

18 JAN 1993

Depois de perder com a rolagem da divida dos Estados e municípios e com a falta de uma política definida de combate à inflação, a população, que vai pagar a conta nesses dois casos, bem merecia que o governo lhe permitisse ao menos o consolo de fazer o chamado gol de honra. Basta para isso que coloque o peso de sua influência para fazer o Senado aprovar, nesta semana, a reforma dos portos, sem as emendas ali apresentadas, que desvirtuam o texto aceito pela Câmara, ao restabelecer o monopólio da mão-de-obra pelos sindicatos, um dos principais responsáveis pelos altíssimos custos dos portos. Como tanto o presidente Itamar Franco como seu ministro dos Transportes, Alberto Goldman, já se declararam favoráveis ao texto da Câmara, não custa passar das palavras aos atos.

O presidente do Grupo Gerda, Jorge Gerda Johanpeter, depois de uma recente audiência para tratar desse problema com o presidente Itamar Franco, afirma que este lhe assegurou seu apoio ao projeto tal como aprovado pela Câmara. Também o ministro Goldman, ao anunciar a criação de uma câmara setorial para cuidar tanto do problema dos portos como da construção naval, deixou claro que o governo deseja ver o Senado restabelecer em sua integralidade o que foi aprovado pelos deputados, produto de difícil acordo entre todas as partes envolvidas e que contou com o apoio até do mesmo PT que, mais tarde, no Senado, bombardeou, pela ação de Eduardo Suplicy, o que tinha aprovado na Câmara.

A reforma dos portos — por onde circulam mais de 90% de nosso comércio exterior — tem importância decisiva para a modernização e reativação da economia brasileira. A ineficiência e os altos custos do sistema portuário desestimulam importantes setores da economia, que vêem seus produtos encarecidos e sem capacidade de competição no mercado internacional. A redução dos custos nos portos atuará, por-

tanto, como forte estímulo à expansão tanto da agricultura como da indústria, abrindo perspectivas para a colocação mais fácil de seus produtos. Como a economia é um sistema interligado, isso significará a geração de mais impostos, mais empregos, novos negócios.

Por causa do caro e péssimo desempenho de nossos portos, calcula-se que o País perde anualmente cerca de US\$ 5 bilhões. Visto do ponto de vista dos trabalhadores, isso significa que deixam de ser criados cerca de 350 mil empregos. Nada disso, contudo, abala o poderoso **lobby** dos estivadores, no qual pontificam senadores como Mário Covas (PSDB), Eduardo Suplicy (PT-SP) e Mansueto de Lavor (PMDB-SP), muito mais preocupados com os dividendos eleitorais que pensam tirar da corte que fazem a uma categoria profissional do que com os interesses maiores do País.

Os estivadores e, por extensão, seus aliados insistem em manter o odioso privilégio corporativo do monopólio da mão-de-obra avulsa nos portos. É ele que lhes permite explorar vergonhosamente o trabalho escravo dos “bagrinhos”, aos quais impedem sistematicamente o acesso ao clube fechado do sindicato. Ficar ao lado dos estivadores, a pretexto de defender conquistas “trabalhistas”, não é sério. Onde ficam os direitos trabalhistas dos “bagrinhos”? E os dos que perdem 350 mil empregos?

O que o Senado deve decidir esta semana é se fica ao lado dos privilégios de algumas dezenas de milhares de estivadores, cuja arrogância não tem limites, ou dos interesses maiores do País, inclusive da grande massa dos trabalhadores. Se o governo passar das palavras aos atos, colocando o peso de sua influência em favor da modernização dos portos tal como foi definida pela Câmara com metade do empenho com que está trabalhando para conseguir os US\$ 12 bilhões extras de arrecadação do “ajuste fiscal”, poderá facilitar muito a decisão dos senadores.