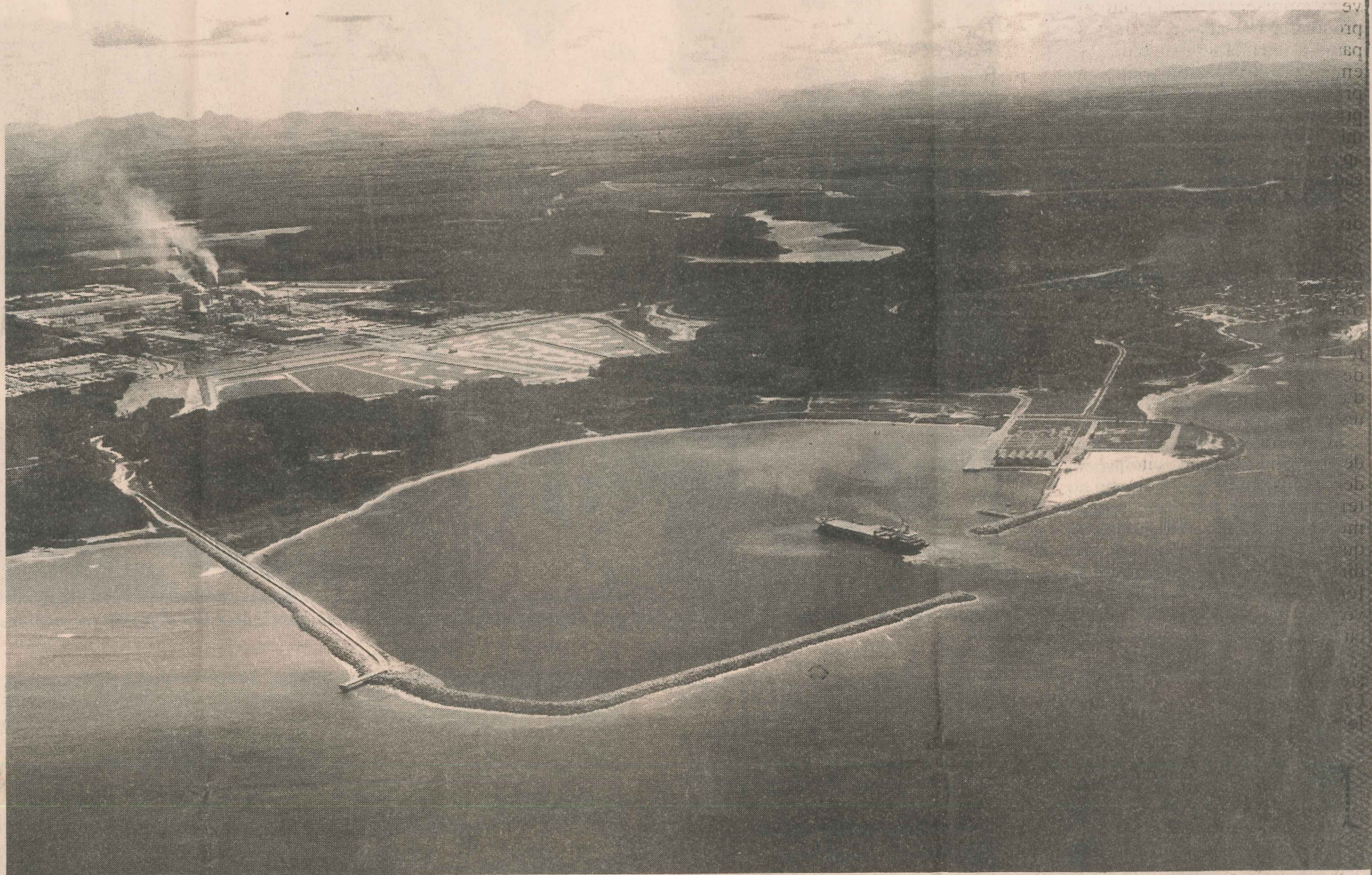


10 ANOS DE PORTOCEL

Em 1984, a Aracruz Celulose recebeu autorização do governo federal para a construção de um terminal portuário privativo, ponto estratégico de seu projeto de produção e exportação de celulose. Por sugestão do BNDS, órgão financiador da obra, foi colocada em prática uma idéia pioneira no Brasil e, por isso mesmo, audaciosa: a parceria entre duas empresas concorrentes, Aracruz Celulose e Cenibra, acionistas e usuárias do mesmo porto. Em Março do ano seguinte, estava concluído o Terminal Especializado de Barra do Riacho S.A., o PORTOCEL, situado no município de Aracruz, a 70 km ao norte de Vitória. Comemorando 10 anos de bem sucedida existência, o porto inicia ampliação de suas instalações, que atenderão a demanda cada vez maior das empresas parceiras. Diretor superintendente de PORTOCEL, o engenheiro Osmar Luís Rebelo de Oliveira, acompanhou o processo de evolução do terminal e comanda hoje seu projeto de ampliação.

Planejado, inicialmente, para acomodar outros tipos de carga, PORTOCEL especializou-se no embarque de celulose que, em 1985 já atendia a 78 navios por ano, movimentando uma carga de 573 mil toneladas/ano, com um tempo de ocupação de berço de 4.784 mil horas. Em 1994 movimentou 1,134 milhão de toneladas, com um tempo de ocupação de 4.558 horas, resultados que dão ao dirigente do terminal a certeza de estar no caminho certo. Junto a esses números soma-se o record de embarque, em um terminal especializado em celulose, obtido em 1992, de 19,174 mil toneladas/dia.

Da ampliação das instalações de PORTOCEL fazem parte a construção de um segundo cais e um armazém com treze mil metros quadrados, com capacidade de estocagem para 40 mil toneladas de celulose, o que duplicará a capacidade de armazenagem do terminal. Com uma área de 500 mil metros quadrados, o porto comporta uma estrutura que envolve escritórios, restaurante, cantina, oficina de manutenção de máquinas, área de circulação e operação, o cais, e área de lazer para seus 100 funcionários. Os serviços de manutenção e restaurante foram terceirizados, o cais, que ano passado recebeu 116 navios, tem 11,80 metros de profundidade, possibilitando manobras de embarcações de até 36 pés de calado. E em ritmo de ampliação, foi iniciado ano passado um programa de dragagem aumentando a bacia de evolução do porto. A partir deste ano já serão realizadas, em PORTOCEL, manobras noturnas, o que até ano passado era impossível. Também foi instalado um novo sistema de sinalização, que viabilizou e simplificou as operações realizadas à noite.

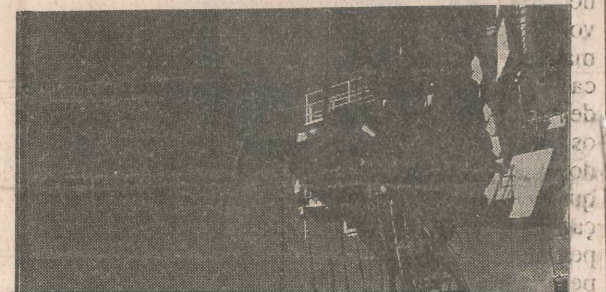


Paulo Bonino

CONTROLE TOTAL

Mais ágil em suas manobras e já preparado para a fase de ampliação, PORTOCEL investe também em programas de qualidade e

gasto de US\$ 10 milhões, custo das obras que estarão prontas até o final do ano. Estas obras significam a duplicação do atendimento de PORTOCEL, que poderá ser de 2 milhões de



foi instalado um novo sistema de sinalização que viabilizou e simplificou as operações realizadas à noite.



Tadeu Bianconni

CONTROLE TOTAL

Mais ágil em suas manobras e já preparado para a fase de ampliação, PORTOCEL investe também em programas de qualidade e produtividade, além de ter aplicado os conceitos de reengenharia no setor de administração e ter implantado um sistema informatizado inédito no Brasil. "Não existe nenhum outro porto brasileiro com o nível de atendimento, na área de operação, informatizado como o nosso", orgulha-se o diretor superintendente. Optando pela contratação de duas pequenas empresas de informática capixabas, a Consulporte e a Tecla, PORTOCEL detém hoje total controle sobre suas ações.

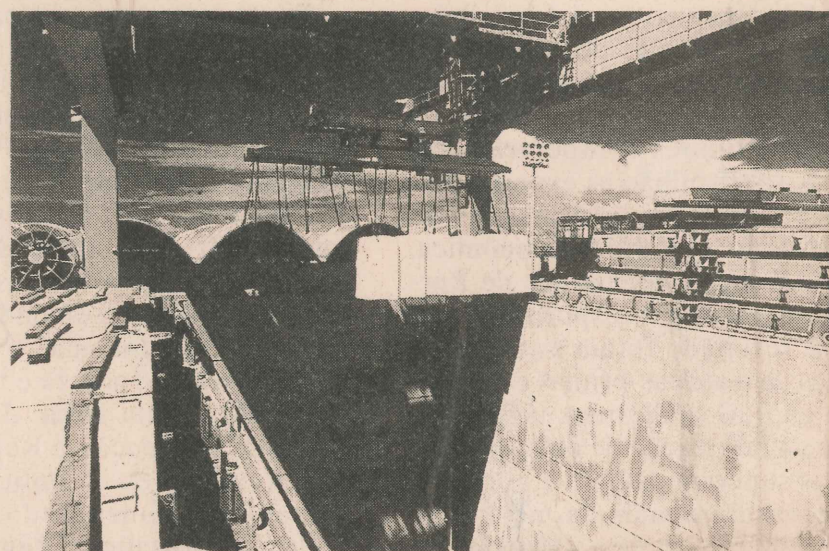
Outro indicador do bom andamento do terminal foi o adiamento da construção do segundo cais, que pelo aumento da demanda das duas empresas acionistas (Aracruz com 51% e Cenibra com 49%) deveria ter sido iniciado em 1990. Com a implementação dos programas de qualidade e produtividade houve uma otimização dos serviços, permitindo um retardamento do

gasto de U\$ 10 milhões, custo das obras que estarão prontas até o final do ano. Estas obras significam a duplicação do atendimento de PORTOCEL, que poderá ser de 2 milhões de toneladas/ano. Com o atual movimento de carga, o terminal produz um volume de negócio de U\$ 80 milhões/ano. Em 1985 as atividades de terminal resultavam em uma receita de U\$ 200 milhões/ano.

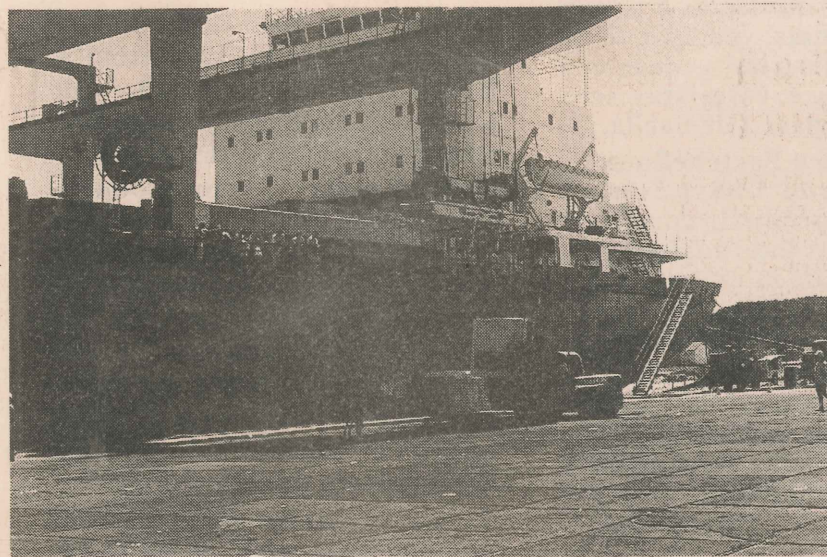
O bom desempenho de PORTOCEL é atribuído, pelo diretor superintendente, principalmente à iniciativa de compartilhamento de carga, entre a Aracruz e a Cenibra, e seu bem conduzido projeto de privatização. Seguindo o modelo dos portos de celulose canadenses, que apontavam para uma capacidade de embarque de 10 mil toneladas/dia, esse número foi amplamente superado a partir da privatização, chegando-se ao dobro, em termos de produtividade, já em 1988. No ano passado, o porto chegou a operar com 1.300 milhão de toneladas.



Tadeu Bianconni



Tadeu Bianconni



Tadeu Bianconni

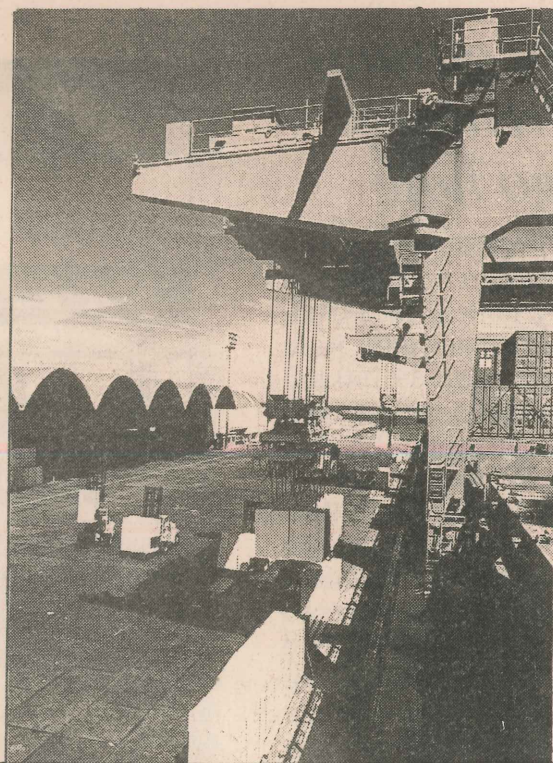
SUPERANDO METAS

O que os cientistas da área de administração rotulam de "alianças estratégicas", significando uma convivência pacífica e até interativa entre empresas que competem entre si, já provou sua eficiência em PORTOCEL. Os resultados dessa arrojada idéia podem ser facilmente verificados nos motivos que levam as duas empresas a comemorar seus dez anos de atividade privada. Records, superação de metas, desenvolvimento de programas de qualidade e produtividade, investimentos na área de informática e ampliação de suas atividades fim.

Da "aliança estratégica" realizada há dez anos entre a Aracruz e a Cenibra, houve o aumento da prancha, que foi um incremento de melhoria operacional, um maior uso de tempo diário (enquanto porto público, a operação ficava restrita a 16 horas diárias, no máximo). Com o terminal privatizado, passou-se a ter uma operação de 24 horas/dia, durante o ano inteiro. Mais do que isso, as duas empresas passaram a compartilhar, cada vez mais, os mesmos navios, o que significou ganhos consideráveis,

na medida que se obteve um aumento de carga por navio. Esse caminho levou as duas empresas a usufruir de embarcações mais especializadas e melhores.

Com 54% de taxa de ocupação, PORTOCEL tem hoje controlado o atendimento de navios que atracam em seu cais. Com a construção do segundo berço esperava-se chegar à capacidade máxima do porto em cinco anos, quando novos projetos poderão ser implementados. Um dado que reforça ainda mais a necessidade de se manter parceria entre as duas empresas consorciadas, mesmo com a ampliação, é o que diz respeito à carga compartilhada embarcada no terminal desde 1985. Neste ano eram 180 mil toneladas de carga compartilhada contra 439 não-compartilhada. Em 1994 houve uma inversão no quadro. Contra 850 mil toneladas de carga em navio compartilhado foram embarcadas 500 mil toneladas em navios de um único usuário. Registrava-se uma hora por permanência de navio no porto, há dez anos, para 209 toneladas. Hoje o registro é de 348 toneladas/hora.



Tadeu Bianconni

PROGRESSO ALCANÇADO

PORTOCEL embarca também 71% da celulose de fibra curta branqueada, produzida em todo Brasil. As exportações brasileiras totalizam 1.900 milhão, das quais 1.300 milhão de toneladas saem de seu porto. Com dificuldades superadas, em vários setores, a partir da privatização, o terminal otimiza cada vez mais suas atividades, interligando-as num programa pré-estabelecido. A partir de 1990, os trabalhadores da PORTOCEL passaram pelo ISO 9000, envolvendo a qualificação profissional dos funcionários. A evolução que hoje pode ser apresentada aponta o progresso apresentado: em 1985 operava-se com seis mil toneladas/ano por empregado. Em 1994 o percentual foi de 13 mil toneladas/ano por empregado.

A diferença de distância das duas fábricas de celulose para PORTOCEL também teve solução prática. Localizada a 370 km de Aracruz, no município mineiro de Belo Oriente, a Cenibra utiliza o transporte ferroviário da Companhia Vale do Rio Doce, enquanto a Aracruz, distante do porto apenas 1,8 km, transporta suas cargas em caminhões. Com isso, as parceiras mantêm o preço da tonelada de celulose em U\$ 700,00. Através de um sistema de trem unitário, criado pela Vale do Rio Doce e adaptação do porto a um regime especial de trabalho, em termos de descarga, houve a redução de vagões, dentro do sistema chamado JUST IN TIME. Assim, são recebidas as composições, durante todo o ano, num tempo otimizado de três horas-dias.

Com motivos de sobra para comemorar seus dez anos de existência como porto privado, PORTOCEL não se acomoda em seus confortáveis números. Ao contrário, imprime um ritmo cada vez maior, mostrando que sua juventude e independência a conduzem para iniciativas cada vez mais arrojadas e modernas.