões de TEUs, bem como à movimentação, em 2005, de 323 milhões de TEUs.

Destacou a fantástica evolução da capacidade dos navios porta-contêineres, que em 50 anos passou de 226 para 10.000 TEUs, provocando uma revolução na logística do transporte marítimo internacional. Silvio Campos ressaltou também as atividades da CBC, principalmente as gestões junto às autoridades no sentido de

eliminar os gargalos que penalizam a atividade. Apresentou vários quadros sobre a movimentação de contêineres, destacando o expressivo crescimento



Silvio Campos, Washington e Muniz

a partir de 2003, com o salto das exportações, evidenciando a expressiva participação do Porto de Santos.

Finalizou sua exposição, mencionando a evolução positiva da ferrovia na movimentação de contêineres e os desafios que se apresentam para que os trens consolidem sua posição nesse mercado.

Encerrada a solenidade de abertura do Encontro, foram realizadas cinco palestras a cargo de representantes da ANTF, Itri Rodoferrovia, CVRD, ABTP e ABRATEC.

No final houve debate sobre as questões colocadas pelos palestrantes e após o encerramento formal dos trabalhos, foi realizado um coquetel de conagração dos 50 presentes ao Encontro.

Palestras

No primeiro painel, Rodrigo Vilaça, Diretor Executivo da ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários, fez uma longa exposição sobre o bom desempenho das concessionárias ferroviárias de carga, cuja produção, expressa em bilhões de toneladas quilômetros úteis (TKU), cresceu 62%: de 137 bilhões em 1997, para 222 bilhões em 2005, graças aos investimentos que totalizaram

R\$ 9,5 bilhões no mesmo período. Foi enfatizada a estratégia adotada pelas concessionárias para a captação do transporte de contêineres, com a utilização de trens

expressos, para garantir maior rapidez e regularidade dos serviços. Rodrigo Vilaça mostrou o crescimento do transporte de contêineres por ferrovia: de 8.697 TEUs em 1997 a quase 190 mil, em 2005. Vários pátios intermodais estão sendo implantados em parceria com grandes operadoras.



Rodrigo Vilaça

O segundo palestrante, Washington Soares, Diretor da Itri Rodoferrovia e Serviços Ltda. e Diretor Técnico da

CBC, discorreu sobre o tema "Contêiner na Multimodalidade", com base em sua experiência de vários anos no Porto de Santos. Com gráficos e quadros, Washington deu uma panorâmica dos diversos terminais do principal porto do país e os constantes congestionamentos que lá se repetem. Mostrou o expressivo crescimento da movimentação de cargas, que saltou de 17 milhões para 83 milhões de toneladas, no período de 1970 – 2005, e que deverá chegar a 83 milhões de toneladas por volta de 2010. Mencionou os principais corredores ferroviários com as respectivas demandas e capacidades. Destacou a importância do Rodo e Ferroanel de São Paulo e as limitações dos acessos ferroviários. Finalizou sua apresentação relacionando os desafios do modal ferroviário e a importância da capacidade estática do Porto de Santos, para garantir e atender as projeções de transportes.



Washington Soares

Palestras



Sérgio Salomão

O terceiro palestrante foi o senhor Sérgio Salomão, Presidente da ABRATEC – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público, que destacou os investimentos privados de US\$ 692 milhões em equipamentos, obras civis, tecnologia de informação e especialização de mão-de-obra, realizado por seus associados.

Informou que os investimentos nos terminais somaram US\$ 692 milhões e que, só no período de dez/2004 a set/2006, tais investimentos chegaram a US\$ 148,393 milhões. Mencionou o aumento de 525% na produtividade dos terminais no período 1994 a 2005, que passou de 8 para 50 contêineres/hora, relacionando a movimentação de contêineres nos diversos portos do País no período 1995 a 2005 e uma projeção para 2010.

O quarto palestrante, o Sr. Fabiano Lorenzi – Gerente de Vendas Intermodal da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, destacou os principais números da “Inco”, maior empresa privada do Brasil. Antes da aquisição da canadense “Inco”, os números eram os seguintes: Patrimônio Líquido – R\$ 24.052 bilhões; número de empregados próprios e de terceiros – 117.656; faturamento bruto R\$ 35.35 bilhões em 2005 (21,8% de aumento em relação a 2004).

Informou que a Vale é também a maior empresa em logística do País, alinhando os seguintes números: 9.820 quilômetros de malha ferroviária; 8 terminais portuários; 16% da movimentação de carga no Brasil; 27% da movimentação de cabotagem de carga geral; 65% da movimentação portuária brasileira de granéis sólidos; 104,6 milhões de toneladas de cargas embarcadas pelo Complexo Portuário de Tubarão; 74,4 milhões de toneladas embarcadas pelo Terminal de Ponta da Madeira; 30,5 milhões de toneladas de carga geral movimentadas em outros terminais portuários. A Vale possui pátios, armazéns, terminais e complexos portuários nos estados do Maranhão, Sergipe, Pará, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás, Bahia e em Brasília. Lorenzi mencionou, também, a distorção da nossa matriz de transporte de carga, comparando-a com a de outros países, a precariedade de nossas rodovias, o envelhecimento da frota de caminhões e a dificuldade de integração entre os modais.

Finalizando, enfatizou a importância dos trens expressos de contêineres apresentando números da Docenave, o crescimento da cabotagem e suas potencialidades.

Agradecimentos

O Presidente da Câmara Brasileira de Contêineres, Transporte Ferroviário e Multimodal - CBC agradeceu ao Comandante do 8º Distrito Naval, pela gentil sessão do seu auditório e a presença de todos que participaram do Encontro.

Galeria de Fotos

