

08/10/2018 09:45

Estrutura interna dos portos em tempos de campanha

Por Raphael Nascimento (*)

Propostas e promessas para melhoramento de transporte e comércio do país foram mencionadas em quase todos os meios de comunicação, e estava em 90% dos planos de governo dos 13 **candidatos** a República nestas **eleições** no Brasil. No entanto, era necessário criar condições e projetos específicos dos complexos marinhos, que possibilitassem a análise e as formações econômicas.

Uma pesquisa realizada em vários sites oficiais de aspirantes ao cargo de Presidente da República destaca as prováveis ações nos seguimentos portuários, e as estruturas internas e os investimentos da área portuária. Um dos principais portos do Brasil pelo escoamento de grãos é o Porto de Paranaguá. No Porto Dom Pedro II, acontece o principal escoamento da balança comercial, se destacando no papel contemporâneo da logística no processo de integração territorial e de desenvolvimento. balança comercial, se destacando no papel contemporâneo da logística no processo de integração territorial e de desenvolvimento.

Foi relevante na formação do conjunto de presidenciáveis, as discussões e propostas para todos os setores e a sociedade. Mas como essas ideias afetam o setor portuário?

A Associação dos Terminais Portuários (ABTP) convidou para uma mesa redonda todos os **candidatos** onde questionou publicamente quais as proposições de cada um. Para tanto, independente de quem esteja no Poder, é preciso que ocorra investimento em empregos diretos e indiretos. Para uma melhor gestão dos portos.

O candidato Álvaro Dias (PODEMOS) não declarou projeto destinado ao porto especificamente. Mas afirmou que iria reduzir o custo de transporte de carga e passeio, e que aumentaria a produção em 50% até o ano de 2022.

O Cabo Daciolo (PATRIOTAS) divulgou que não há ações para este segmento, mas assim como o candidato Álvaro Dias, investirá também em rodovias. Já Ciro Gomes (PDT), durante uma visita a Santos, no ano passado, criticou a administração dos portos de forma geral, classificando-a como "entre desastrosa e criminosa", segundo ele, se eleito, investirá R\$ 300 bilhões, quase 5% do PIB e também em rodovias, ferroviária e portos.

Fernando Haddad (PT) promete uma melhor infraestrutura, algo como o já conhecido Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) e assim melhorar o mercado privado. Em contraponto, Geraldo Alckmin quer investir em dragagem para capacitar o fluxo e abrir um maior comércio, desenvolver tarifas entre modais de transportes, e reduzir custos e tempos logísticos.

Guilherme Boulos (PSOL), em uma palestra na Associação Comercial de Santos (ACS), disse que vai investir em infraestrutura de portos e visar o escoamento da produção e acredita nos laços sul-sul. Diferente do candidato Henrique Meirelles (MDB) que não cogitou nenhum projeto para esse setor.

O plano de governo de Jair Bolsonaro (PSL) sugere melhorar a eficiência e reduzir os gastos além de atrair mais investimentos, com o Lema "de Santos à Yokohama" e assim alcançar índices parecidos com os da Coréia do sul (Porto de Busan), Japão (Porto de Yokohama), ou o de Taiwan (Porto de Kaohsiung). Muito parecido João Amoedo (NOVO) quer promover parcerias, mas através de concessões e privatizações que de fato haveria melhorias em todos os aspectos.

Temos os que acreditam em crescer para desenvolver, este é o candidato João Goulart Filho (PPL) que pensa em ampliar a infraestrutura nacional, através de recursos do setor Público, fomentando com a própria produção de insumos. Priorizar a ação do Governo Federal no adensamento a infraestrutura é a proposta de José Maria Eymael (DC) no sistema portuário. Concluindo, a candidata Marina Silva (REDE) e Vera Lúcia (PSTU) não tinham projetos destinados para esse setor específico.

Todas as propostas visam a infraestrutura, a economia, o crescimento sistêmico e algumas se abstêm por não ter um projeto específico. As cidades portuárias produzem uma centralização que regula o sistema de mercado e de toda a região ao ponto de inverter a lógica de manipulação. O porto, para Raffestin (1993), pode ser visto como um lugar de poder e de referência.

Todas as propostas são complexas e algumas até contraditórias. Noto um olhar peculiar com os processos de comércio e infraestruturas, mas o objetivo é analisar como as propostas afetam o setor portuário. Pela percepção do lugar e pelas propostas dos **candidatos** e pelos valores associados por aqueles que o vivenciam.

É provável ainda apostar nas capacidades dos **candidatos** e pensar que não estão banalizando o potencial portuário em função do peso das empresas que apostam em privatizações. Sabe-se que o valor do porto em uma região que acabam ofuscando as outras atividades comerciais em qualquer região quando por vezes sustenta a economia local, um dos benefícios recebidos no local.