

A112950

# Praia Mole, público ou privativo?

A questão está presente nas discussões sobre a modernização portuária do estado

Geraldo Hasse  
Vitória

No final do ano passado, o procurador da República no Espírito Santo, Elton Gheresel, determinou ao Ministério dos Transportes que considere como parte do porto organizado de Vitória – e portanto sujeito à autoridade portuária – o terminal privativo de Praia Mole, operado por um consórcio liderado pela Companhia Siderúrgica de Tubarão e com a participação da Usiminas e da Açominas.

A decisão do procurador é fruto de um inquérito público aberto em 1994 a pedido dos trabalhadores da orla portuária. Eles alegam que os aterros e os molhes de Praia Mole foram construídos pela extinta Portobrás, com recursos públicos, e que o consórcio CST-Açominas-Usiminas não pode funcionar à revelia da autoridade portuária. Os sindicatos dos trabalhadores querem principalmente enquadrar a mão-de-obra (100 pessoas) do terminal de Praia Mole. São funcionários que não seguem as regras vigentes nos cais públicos. O consórcio operador do terminal alega tê-lo comprado do governo na época da privatização da CST, em 1992.

A questão do domínio sobre o porto de Praia Mole está presente de forma muito sutil e subterrânea nas discussões sobre a modernização portuária do estado. Há quase um pacto de silêncio em torno dele. No fundo, Praia Mole simboliza a luta entre dois estilos de gestão. Defensora da presença da iniciativa privada diretamente nas operações de carga e descarga dos navios, a CST representa o modelo novo. Herdeira do sistema antigo, estatal, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) reivindica Praia Mole, mas sem muita convicção.

A falta de personalidade política da Codesa, aliás, é um dos problemas mais visíveis do complexo portuário capixaba. Empresa pública federal cujos cargos de diretoria são preenchidos de acordo com uma divisão proporcional à representatividade da bancada capixaba em Brasília, a Codesa é reconhecidamente um entrave corporativista no caminho da modernização portuária. Unanimemente criticada por trabalhadores e empresários que operam na orla, já passou por um engugamento de pessoal, caindo de 1.200 para 600 funcionários, mas não dispõe de recursos humanos nem de equipamentos para agilizar o embarque e desembarque de mercadorias nos cais públicos do estado. Não pode, por isso, cumprir o acordo feito em dezembro entre trabalhadores e operadores portuários para a operação do porto de Vitória 24 horas por dia. O cumprimento do acordo agilizaria entre 30% e 40% o movimento de carga e descargas nos cais da baía de Vitória.

Recém-empossado em seu segundo mandato de três anos, o conferente de cargas Eduardo Guterra, presidente do novo – fundado em 1993 – Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo (Suport), com 1.500 trabalhadores em sua base, disse à *Gazeta Mercantil Latino-Americana* no dia 25 de março passado que o pessoal dos portos públicos do Espírito Santo estava disposto a fazer greve para forçar a aplicação integral da nova Lei dos Portos, de 1993. “Infelizmente”, diz Guterra, “faz 15 anos que a autoridade portuária não investe nos portos do Espírito Santo”. A frase é um pouco exagerada, pois ainda no ano passado a Codesa fez algumas obras pequenas nos cais que administra. Mas Guterra sabe que a modernização portuária depende basicamente de investimentos em tecnologia. Como todos os que analisam a situação da baía de Vitória, ele também fala com desdém da verba de R\$ 7 milhões inscrita no Plano de Metas da Presidência da República. O dinheiro é para dragagem, mas ainda não saiu de Brasília. A dragagem permitiria a operação de navios maiores na baía de Vitória. Atualmente, estão prejudicados os navios com carga acima de 30 mil toneladas.

Por tudo isso, Guterra afirma que os sindicatos de empregados já se convenceram de que não interessa a mais ninguém o modelo portuário vigente por décadas no Brasil. Quatro anos depois do surgimento da nova Lei dos Portos, chegou a hora de mudar. “Enquanto não se consegue modernizar os portos antigos como o de Vitória, os administradores de terminais privativos vão ganhando espaço e criando um novo tipo de operação portuária”, constata Guterra. Ele fala da data-limite de 1/6/97 fixada pelo governo federal para o deslanche da reforma do sistema portuário brasileiro.

Interlocutor habitual do Suport, o empresário José Luiz Canejo, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo (Sindiopes), é cruel na sua avaliação do estágio atual das relações de trabalho e de mercado na orla portuária: “O nosso inimigo é o corporativismo, que nos portos tem duas caras – o das empresas estatais, como a Codesa, e o do sindicalismo”. Canejo desdenha a decantada eficiência dos portos do Espírito Santo, os maiores do Brasil em volume de carga (por causa do minério de ferro). “Os portos públicos do Espírito Santo seguem a realidade dos outros portos brasileiros e estão sujeitos a interferências políticas e a distorções determinadas pelo corporativismo, sem falar dos custos altos e da falta de equipamentos de manuseio de cargas”, diz ele,

acrescentando que no Espírito Santo, por enquanto, só há eficiência nos terminais privados, administrados por empresas que vivem no mundo real dos negócios. “Os terminais privativos estão criando um clima de competitividade porque operam num regime de mercado”, sintetiza Canejo. Para ele, a chave da mudança é que os operadores privados não se-

guem os parâmetros de remuneração vigentes nos portos públicos.

Para o presidente do Sindiopes, houve um progresso nos últimos anos e a nova Lei dos Portos está praticamente assimilada pelas partes. “Os trabalhadores precisam acreditar que a redução dos custos portuários não vai provocar necessariamente uma diminuição dos ganhos dos trabalhadores, porque

provavelmente haverá aumento das cargas”, assinala. Ele cita como exemplo o acordo para operação 24 horas. Houve redução dos adicionais noturnos e de fim de semana, mas os trabalhadores devem ter um aumento de ganho porque o acordo significa um aumento de mais de 50% no aproveitamento das facilidades portuárias existentes na baía de Vitória. ■