



CLÁUDIA PEREIRA

Bacharel em Sociologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), com Pós-Graduação em Antropologia pela Universidade de Brasília (UnB). Em 1981, associou-se a Candango Promoções Artísticas, através da qual produziu, dirigiu, roteirizou e atuou em filmes, peças teatrais e shows musicais. Em 1991, fundou a Gabinete C, agência de propaganda que, há mais de duas décadas, cria campanhas publicitárias premiadas e consolida marcas fortes no mercado.

cpereira@brasiliaemdia.com.br

O BRASIL TEM RECURSOS PARA INVESTIR EM PORTOS CUBANOS E URUGUAIOS, MAS NÃO CONSEGUE RESOLVER OS PROBLEMAS DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA NACIONAL.

O PAÍS INVESTIU US\$ 685 MILHÕES NO PORTO DE MARIEL, EM CUBA, E PRETENDE APORTAR US\$ 1 BILHÃO NO PORTO DE ROCHA, NO URUGUAI.

ENQUANTO ISSO, O PRINCIPAL IMPORTADOR DE SOJA DO BRASIL, A CHINA CANCELOU A COMPRA DE UM CARREGAMENTO DE 600 MIL TONELADAS POR CAUSA DO ATRASO.

WILEN MANTELI, PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS, INFORMA QUE ALÉM DA FALTA DE INVESTIMENTO DO GOVERNO EXISTEM AINDA OS ENTRAVES LEGAIS E BUROCRÁTICOS QUE IMPEDEM A NOSSA COMPETITIVIDADE.



Fontes: jornal O Globo, 20 de abril de 2014; jornal O Estado de São Paulo, 1 de janeiro de 2014; Globo.com, 3 de março de 2014.

MARIEL E ROCHA O Brasil tem recursos para investir em portos cubanos e uruguaios, mas não consegue resolver os problemas da infraestrutura portuária nacional e muito menos aprimorar a malha rodoviária do país. O governo investiu US\$ 685 milhões no porto de Mariel, em Cuba, e pretende aportar US\$ 1 bilhão no porto de Rocha, no Uruguai. Tudo isso com recursos do BNDES, ou seja, à custa dos brasileiros.

PARANAGUÁ E RIO GRANDE O pior de tudo é que os terminais brasileiros de Paranaguá e Rio Grande só terão a perder com a concorrência uruguaia, cujo porto será mais moderno, mais capacitado e menos burocrático que os nacionais. Além disso, o porto do país vizinho poderá sugar as cargas da região, afetando o Sul e o Centro-Oeste do Brasil.

CONTRADIÇÃO Segundo o site do governo uruguaio, as estimativas do país são de um movimento de 87,5 milhões de toneladas em 2025, um valor que significa mais que a soma dos terminais de Paranaguá (44,7 milhões de toneladas em 2013) e Rio Grande (33,2 milhões de toneladas em 2013). Para o presidente do Conselho de Administração da LOGZ Logística Brasil, Nelson Carlini, existe uma contradição em tudo isso, afinal, ele diz: “o Brasil não coloca dinheiro nos portos nacionais mas pretende apoiar a construção de um porto no país vizinho”.

ENTRAVES LEGAIS E BUROCRÁTICOS Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), informa que além da falta de investimento do governo nos portos brasileiros, existem ainda os entraves legais e burocráticos que impedem que os terminais nacionais sejam competitivos. Caso se confirme o valor de US\$ 1 bilhão para financiamento ao Uruguai, a quantia seria equivalente ao liberado pelo BNDES ao setor portuário no Brasil em 2012: R\$ 2,4 bilhões.

PREJUÍZOS Para a senadora Ana Amélia (PP), do Rio Grande do Sul, a iniciativa de investir no porto uruguaio é prejudicial ao Brasil, especialmente quando se sabe que investimentos do governo nos portos nacionais estão muito aquém das necessidades do país.

BRASIL E URUGUAI Fontes do governo brasileiro confirmam que estão fornecendo informações técnicas ao projeto do país vizinho. Eles entendem que o porto de Rocha deverá contribuir para a infraestrutura final, criando uma sinergia com os demais portos sul-americanos. Este projeto, inclusive, é parte de uma agenda entre Brasil e Uruguai, criada em 2012 pelos presidentes Dilma Rousseff e José Mujica.

DESCOMPASSO O jornalista Danilo Fariello, do jornal O Globo, escreveu que existe um descompasso entre os diferentes setores do Programa de Investimentos em Logística, lançado pelo governo federal em 2012, com previsão de investimentos de R\$ 213 bilhões. Desse total, os aeroportos já têm assegurados R\$ 8,7 bilhões e as rodovias, R\$ 28,7 bilhões. Já o setor de portos, cuja previsão de investimentos estava estimada em R\$ 54,2 bilhões, teve apenas R\$ 8 bilhões confirmados.

IRONIA Segundo o Globo.com, o Brasil vai colher este ano uma safra de mais de 80 milhões de toneladas de soja, mas faltam estrutura e planejamento para escoar a produção. No Porto de Santos, no litoral paulista, as filas para embarcar o grão chegaram a quase 30 quilômetros, e tem comprador cancelando encomenda. Principal importador de soja do Brasil, a China cancelou a compra de um carregamento de 600 mil toneladas por causa do atraso.

PERPLEXIDADE O que fica de tudo isso é uma grande perplexidade e muitas perguntas. Afinal, como usar recursos nacionais para promover países vizinhos, como Cuba e Uruguai, se os nossos próprios portos estão aquém das nossas necessidades? Como usar o dinheiro dos brasileiros em outras nações quando a nossa própria infraestrutura e nossa mobilidade urbana são deficientes e não atendem nem os empresários e nem os cidadãos? Que governo é esse, que quer fazer bonito lá fora com os nossos recursos enquanto nós, que pagamos a conta, não temos nada de volta? Pois é, existe muita fala e pouca prática neste governo. Acho que está na hora de mudar esse jogo.