

# Reabertura dos portos

ABRAM SZAJMAN

Em 1808, a chegada de d. João 6º, acompanhado de toda a corte portuguesa, por obra e graça das disputas de Napoleão com a Inglaterra, resultou, entre outros benefícios para o Brasil, na abertura de nossos portos ao comércio internacional. O tempo, entretanto, e um fenômeno não menos truculento que as desavenças napoleônicas encarregaram-se de inverter o curso natural da história e de promover o fechamento dessas portas de integração e desenvolvimento do país.

Nos dias de hoje, quando um navio mercante aponta a proa para qualquer porto brasileiro sob o controle estatal, e no exato momento de a embarcação ingressar na área de operações do terminal, a nação treme, dobra os joelhos e nada pode fazer senão submeter-se à espoliação desenfreada de uma estrutura portuária anacrônica e impiedosa, espécie de versão moderna da cruel pirataria marítima.

Os saques não são praticados por fribusteiros vindos do mar, armados de pistolas e espadas, usando tapa-olhos ou pernas-de-pau e portando a sinistra bandeira negra da caveira e das tíbias cruzadas. Mas nem por isso vítimas incautas escapam da espantosa pilhagem. Tudo acontece no reduito das docas, sob a proteção das leis e o amparo de copiosa burocracia, envolvendo o pagamento de 49 taxas diferentes.

Somente neste ano, contabilizadas as perdas acumuladas desde janeiro e estimadas as futuras, o Brasil terá pago formidável tributo à incapacidade administrativa e à ineficiência do sistema portuário nacional — algo em torno de US\$ 5 bilhões, considerado apenas o valor da receita de exportações.

Os 35 portos do Estado, em especial o

de Santos (o mais importante da América do Sul), estão no limite de uma situação crítica. A legislação regendo o funcionamento deles tem 50 anos de idade e contempla o modelo econômico da década de 40, quando sobressaíam produtos como o café e o algodão.

Acontece que os tempos mudaram, o mundo, a economia e o perfil exportador do Brasil também. É tolice pensar-se em competitividade para as mercadorias exportadas por nós enquanto os custos portuários permanecerem nos níveis atuais, altíssimos e, além disso, imprevisíveis. Uma das tarefas mais ingratas de quem exporta ou importa alguma coisa consiste em descobrir quanto custará a operação portuária.

Sabe-se apenas, de antemão, que o preço será escorchantemente, muito superior aos pagos pelos nossos competidores ou parceiros comerciais. O custo da ineficiência é assombroso e dados concretos comprovam o pesadelo: paga-se até US\$ 51,3 por tonelada embarcada no porto de Santos, diante de US\$ 4,5 em Antuérpia, US\$ 5,9 em Hamburgo e US\$ 7,2 em Roterdã.

Ou seja, na melhor das hipóteses, desembolsamos sete vezes mais dólares do que os europeus para despachar mercadorias e produtos, via marítima, para o exterior. Na comparação com a Argentina, de enorme importância para o promissor futuro comercial já inaugurado pelo Mercosul, também perdemos de goleada: no porto agora privatizado

de Buenos Aires o usuário paga US\$ 15 pela mesma tonelada embarcada.

Sem recursos para sua modernização, os portos brasileiros operam com equipamentos obsoletos e velhos, alguns deles adquiridos há mais de 80 anos. O último investimento de peso no cais do Rio de Janeiro foi a construção dos píeres de containers, em 1988. Nesta área da movimentação de cargas, Santos cobra US\$ 250 para embarcar um container, ou US\$ 120 a mais do que Roterdã e US\$ 140 acima de Antuérpia.

O obsoletismo, a irregularidade dos serviços, o monopólio estatal e o monopólio da mão-de-obra geram a ineficiência, encarecem os trabalhos e, por consequência, inibem a demanda. Exportadores pau-

listas, por exemplo, descobriram que, em vários casos, sai mais barato pagar frete rodoviário até o porto de Parana-guá (PR) do que usar o porto da cidade de Santos.

Apesar de todo esse caos, o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos avisa: "Se mexerem nos portos, vai correr sangue". Ameaça extemporânea essa, pois os prejuízos suportados pela sociedade, precisamente em razão dos privilégios defendidos pelo sindicalista e pelos inimigos da modernidade, há muito configuram uma sangria — esta sim, de proporções realmente impressionantes e que só poderá ser estancada pela reabertura de nossos portos.

---

*Na melhor das hipóteses,  
gastamos sete vezes mais  
que os europeus para  
embarcar mercadorias*

---