



Modernização portuária: o fator humano

JOÃO GILBERTO CAMPOS*

No início da década de 1970, os terminais portuários operavam abaixo da produtividade esperada. A movimentação internacional de cargas – especialmente as containerizadas – crescia, mas a administração não modernizava suas técnicas operacionais.

Os investimentos em *softwares* de gestão, aliados ao desenvolvimento de equipamentos de movimentação, incrementaram em muito a produtividade do setor. Vale citar como exemplo os guindastes porta-contêineres. Popularmente conhecidos por "portêineres" (nomenclatura de um fabricante americano), trata-se de equipamentos especializados na movimentação de contêineres do cais para o navio e vice-versa.

Esses guindastes apresentam uma evolução surpreendente: no início, atingiam velocidades de carrinho (*trolley*) de 100 metros por minuto e capacidade de carga de 30 toneladas; hoje, esses equipamentos se deslocam a 240 metros por minuto e têm SWL de 80 toneladas.

Ao considerar a rapidez da inovação tecnológica, a vida útil dessas máquinas torna-se o mais curta possível – principal razão para que o fator humano seja, em futuro próximo, o diferencial competitivo das empresas portuárias.

Somente investir em tecnologia não basta como indicador de produtividade, mas sim saber gerir os investimentos para obter maior produtividade.

Nenhuma tecnologia é capaz de transformar o modo de fazer os negócios, embora possa acelerar o processo e melhorar a qualidade.

O aumento continuado da produtividade gera benefícios que atingem a empresa, os trabalhadores e a sociedade. Por isso, o estudo dos indicadores e o monitoramento da produtividade têm grande importância, pois as medidas são usadas como ferramenta gerencial.

Monitorar esses indicadores exige competências estratégicas, técnicas e comportamentais que têm de ser desenvolvidas por habilidades específicas. Sumários e técnicas de ensino precisam focar o resultado final, pois somente a experiência alcança resultados.

Por essa razão, desenvolvemos o *Projeto Gestão Portuária*, com a expertise da Incatep, prestando serviços de cursos e treinamento a operadores portuários, Ogmos (Órgão Gestores de Mão-de-Obra) e terminais especializados.

Tanto os *hardwares* (*reachstackers*, *shiploaders*, RTGs e outros) quanto os *softwares* (Cosmos, Navis e Belco, por exemplo) requerem investimentos financeiros. Acontece que os *humanwares* têm de ser desenvolvidos por intermédio de cursos e treinamentos focados em competências técnicas e comportamentais, que formem gestores profissionais, pois todos sabem que não existe substituto para o conhecimento. ■

*Especialista em gestão portuária