

# DNA de construtor

Engenheiro metalurgista pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), o carioca Alceu Mariano de Melo Souza, começou a trabalhar em estaleiro ainda estagiário. Hoje diretor de Relações Institucionais da Keppel Fels, ele conta um pouco de sua trajetória neste setor, onde atua há cerca de quatro décadas.

por Cassiano Viana



SUA ENTRADA NESTE SEGMENTO se deu ainda na universidade, quando estagiou no Estaleiro da Companhia de Navegação Costeira e, depois, no Estai, que era um escritório de projetos e que pertence a Mauro Campos, ex-presidente da Transpetro. "Participei da primeira fase da construção naval, trabalhando com projeto alemão até termos o projeto nacional. Comecei montando navio", conta Alceu.

Aos 28 anos, ele ingressou no Estaleiro Caneco como engenheiro metalurgista. "Estavam precisando de engenheiro de solda. No primeiro dia, o estaleiro me matricula na Escola de Solda do Senai. Volto soldador elétrico formado", lembra, explicando o que mudou: "O conceito de solda naquela época era diferente. Eu supervisionava todos os soldadores do estaleiro. Não havia o trabalho dividido em setores nem controle de qualidade institucionalizado. Foi uma época bastante interessante."

No Caneco, trabalhou na área de produção de 1967 até 73, quando foi para o Estaleiro Só, localizado em Porto Alegre (RS), às margens do rio Guaíba, que teve seu auge nos anos 1970, os melhores anos da indústria naval brasileira. "O estaleiro foi comprado e fui convidado para ser diretor. Ele chegou a exportar dez navios para vários países. Fui para ficar cinco anos. Fiquei 15 anos, de 1973 a 88", lembra Alceu.

Outra grande experiência foi a construção de um barco de lazer, projeto do Tom Fexas, que foi capa de revistas náuticas na época. A *Veja* chamou o barco de *Porsche Náutico*. Com o declínio do setor, o estaleiro Só acabou fechando em 1995, com o fim das encomendas.

Ele retornou ao Caneco, para coordenar o projeto de um navio polar de pesquisa. "Eles tinham ganhado uma concorrência da

Marinha, que pretendia construir uma nova embarcação para substituir o navio *Barão de Teffé*, que fazia todas as jornadas para a Antártida". explica.

Segundo Alceu, era um trabalho multidisciplinar, envolvendo várias organizações da área da ciência, desde a Petrobras (na sísmica), ao Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), que participava do projeto. "Tínhamos que coordenar quase que uma comunidade científica inteira. Como o navio levava dois anos para ser construído, temia-se que ele ficasse desatualizado... Infelizmente, esse navio acabou não sendo construído no país porque seu custo excedeu a 25% o valor da concorrência."

### **Sem medo de mudanças**

Alceu lembra que, na época, o presidente da Caneco era o Artur João Donato (ex-dirigente do Sindicato das Indústrias de Construção Naval/Sinaval e da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro/Firjan). "Com três anos de gerência, eu já estava indo para a Europa, pois desde o início estive envolvido com tecnologia", observa.

Ele ficou dois meses na Europa, com uma missão específica: visitar os estaleiros que estavam construindo navios frigoríficos e aqueles que utilizavam CAD. Como o Caneco ia construir navios frigoríficos, Alceu visitou vários países para aferir o que estava sendo feito nesta área no mercado mundial. "Geralmente eu buscava trabalhar com os fornecedores dos estaleiros. Na época, a construção naval comprava muito fora e tínhamos

um escritório em Londres, com várias bases espalhadas pela Europa, o que facilitava o nosso deslocamento", explica o executivo.

### **Indústria e governo**

Foram dez anos coordenando grupos de trabalho, com atores diferentes – Ministério do Transporte, Secretaria



de Governo do Estado etc. Mas todos com o mesmo objetivo: a retomada da indústria naval brasileira. Em 1999, tudo começou a acontecer. Bastou vontade política e dedicação", afiança, lembrando a atuação de Wagner Victor (então secretário de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Estado e atual presidente da Companhia Estadual de Águas e Esgotos /Cedae). "E nem era preciso inventar nada. Bastava buscar projetos no arquivo morto.

"Meus maiores desafios ocorreram nos últimos dez anos", afirma o engenheiro, explicando que teve duas fases muito importantes em sua vida: a da indústria e a do governo. Ao todo, ele passou oito anos no governo do estado do Rio de Janeiro, iniciando como superintendente da Indústria Naval e depois como subsecretário de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Estado do Rio de

Janeiro, onde foi um dos principais responsáveis pela atual reativação da indústria naval no Brasil.

Dentre as principais ações, ele destaca a articulação política e as ações de incentivo visando atrair novos investimentos para o país; a elaboração de uma série de medidas para recuperação do setor naval, a partir do ano 2000; a articulação com a área de meio ambiente, para agilizar o licenciamento dos estaleiros, com a criação de um Termo de Ajuste de Conduta (TAC).

"É preciso levar em consideração que a Lei do Meio Ambiente é posterior ao surgimento dos estaleiros", lembra. Deu também uma importante contribuição para a área de recursos humanos, com a criação de um cadastro informatizado, adaptado da Secretaria de Trabalho, para mapeamento e requalificação da mão-de-obra. "A Secretaria passou a ser uma referência do setor, sobretudo para as empresas estrangeiras."

Sobre a mudança da área tecnológica para a política, onde tinha forte participação nas articulações de governo neste setor, Mariano afirma: "Eu tinha uma *feeling* de que ia dar certo."

### **Construtor também no esporte**

Política e indústria naval à parte, Alceu confessa outras grandes paixões: o basquete, carros e trilhas. "Fui jogador de basquete na adolescência, e campeão carioca como armador no clube Grajaú Tênis. Baixinho tem que ser armador. Tem que correr muito e atirar bem de longe... mas

joguei mais tempo basquete adulto, fora do clube."

Ele lembra que no Rio Grande do Sul, na época do estaleiro Só, ele integrava um grupo que jogava basquete na Associação Cristã de Moços. "Era um grupo formado por secretários de Estado, gente ligada ao governo, como o Moacyr Scliar, um dos mais conhecidos escritores brasileiros da atualidade, que é médico e era então ligado à Secretaria de Saúde. O esporte era como uma psicoterapia de grupo.



O interessante é que todos eram ex-jogadores."

Além do basquete, Alceu declara sua paixão por automó-

veis: "Quando fui trabalhar em Porto Alegre, fui de VW SP2, um carro esportivo brasileiro fantástico, da década de 1970, fabricado pela Volkswagen, de dois lugares. Hoje, tenho um Alfa Romeo e uma Kia, para trilhas *off-road*. Já fiz trilha em Penedo, em Itu e Campos de Jordão, por exemplo. Faço parte do Clube da Lama", conta. "É algo bem família, muito organizado", afirma o engenheiro que 'singrou' uma bela carreira, sem tirar os pés de terra firme. ■

# Navegue no melhor do setor naval e offshore.

Notícias do Brasil e do mundo, matérias especiais, informações técnicas e de negócios, ou seja, uma infinidade de dados para auxiliar você no dia-a-dia a tomar decisões precisas sobre novos projetos. Um espaço para troca de idéias e experiências que ajudem a desenvolver ainda mais este importante setor.

Essa é a principal meta do Portal Naval.

