

Artigo sobre o Distrito Naval

O conhecimento não muda o mundo. Somente as pessoas mudam o mundo. Mas o conhecimento muda as pessoas.

Mário Quintana

Existe uma tendência natural na maioria das pessoas em não valorizar muito o passado, não preservando imagens ou bens construídos tempos atrás, posto que essa postura poderá lhes retirar de uma realidade presente que, diga-se de passagem, exige mais acúmulo de conhecimento atualizado para sobreviver agora e no futuro mais próximo. Agindo assim, elas relegam hábitos e procedimentos não mais aceitos ou não consentâneos, ou seja, estabelecem como princípio a ser seguido uma dinâmica de adaptabilidade de vida, que reforça o contexto social mais amplo do hoje, e do provável amanhã, embora diferente ao que se gostaria que fosse.

É assim que, com certa razão, observa-se o que vem acontecendo com as lideranças para a implantação do provável Distrito Naval do Amazonas. Construtores, donos de empresas, gestores e líderes setoriais atrelados a um conservadorismo intrigante de um lado e, de outro, os que, em mesmas atividades, sinceramente desejam as mudanças estruturais, para abandonar práticas de pouca produtividade e eficiência, que amarram o segmento ao alcance de parcimoniosos lucros e longo tempo de retorno para o investimento.

O surpreendente nesse contexto é que não poderá haver coluna do meio: ou se modifica agora revolucionariamente, ou se perderá a oportunidade de assumir a expressão que o momento oferece para o sítio de maior domínio específico, na maior bacia fluvial navegável do mundo. Por isso mesmo, não importa muito contextualizar a construção naval em nosso Estado. Mais confortável seria obter um diagnóstico estrutural do setor, conhecer melhor em números seus arranjos produtivos e qualificação de mão de obra, para possibilitar, em novo ambiente, harmonização à adaptabilidade, segundo requer a particular demanda, ou, ainda, oferecer um arranjo de produção em conjunto, que venha a atender, independente do tamanho ou do processo produtivo particular. Isso, em se tratando da caracterização exclusiva de Manaus e, se aprovado e apoiado pelos governos estadual e municipal, definindo-se diferentemente para os demais municípios, posto que quase todos eles trabalham na construção de embarcações regionais.

Para Manaus, terão de ser renovados e inovados os padrões de produção vigentes. A Cidade possui uma orla fluvial, que já foi belíssima, com praias limpas e acessíveis, mas, hoje, inteiramente tomadas por lugares onde se assentam embarcações de todos os tipos e tamanhos, dispostas ao serviço de poluir, porque ancoradas e aguardando a vez para sofrerem consertos e reparos, trabalhos indispensáveis para o tipo de barcos utilizados em nossa navegação.

Todavia há um grande hiato quanto ao tipo de embarcações que têm sido produzidas e servem ao transporte de cargas e passageiros, e àquelas de interesse da segurança e adaptabilidade reclamadas pelas condições de navegação de nossos rios, para poder atender a essa nova condição indispensável e aprender a operar em um novo sistema, assimilar um novo conhecimento e absorver o novo processo. Muito embora o legado tenha permitido geração de renda e emprego, não se mostra confortável para enfrentar uma concorrência externa, principalmente em obras de grande porte. Usa, ainda, uma tecnologia de construção em barcos de madeira, que representa uma participação superior a oitenta por cento e se identifica com o que os especialistas denominam de obra de arte, uma peça de construção única, jamais replicável e cujos desenhos para legalização do produto normalmente são efetuados após o barco pronto.

Sem ainda incorporar os conhecimentos científicos de flutuação, de segurança e de desenho para maior velocidade, melhor capacidade de manobra e mais econômico deslocamento, sustentam-se no exercício de uma prática repassada de pai para filho, parente ou agregado. Esses motivos, talvez possam ser responsáveis por abrigarmos uma lista de naufrágios que muito incomoda. Há, ainda, muitos especialistas, que defendem a preservação dessa tecnologia, como base para quaisquer ajustes modificativos futuros.

Ora, o saber, o conhecimento é um só. Se existe o obsoleto, ele precisa ser mudado. Entretanto, uma mudança não se faz como um corte, mas de modo ordenado e progressivo, assim como vem sendo conduzida pela UEA, em Novo Airão, para repassar aos alunos residentes novas informações e conhecimento, quando molda tecnólogos em construção naval. *Pari passu*, esse conjunto produtor do Amazonas, incipiente e insipiente, não tem merecido aportes de recursos monetários na dimensão de suas necessidades.

Os financiamentos para apoiar o desenvolvimento, além da dificuldade de acesso, sofrem a restrição de oferta, como se observa no Fundo da Marinha Mercante, dirigido quase exclusivamente ao Sudeste do País, sem haver razão para tal comportamento, porquanto aqui são trabalhados milhões, enquanto lá se operam bilhões. Todavia se seguido esse vetor como determinante, não existirá integração nacional nem redução das desigualdades econômicas, meta sempre tida como alvo e divulgada pelo Governo Central.

Navegando em paralelo, independente de governos, apresenta-se uma outra forma de possibilidades para o segmento de construção naval: as associações de desenvolvimento, vinculadas ao terceiro setor, que é mister enfatizar para ratificar uma assertiva anterior: O Distrito Naval somente terá facilidade para sua implantação se o Governo do Estado definir o local e o Governo do Município de Manaus inserir no seu Plano Diretor ações para a orla fluvial, em conjunto e afinadas em objetivos, posto que existe a Região Metropolitana de Manaus a compeli-los a decisões ajustadas.

Sem outras maiores intervenções, a materialização do Distrito poderá ter fôrma e formato via uma associação que incorpore todas as entidades envolvidas desse segmento. E há até uma proposta de projeto já em andamento. O Instituto de Tecnologia de Eletrônica e de Informação da Amazônia – ITEIA apresentou-a no dia 20 de julho de 2009, no auditório da FIEAM, com vistas à abertura do processo de constituição.

Frente às condições hoje existentes, abrir-se-iam as seguintes expectativas favoráveis:

- Fortalecimento das entidades ligadas à Construção Naval de Manaus;
- Redução dos níveis de tributos nas compras de equipamentos, de materiais, inclusive importações;
- Redução no custo operacional;
- Ampliação das formas de receita;
- Aumento de possibilidade na obtenção de recursos públicos para programas de pesquisas na área ambiental, social e tecnológica naval;
- Redução nos custos operacionais de serviços;
- Possibilidade de adequar a organização em função da Resolução CFC nº. 1.003-04 e normas da ABNT NBR 16.001 e 16.002, Normas de Responsabilidade Social e Ambiental.
- Melhoria da competitividade, com viabilização de programas complementares;
- Desenvolvimento de novos programas estratégicos de atendimento à população, com concepção de novas unidades de negócios e de atividades complementares;
- Criação de Normas Técnicas Brasileiras de Navegação e Certificações das embarcações perante as Normas da ABNT;
- Possibilidade de criar uma Central de Compra Associativa;

- Possibilidade de Criação de um Condomínio Consorciado de Produção;
- Facilidades para implantação de Treinamento e Capacitação de Mão de Obra Regional;
- Possibilidade de tornar-se uma Referência na América Latina.
Se efetivamente esse Projeto viesse a concretizar-se, seria, sim, um fim desejável.

Departamento de Desenvolvimento Regional - DDR
Antônio Iran Gadelha

Referências:

- PDP - APL de Construção Naval
- I Seminário da Indústria de Construção Naval
- Reuniões Sobre o Distrito de Construção Naval