

---

## **FONTE: O FLUMINENSE**

**Concurso para guarda portuário e outros postos será para a formação de cadastro de reserva. Vencimentos variam de R\$ 2 mil a R\$ 4,3 mil**

A Companhia Docas do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria Especial de Portos, se programa para divulgar no fim de março, o edital do seu próximo concurso para guarda portuário (nível médio) e outros cargos dos níveis médio/técnico e superior, conforme informou o diretor de Administração, Finanças e Recursos Humanos, Ailton Fernando Dias.

Para guarda portuário (médio), técnico de serviço portuário (médio/técnico) e especialista portuário (seis áreas de nível superior), o concurso destinará, inicialmente, à formação de cadastro de reserva. No entanto, para outras nove, na área de especialista portuário, além de cadastro haverá 50 vagas para preenchimento imediato.

As remunerações são de R\$ 2.022 (médio e médio/técnico) e R\$ 4.322 (superior), incluindo R\$ 522 de auxílio-alimentação ou auxílio-refeição. Além disso será oferecido vale-transporte, auxílio-creche de R\$ 156 (para quem tem filhos até 6 anos), assistência médica e auxílio para nível fundamental (para crianças de 6 a 14 anos)

**FONTE: G1**

## **Turistas reclamam de taxistas que cobram tarifas irregulares no Porto**

Motoristas se recusam a cobrar pelo taxímetro, dizem passageiros.  
Os taxistas negam a combinação de preços.

Do G1, no Rio, com informações do RJTV

Tamanho da letra

Desordem na porta do Cais do Porto do Rio de Janeiro. Passageiros que desembarcaram de navios nesta sexta-feira (19) no Píer Mauá, na Zona Portuária do Rio, reclamaram que motoristas de táxi se recusam a cobrar pelo taxímetro. Segundo eles, a corrida pode custar até R\$ 50 por pessoa. Os taxistas negam a combinação de preços.

Até o início do desembarque não há reclamação. A prioridade é para quem contratou passeio de van ou ônibus de dentro do navio. Somente depois começam a descer os turistas que encerram a viagem no Rio. A partir daí, surgem os problemas: “Eu fiquei perdida procurando minha mala. Depois uma fila imensa”, disse a professora Silvana Ribeiro.

O desembarque começou às 8h desta sexta-feira, e duas horas depois uma grande fila de pessoas esperando por táxi se formou do lado de fora do píer. A maioria dos passageiros mora no Rio e quer voltar para casa.

“Era preciso de um pouco mais de infraestrutura, transporte, essas coisas. Você fica um pouco sem opção e aí os táxis cobram além”, reclamou a professora Carla Araújo.

O comerciante Daniel Cohen precisava de um carro grande, para ele, a mulher e a filha. “Aqui tem que fechar o preço. Até pelo fato de você ter um número maior de bagagem, está com criança, família grande. Não querem rodar no taxímetro”, disse.

# FONTE: PORTOS E NAVIOS

( 2 Votos )

Noticiário cotidiano - Indústria naval e Offshore

Seg, 22 de Fevereiro de 2010 07:44

A área compreendida por Itaguaí, Mangaratiba e Angra dos Reis já dispõe de um porto comercial e deve receber a base das operações da Petrobras

Itaguaí pode se tornar a Macaé do pré-sal. A afirmação é do governo do Estado, sobre a futura exploração do petróleo sobre a camada pré-sal brasileira. Ainda que o município tenha passado a integrar a Região Metropolitana desde o fim do ano passado, a perspectiva é que a região conhecida como Costa Verde, e que engloba Angra dos Reis, Paraty e Mangaratiba, seja uma das grandes beneficiadas com os projetos. O município de Itaguaí havia sido classificado, no início da década, como pertencente à Costa Verde do Rio de Janeiro devido a seu litoral e à sua proximidade com as cidades da região. Lá estão sendo feitos grandes investimentos, tanto da iniciativa privada, como a instalação da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), quanto pelos governos federal e estadual, com a construção do Arco Metropolitano, por exemplo.

A área compreendida por Itaguaí, Mangaratiba e Angra dos Reis já dispõe de um porto comercial, com área de contêineres e granéis, diversos terminais de minérios, inclusive da Vale, o estaleiro Brasfels, a iminente inauguração da CSA, que vai produzir cinco milhões de toneladas de aço por ano, e terá um estaleiro de submarinos da Marinha/Odebrecht, e terminais da EBX e de outros grupos privados, sem esquecer do Arco Metropolitano que vai ligar o Porto de Itaguaí com o complexo petroquímico da Petrobras em Itaboraí, cortando toda a Baixada e ligando as principais rodovias federais que passam pelo Estado do Rio.

Por isso, a Petrobras, segundo especulações nos meios empresariais, tem planos de transformar a área em base para o investimento de bilhões de reais na exploração petrolífera da camada de pré-sal. A principal beneficiada seria mesmo Itaguaí, que "hospedaria" os principais equipamentos e a base da exploração. Contudo, toda a região será afetada positivamente pelos projetos da empresa.

A estatal teria decidido manter Macaé, na Região Norte Fluminense, como a base apenas da exploração da Bacia de Campos e rejeitado a oferta do governo paulista para concentrar seus investimentos na exploração do pré-sal em Santos. Concretizando-se a escolha de Itaguaí, haverá na região uma grande demanda por mão-de-obra especializada.

A Petrobras montaria ali uma grande base operacional de suporte à extração do petróleo e do gás da camada de pré-sal, com centros de treinamento, contratação de helicópteros e barcos de apoio, ampla área de manutenção de equipamentos e até um possível estaleiro para reparos navais, entre outros investimentos. Além disso, fornecedores de peças e serviços por certo se instalariam junto a essa base da estatal.

Para a decisão da Petrobras em montar sua base do pré-sal em Itaguaí teriam contado apenas razões técnicas e funcionais. (Fonte: Diário do Vale)

# FONTE: DIÁRIO DO VALE

## Costa Verde deve ser a grande beneficiada

**Investimento:** A área compreendida por Itaguaí, Mangaratiba e Angra dos Reis já dispõe de um porto comercial e deve receber a base das operações da Petrobras

### Costa Verde

Itaguaí pode se tornar a Macaé do pré-sal. A afirmação é do governo do Estado, sobre a futura exploração do petróleo sobre a camada pré-sal brasileira. Ainda que o município tenha passado a integrar a Região Metropolitana desde o fim do ano passado, a perspectiva é que a região conhecida como Costa Verde, e que engloba Angra dos Reis, Paraty e Mangaratiba, seja uma das grandes beneficiadas com os projetos.

O município de Itaguaí havia sido classificado, no início da década, como pertencente à Costa Verde do Rio de Janeiro devido a seu litoral e à sua proximidade com as cidades da região. Lá estão sendo feitos grandes investimentos, tanto da iniciativa privada, como a instalação da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), quanto pelos governos federal e estadual, com a construção do Arco Metropolitano, por exemplo.

A área compreendida por Itaguaí, Mangaratiba e Angra dos Reis já dispõe de um porto comercial, com área de contêineres e granéis, diversos terminais de minérios, inclusive da Vale, o estaleiro Brasfels, a iminente inauguração da CSA, que vai produzir cinco milhões de toneladas de aço por ano, e terá um estaleiro de submarinos da Marinha/Odebrecht, e terminais da EBX e de outros grupos privados, sem esquecer do Arco Metropolitano que vai ligar o Porto de Itaguaí com o complexo petroquímico da Petrobras em Itaboraí, cortando toda a Baixada e ligando as principais rodovias federais que passam pelo Estado do Rio.

Por isso, a Petrobras, segundo especulações nos meios empresariais, tem planos de transformar a área em base para o investimento de bilhões de reais na exploração petrolífera da camada de pré-sal. A principal beneficiada seria mesmo Itaguaí, que "hospedaria" os principais equipamentos e a base da exploração. Contudo, toda a região será afetada positivamente pelos projetos da empresa.

A estatal teria decidido manter Macaé, na Região Norte Fluminense, como a base apenas da exploração da Bacia de Campos e rejeitado a oferta do governo paulista para concentrar seus investimentos na exploração do pré-sal em Santos. Concretizando-se a escolha de Itaguaí, haverá na região uma grande demanda por mão-de-obra especializada.

A Petrobras montaria ali uma grande base operacional de suporte à extração do petróleo e do gás da camada de pré-sal, com centros de treinamento, contratação de helicópteros e barcos de apoio, ampla área de manutenção de equipamentos e até um possível estaleiro para reparos navais, entre outros investimentos. Além disso, fornecedores de peças e serviços por certo se instalariam junto a essa base da estatal.

Para a decisão da Petrobras em montar sua base do pré-sal em Itaguaí teriam contado apenas razões técnicas e funcionais.

## **FONTE: DCI**

### **Plano prevê triplicar o giro do Porto de Santos**

SANTOS - Para apresentar mudanças necessárias para o mercado de cargas no Brasil, e com enfoque principalmente na região portuária santista, em evento realizado este mês no litoral paulista foram apresentados no Terminal da Concais os estudos de Acessibilidade e o Plano de Expansão para o Porto de Santos. Obtidos segundo metodologia científica, pesquisas apuradas e amplo detalhamento os dados contidos nos dois trabalhos permitirão programar com bastante precisão os rumos do Porto nos próximos 15 anos.

No lançamento do projeto estiveram presentes personalidades e especialistas no mercado de navegação, transporte e logística, dentre eles o ministro Pedro Brito, da Secretaria Especial de Portos, e diversas autoridades de governo e do setor portuário. Segundo Brito, o Plano de Expansão, que prevê triplicar a movimentação de cargas nos próximos 15 anos, caracteriza o cenário portuário nos três próximos quinquênios, considerando o momento atual, os principais projetos consolidados e os factíveis, aliados a estudo de demanda da hinterlândia, abrangendo mercados de origem e destino, principais parceiros comerciais e PIB médio brasileiro e mundial, entre outras variáveis.

O resultado aponta, num aspecto otimista, uma movimentação de cargas de 230 milhões de toneladas em 2024. Atualmente, o Porto tem uma capacidade de atendimento de cerca de 115 milhões de toneladas e deverá fechar 2009 em torno de 82 milhões de toneladas. O estudo foi realizado pela Secretaria Especial de Portos e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A previsão para 2024 também mostra boas marcas de movimentação de projetos hoje em andamento.

No segmento de contêineres, a Emraport apresenta potencial para chegar a 1,85 milhão de TEU (twenty-foot equivalent unit, ou capacidade de um contêiner de 20 pés, e a BTP, a 1,79 milhão de TEU, somados à expansão dos terminais existentes que projetam 1,9 milhão de TEU para Santos Brasil, 1,35 milhão de TEU para Libra Terminais, 900 mil TEU para Tecondi e 800 mil TEU à área do Saboó.

Tais projeções mostram que Santos está bem atendida para o crescimento do contêiner e também de cargas como veículos e granéis vegetais, apenas com as soluções já definidas e com projetos bem delineados.

Com relação ao setor de granéis líquidos, fertilizantes e enxofre, no entanto, o estudo apresenta um quadro que requer a aceleração dos negócios visando uma expansão mais premente.

Além da BTP, que atenderá também o setor de granel líquido, há a implantação de novos berços para essa carga, na Ilha Barnabé e no Terminal da Alemoa, e a perspectiva de se dedicar a área de Conceiçãozinha a granel sólido.

Quanto ao estudo de acessibilidade, foram avaliadas as condições necessárias para que as vias de acesso ao Porto de Santos possam estar dimensionadas ao crescimento previsto para a movimentação de carga, com um foco bastante dirigido sobre a hinterlândia primária.

O momento é de depuração dos dados apresentados, identificando-se os principais gargalos.

Uma ação determinante será a mudança da matriz de transporte, principalmente para as cargas de curta distância, privilegiando o modal ferroviário, hidroviário (na Baixada Santista), esteiras transportadoras e dutovias, com o objetivo de desafogar o máximo possível o tráfego rodoviário.

Sobre o crescimento dos cruzeiros turísticos que partem do município, o ministro dos Portos, Pedro Brito, afirmou: "Vamos dar a Santos condições de dobrar o atendimento a passageiros".

#### Desenvolvimento

Embasado nas informações produzidas pelo Plano de Expansão e pelo Estudo de Acessibilidade, será elaborado um novo Plano de Desenvolvimento do Porto, para aumentar seu foco.

A integração desse material com outras iniciativas, como as normas de exploração do Porto e de pré-qualificação de operadores portuários, projetos de planejamento, estrutura física e órgãos intervenientes na cadeia portuária poderiam gerar já em 2010 um documento facilitador para o gerenciamento e para as tomadas de decisão. Entre os principais projetos de expansão, o presidente da Codesp, José Roberto Correia Serra, destaca o de Barnabé-Bagres, a ser implementado na área continental de Santos, que tem quatro estudos técnicos.

A respeito do projeto, o prefeito de Santos, João Paulo Tavares Papa, afirmou que a [administração](#) municipal "está pronta a colaborar para que sejam encontradas as melhores alternativas para que o porto possa crescer de forma sustentável". [Investimentos](#) que resultem na maior utilização de ferrovias e hidrovias e na construção de um sistema de dutos foram algumas das iniciativas para aprimorar o acesso ao porto apresentadas pelo secretário de Estado de Transportes, Mauro Arce. "Dois importantes projetos de dutos ligados ao porto estão sendo discutidos pelo governo."

**FONTE: PORTO GENTE**

## Começa dragagem do Porto de Santos

Fotos: Bruno Rios

A cidade de Santos, no litoral paulista, amanheceu neste domingo (21) um pouco indiferente ao que acontecia nas suas “costas”, ou melhor, no seu porto. Com temperatura de 30 graus, praias cheias, começava uma obra que mudará o perfil, definitivamente, do maior porto do Hemisfério Sul e do comércio marítimo do País.



A dragagem de aprofundamento e alargamento do Porto de Santos começou exatamente às 10h15, quando os dois tubos de dragagem da draga Hang Jun 5001 iniciaram a sucção na entrada do canal, em alto-mar. O fato foi comemorado, com um abraço conjunto, na embarcação chinesa, entre o Subsecretário de Planejamento e Desenvolvimento Portuário da Secretaria Especial de Portos (SEP), Fabrizio Pierdomenico, o diretor de Infraestrutura e Serviços da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Moreira Vicente e o gerente do contrato do Consórcio Draga Brasil, Hailton Siqueira, e com um grito: “começou!”.

“Estamos aqui para iniciar mais uma obra de dragagem no mais importante porto do País”, disse Pierdomenico, minutos antes de embarcar na draga. “A emoção é proporcional ao tamanho e à importância que o Porto de Santos tem para a economia brasileira. É o Governo Federal cumprindo o seu papel, apresentando para a sociedade resultados de investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa capitaneado pela ministra Dilma Rousseff, e que tem como meta principal fazer com que o País tenha um desenvolvimento sustentável, e o Porto de Santos é um importante instrumento desse projeto”.

### Fabrizio Pierdomenico e Paulino Moreira falam sobre a importância da dragagem de aprofundamento do porto

Representando no ato o ministro Pedro Brito, Fabrizio Pierdomenico fez questão de destacar que os trabalhos no Porto de Santos serão acompanhados em tempo real pela SEP, principalmente na questão ambiental. “A Codesp está investindo 18 milhões de reais em gerenciamento ambiental de tal forma que possamos cumprir, rigorosamente, toda a legislação e também dar a garantia para a sociedade de que os impactos da dragagem serão absolutamente monitorados em tempo real e com toda a responsabilidade que temos com o meio ambiente”.



Os trabalhos de dragagem começaram com a draga chinesa Hang Jun 5001, e vão aprofundar o canal de navegação do Porto dos 13 metros atuais para 15 metros. A previsão é que uma embarcação maior, de 13.500 metros cúbicos, a também chinesa Xi Hai Hu, chegue até a primeira semana de março; e uma terceira draga seja incorporada nos próximos meses. A previsão da duração da obra, segundo Pierdomenico, é de nove a 12 meses. Ele acredita que não haverá contratemplos que atrasem esse prazo estipulado pelo próprio

ministro Pedro Brito.

A draga Hang Jun 5001 tem 37 tripulantes sob o comando do capitão Yi Nan Jiang e dos capitães brasileiros Joaquim José Santos da Silva e Benewall César de Jesus.

Segundo o diretor de Infraestrutura da Codesp, o tempo para encher a draga é de até 50 minutos.