CORREIO BRAZILIENSE 03 AGO 2006

O presidente que fechou os portos

CÉSAR BORGES

Senador da República (PFL-BA), foi governador da Bahia

Em 1808, fugindo das guerras napoleônicas, D. João VI se instalou no Brasil e, como primeiro ato, mandou abrir os portos às nações amigas. Os brasileiros ganharam a liberdade de comprar e vender para quem quisessem e o país, ao ganhar novos parceiros comerciais, tomou grande impulso econômico. O resultado foi que, apenas 14 anos depois, decidimos ficar independentes para não voltarmos à situação anterior.

Duzentos anos depois, perdemos a segunda abertura dos portos, igualmente benéfica. Isso porque, no final de junho, o presidente da República publicou veto total a uma lei aprovada pelo Congresso que ampliaria de três meses para dois anos a permanência de barcos de velejadores estrangeiros no Brasil. O veto manteve nossos portos fechados para quase 32 mil famílias que velejam pelo mundo, todos os anos.

Não há país que trate os velejadores com tanta indiferença e burocracia. Noves fora o mar de carimbos pelo qual nenhum deles gosta de navegar, o Brasil ainda exige que, esgotado o visto de turista, nosso visitante tenha que deixar o país no próprio veleiro. Para a Receita Federal, é como se o barco do turista náutico fosse uma mala que devesse acompanhá-lo na saída do país, ao findar seu prazo de permanência.

O navegador Amir Klink, que apoiou o projeto, conta que, nas suas navegações pelo mundo, conheceu muitos velejadores que queriam navegar em nosso litoral, mas temiam vir ao país para enfrentar todos esses transtornos. O medalhista olímpico e ex-secretário nacional e paulista de Esportes, Lars Grael, também apoiou o projeto porque é contra a nuvem burocrática que paira sobre nosso turismo náutico.

Esta é a realidade que procurei alterar com o projeto, permitindo que o país dispute um mercado novo por aqui: somente navegando entre a Europa e o Caribe, existem cerca de 5 mil veleiros. Boa parte poderia ter o Brasil como destino, quando fogem da região na temporada dos furacões. E temos ainda uma estrada oceânica natural — por causa de ventos e correntes marinhas — para o navegador que sai da Europa (basta lembrarmos de Cabral).

O fechamento dos portos brasileiros tem conseqüências para nossa economia. Essas começam pelo poder aquisitivo dos velejadores, que costumam gastar por mês algo estimado em US$ 5 mil, entre despesas pessoais e manutenção da embarcação. O veleiro demanda em manutenção anual cerca de 8% do seu valor. E quando seu proprietário deixasse o país, ainda geraria divisas com a guarda.

Não apenas as cidades do litoral se beneficiariam do turismo náutico. A região Amazônica, por exemplo, é uma imensa atração para navegadores. Além disso, com a chance de deixar o barco sob guarda de alguma marina credenciada, o velejador poderia conhecer outras atrações brasileiras viajando de avião. Isso aumentaria sua permanência entre nós, como todos os manuais de estratégia turística mandam fazer.

Para decepção dos nossos velejadores, o presidente Lula ignorou esses benefícios. Ao justificar o veto, equiparou a uma importação a simples entrada no país de um barco conduzido por um navegador em trânsito provisório. Sob esse ponto de vista, Lula alegou que o brasileiro que importa um barco seria discriminado, porque tem que pagar impostos. Uma comparação absurda!

Certamente, nem o ministro do Turismo foi ouvido, porque o presidente ainda afirmou que, na ausência do proprietário, a permanência do barco no Brasil é desnecessária. Nem ele nem seus assessores entenderam que a essência do projeto é o retorno do navegador. Como o Brasil possui 8 mil quilômetros de litoral, o turista poderia continuar a viagem sem enfrentar nova travessia oceânica.

O pior é que Lula utiliza argumentos da Receita Federal, que foi ouvida e ajudou a aperfeiçoar a proposta durante toda a tramitação. São sugestões dela, por exemplo, a obrigação de atracar a embarcação na ausência do proprietário, que também fica obrigado a comprovar os recursos para manter o barco no país. Foram alterações que tornaram a lei impermeável a fraudes de importação de bens usados.

O governo preferiu atirar ao mar a bússola da criação de empregos no setor náutico, incluindo marinas e oficinas. É como se a praga do Velho do Restelo, o personagem de Camões, tivesse vencido. É como se não tivesse havido navegação, não tivesse havido nem Vasco da Gama nem Cabral. Nem muito menos Fernando Pessoa dizendo que navegar é preciso. Não, no Brasil, navegar não é preciso. Nem são necessários empregos e divisas.