

JA
QUEM LÊ, CONFIA

A decisão de Eduardo Leite

Um parecer da PGE recomenda rescisão da concessão do Cais Mauá, por descumprimento do contrato pelo empreendedor. A empresa pede 90 dias para apresentar um plano



Foto: Tânia Meinerz

ATÉ QUANDO?

*Cais Mauá, onde a cidade nasceu, está fechado,
abandonado e tem futuro incerto*

Nota do editor



Elmar Bones

Caranguejo é como alguns cronistas se referem aos que não concordam com o que eles defendem.

O apelido vem de uma surrada parábola: os caranguejos que tentam escapar de um balde e não conseguem porque os que alcançam a borda são puxados pelos que estão abaixo.

O que nos caranguejos é instinto, nos humanos seria o ciúme, a inveja do sucesso alheio, que os - levam a “puxar para baixo”.

É uma maneira de desqualificar o crítico, atribuindo-lhe um sentimento menor e eximindo-se de responder às perguntas.

No caso do Cais Mauá, os caranguejos seriam todos os que apontam os erros deste projeto, desde os termos da licitação até a solução proposta para reaproximar a cidade do seu rio/lago.

Como o projeto comercial-imobiliário foi aprovado pelo mercado, só caranguejo mesmo para criticar. Agora, que o fracasso está escancarado (mais por conta do mercado do que dos caranguejos, na verdade), busca-se, quase desesperadamente, uma saída para evitar o que se tornou inevitável: um grande debate a começar do zero sobre o que fazer com o Cais Mauá.

O argumento de que já se perdeu muito tempo e de que não há o que discutir é o que nos fez perder os últimos 30 anos.

Cais

sm sing e pl

Lugar lajeado para desembarque de passageiros ou carga nas margens dos rios ou do mar.

(Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa, Aurélio Buarque de Holanda)

Onde nasceu Porto Alegre

Foi no pequeno ancoradouro, localizado na altura da atual Praça da Alfândega, que desembarcaram os casais de açorianos que dariam origem a cidade, em 1752.

Ali, junto ao então chamado Porto de Viamão, formou-se “um arraial de casas de palha, habitadas de casais da ilha”, conforme descreve o coronel Blasco, ajudante do governador Gomes Freire, em sua “Notícia Breve”, de 1754.

“A cidade de Porto Alegre tem um ancoradouro magnífico aonde das embarcações quase se pode falar para as casas dos seus proprietários ou correspondentes”, anotou Antônio Gonçalves Chaves, em 1822.

O ancoradouro, que se tornou porto nos séculos seguintes, não foi só o berço. Foi o canal de ligação com o mundo, por onde entravam e saíam as pessoas e as mercadorias para os mais diferentes lugares. Foi o motor dos períodos de maior prosperidade da capital.

No auge do seu poder, Getúlio Vargas descia de um hidroavião, saudado por

uma multidão no pórtico do cais Mauá. Até 1957 era um dos mais movimentados portos brasileiros, com mais de três milhões de toneladas movimentadas por ano.

Quando começou a era dos grandes transatlânticos, apareceram as limitações por causa do calado - no cais mauá o limite é 5,5 metros de profundidade, os grandes navios precisam de pelo menos 12 metros.

A política nacional de transportes, ao dar prioridade às rodovias, completou o quadro que levou à decadência do porto.

Além da queda das atividades portuárias, o cais foi isolado com a construção de um muro em toda sua extensão, para prevenir enchentes que ameaçavam o centro histórico da cidade.

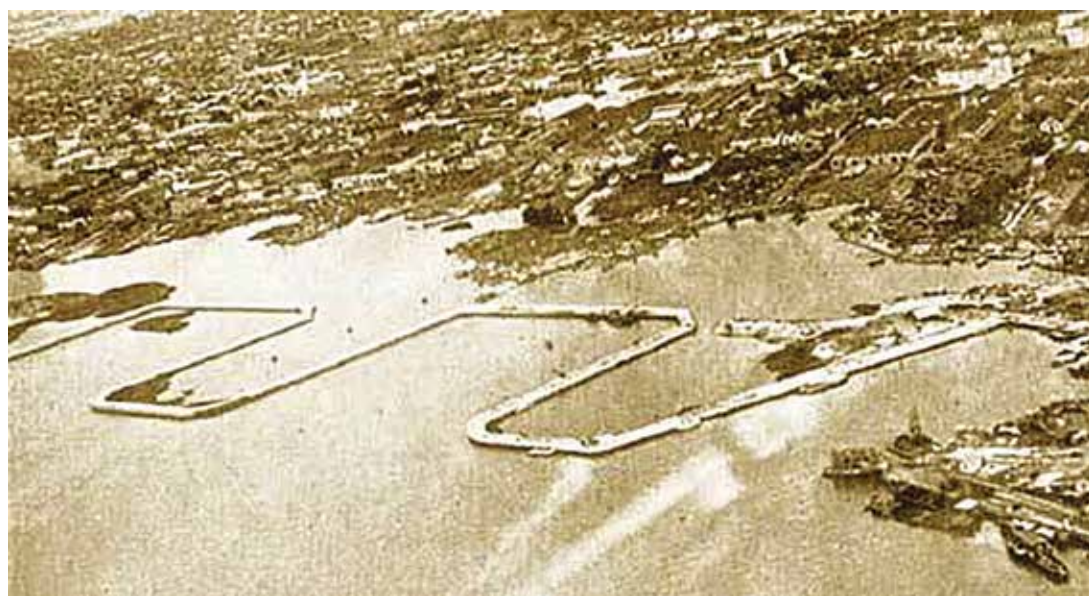
O “muro da Mauá”, uma barreira de concreto com quatro metros enterrados e dois metros de altura, foi erguido em 1973 como defesa contra enchentes.

Desde então, busca-se uma solução para tirar o cais do isolamento e devolvê-lo à população.



Na aquarela de Herrmann Rudolf Wendroth, o porto de Porto Alegre, em 1852

(Reprodução)



O início da construção do novo porto na década de 1920

(Reprodução)

EXPEDIENTE



REDAÇÃO

Av. Borges de Medeiros, 915,
conj. 203, Centro Histórico -
CEP 90020-025 - PoA/RS

MAIO DE 2019

O Jornal JÁ é uma publicação da JÁ Editora

Editor: Elmar Bones

Reportagem: Naira Hofmeister, Elmar Bones e Patrícia Marini

Fotografia: Arfio Mazzei, Ricardo Stricher, Tânia Meinerz, Arquivo JÁ, PMPA

Diagramação: Tiago Lobo

Direção de arte: Andres Vince

Edição fechada às 18h de 22/05/2019

CONTATOS

(51) 3330-7272

www.jornalja.com.br

jornaljaeditora@gmail.com

jornaljanaweb

jornal_ja

Cais é bomba na mesa

Depois de atravessar seis governos, a tão esperada revitalização do Cais Mauá não saiu do papel e, desde janeiro, está pousada na mesa governador Eduardo Leite, como uma bomba-relógio.

Terreno mais valioso de Porto Alegre, com três quilômetros de extensão diante do Guaíba, o cais está abandonado. Os prédios e os equipamentos tombados pelo patrimônio público estão em risco.

Cercada e trancada a cadeado, a área de 180 hectares junto ao centro histórico da capital está, desde 2010, concedida por 25 anos a uma empresa privada.

O projeto de reconciliar a cidade com seu porto, com um novo espaço de convivência e lazer que revolucionaria o centro histórico de Porto Alegre, parece cada vez mais distante.

A Cais Mauá do Brasil, que ganhou a concessão, prometia investir 500 milhões para implantar em quatro anos um novo pólo empresarial-comercial na área do antigo porto da capital. Com os recursos da exploração comercial-imobiliária seriam bancados os restauros dos bens tombados pelo patrimônio.



Governador recebe relatório da Procuradoria Geral do Estado que recomenda a rescisão do contrato de concessão do Cais Mauá

A empresa trocou cinco vezes de direção e só acumula dívidas, sem dar início às obras. O fundo criado para atrair investidores está a zero, embora tenha captado R\$ 130 milhões de fundos de pensão.

Um relatório da Procuradoria Geral do Estado aponta sete razões para que o governador Eduardo Leite denuncie como nulo o contrato de concessão do cais Mauá.

Um ofício da concessionária Cais Mauá do Brasil, protocolado em 15 de abril, pede ao governador que não tome nenhuma deci-

são antes de 90 dias, quando apresentará um plano e garantias para as obras de revitalização do cais Mauá.

Os novos gestores, que assumiram há um ano, querem apagar o passado e propõem uma “repactuação”. Reformar o contrato, revendo prazos e compromissos, inclusive um novo projeto de obras.

Prometem apresentar as garantias que até agora não apareceram e adiantam inclusive o nome de um parceiro poderoso, o grupo Power China, gigante estatal chinês, que atua em mais de 100 paí-

ses com projetos de energia, construção naval e infraestrutura. O grupo chinês tem, inclusive, um projeto de termoeletrica no Rio Grande do Sul, para gerar 600 MW, queimando carvão.

Se o governo levar adiante a intenção já anunciada de rescindir o contrato, a empresa também já anunciou que vai à Justiça. Já mandou inclusive fazer uma avaliação de seu valor de mercado por uma auditoria internacional: R\$ 230 milhões.

A repactuação do contrato tem empecilhos de

toda ordem, a começar pelos atores em cena, que não são os mesmos que assinaram em 2010.

O governador, que levou o problema na bagagem em sua viagem de dez dias ao exterior, voltou com ele na mala. Na ida, fez saber sua intenção de rescindir o contrato. Desde que voltou, porém, se mantém em silêncio e dá entrevistas sem perguntas sobre o assunto.

Em qualquer hipótese, não há uma solução à vista para o impasse que se criou em torno do Cais Mauá.

Três camadas de burocracia

Espaço definidor da cidade, o Cais Mauá tem vocação para tornar-se um grande complexo de lazer e turismo, ainda que mantivesse atividades portuárias.

Reconhecida há 30 anos, a “vocação turística”, porém, não se realiza. Todas as tentativas fracassaram. Sucumbiram diante de entraves técnicos, falta de dinheiro, irregularidades e até mesmo por disputas político-partidárias – tudo agravado pelo fato de a área depender das três esferas governamentais:

- 1) está em solo do município de Porto Alegre, portanto, deve seguir o regime urbanístico determinado pela Prefeitura;
- 2) foi construída pelo Governo do Estado, que regula a operação da atividade portuária através da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH);
- 3) é zona de interesse nacional e área de Marinha, portanto, responde também à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e à Se-

cretaria de Portos da Presidência da República.

Só para “desafetar” as áreas, um tortuoso circuito burocrático teve que ser percorrido para definir quem poderia conceder o quê no cais.

No ano em que foi assinado o contrato de concessão, no final de 2010, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) questionava na Justiça, a competência do Estado para promover o arrendamento, sem a anuência da União.

Esta pendência com a Antaq só foi resolvida dois anos depois da concessão. A conciliação entre as partes foi homologada no ano de 2012 e, em março, houve a assinatura de um termo aditivo para reconhecer a participação da Agência Nacional de Transportes Aquáticos (Antaq) como “fiscalizadora do contrato e das obras”.

Em 2019, uma das mudanças que ainda se discute para viabilizar a revitalização do cais é retirar qualquer ingerência da Antaq nas decisões sobre a área.



O projeto do governo Collares, no final da década de 1980, foi condenado por privilegiar interesses imobiliários

Um destino para o cais

Alceu de Deus Collares foi o primeiro negro a sentar na cadeira de governador do Rio Grande do Sul, em 1988. Foi também o primeiro eleito pelo voto direto, depois da ditadura. E um de seus primeiros projetos foi a revitalização do Cais Mauá.

“Desde então, a revitalização do porto é promessa em todas as eleições

para prefeito em Porto Alegre. Já se passaram mais de 30 anos e ninguém conseguiu”, lembra Sebastião Mello, ex-vice-prefeito, hoje deputado estadual (MDB).

O projeto de Collares previa o aproveitamento de 1.400 metros de cais. Os armazéns seriam transformados em lojas, com a construção de um Centro de Convenções e

um hotel de luxo. Tinha também a sua contrapartida cultural, com “corredores temáticos” que se conectariam com ruas adjacentes e equipamentos públicos fora do porto.

Sem meias palavras, os engenheiros Hermes Vargas dos Santos e O’Neill de Lima Paz, do Gabinete de Planejamento e Coordenação do Deprec, uma autarquia estadual

que cuidava de “portos e canais”, condenaram a proposta em um parecer: o projeto atendia exclusivamente a “interesses do comércio e dos empreendimentos imobiliários” e era “destituído de valor social”.

“Nos países desenvolvidos, dificilmente a administração pública abriria mão de tal parcela afeta aos recursos hídri-

cos e aos interesses dos transportes em favor de um centro de comércio, lazer e turismo (shopping center) de valor cultural discutível (pressão imobiliária), considerando as diversas necessidades da população da Capital relativas a saúde, segurança, saneamento básico, habitação, transportes, educação e outros”, apontaram.



Após incêndio, novo projeto foi apresentado mas nunca saiu do papel

Incêndio criminoso frustrou planos

As gestões petistas, por 16 anos na Prefeitura, tentaram ideias diferentes para revitalizar o cais.

Olívio Dutra (1989-1992) pensou em instalar um restaurante popular e uma escola de alfabetização de jovens e adultos, que também poderia receber shows e apresentações teatrais.

Dez anos mais tarde, já governador, Olívio quis desenvolver no local um complexo cinematográfico.

Em sua gestão na prefeitura (1997-2000), Raul Pont formalizou no Ministério dos Transportes um pedido para que a gestão do porto passasse a ser municipal – a intenção era revigorar a atividade

portuária. “Trouxemos especialistas de Barcelona e fizemos um plano diretor para a área, mas não houve interesse do mercado”, lamenta o ex-prefeito.

O plano B de Raul Pont era cultural-gastronômico: conceder um antigo galpão histórico ao lado do Gasômetro – chamado “Pavilhão das Tesouras” – para o empresário Dado Bier, e dois armazéns para o Banco do Brasil instalar o seu centro cultural.

As tratativas avançaram, mas um incêndio misterioso destruiu o Pavilhão das Tesouras – “Ninguém me convence que não foi atentado, sacanagem”, admite Pont. O negócio com o Centro Cultural do BB também foi abandonado.



Foto: Roosevelt Pinheiro/ABR

Cais do Porto

Alceu Collares lançou um projeto que ocuparia toda a área, desde a “Ponta da Cadeia”, com os prédios da administração do porto, até os últimos blocos de armazéns do Cais Mauá: um “centro de comércio, lazer e turismo”.



Foto: Edilson Rodrigues/ABR

“Porto dos Casais”

Britto lançou um concurso em 1996 para escolher projeto arquitetônico e plano de negócios para o cais. O vencedor previu shopping, hotel, centro empresarial e um teatro para a Ospa.

Concurso público atraiu 137 projetos

Sucessor de Alceu Collares, o jornalista Antônio Britto (PMDB 1995-1998) elegeu a revitalização do Cais Mauá como uma das prioridades do seu governo. Lançou um concurso público para escolher um projeto arquitetônico e plano de negócios para o cais.

O concurso público organizado pelo governo do Estado em 1996, com a chancela do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB-RS), teve 137 equipes inscritas. Alguns dos projetos concorrentes previam parques públicos para o local, mas os vencedores tinham uma proposta bastante semelhante à atual.

“Nosso projeto era o mais comercial, por isso vencemos”, admite Felipe Pacheco integrante da equipe vencedora do concurso (liderada pelo arquiteto Alberto Adomilli). Segundo ele, o plano foi feito de acordo com o que o Estado havia sugerido: o empreendimento teria que atrair investidores privados para não depender de verbas públicas.

Britto não foi adiante porque não conseguiu licenciar a obra na Prefeitura – o projeto previa a ampliação do aterro na área próxima ao Gasômetro e isso foi reprovado, tanto pelos técnicos da Prefeitura quando pela autoridade portuária, pois “comprometeria a navegação no Guaíba”.

Para Felipe Pacheco, o que barrou o projeto foi a rusga política entre Britto, que concorreria à reeleição em 1998, e o PT que comandava Porto Alegre (e assumiria, em 1999, também o Governo do Estado com Olívio Dutra). “Foi ideológico”, lamenta o arquiteto.

Nos desenhos que Pacheco ainda guarda em um canudo no seu escritório no bairro Petrópolis, aparece um shopping com dois pavimentos ao lado da Usina do Gasômetro – local onde também seriam construídos um hotel 5 estrelas, um centro empresarial de alta tecnologia (o grande chamariz era oferecer conexão de internet já instalada) e um teatro para a Orquestra Sinfônica de Porto Alegre (Ospa). Este seria o



Simulação 3D de trecho do projeto “Porto dos Casais”



Arquiteto Felipe Pacheco



Proposta de 1996 tinha semelhanças com a atual, como shopping e torres

único investimento feito pelo poder público.

Assim como a atual proposta, o edifício sede do então Deprec (hoje SPH) seria transformado em um hotel e os armazéns estariam divididos entre aqueles que seriam ocupados por atividades culturais (pórtico e armazéns A e B), shopping de design e um parque dedicado ao Mercosul. O armazém B3 abrigaria um terminal hidro-ferroviário.

“Na época fomos acusados de privatistas, mas o projeto atual restringe bem mais o espaço público que o nosso”, compara o arquiteto.

O projeto previa estacionamentos subterrâneos e a área onde seriam construídos os prédios novos, entre o Gasômetro e o armazém A7, era toda permeável, com praças e passeios públicos entre uma edificação e outra. Hoje, a proposta é de um shopping ocupando todo o terreno e as vagas para automóveis não serão no subsolo.

Em 1996, a intenção era ainda transformar a Mauá em uma avenida-parque plantando 5 mil árvores. Haveria quatro pistas para automóveis, duas rápidas, no centro, e duas lentas, nas laterais.

A grande diferença em relação ao projeto atual era a solução dada ao muro da Mauá, que seria derrubado. Para substituí-lo, Adomilli projetou um muro móvel na beira do Guaíba. Era a contrapartida principal do projeto, ao custo de R\$ 2 milhões – menos de 2% do total do investimento previsto.

Utilizando os cálculos de recursos necessários ao empreendimento feitos pela PUC-RS, os 2% em valores atuais seriam o equivalente a R\$ 13 milhões, metade do que o atual concessionário propôs em abril de 2015 como compensações à cidade.



Pólo de cinema

Quando prefeito, Olívio Dutra pensou num restaurante popular e uma escola que também seria um espaço para apresentações artísticas. Como governador, quis desenvolver no local um complexo cinematográfico, que não foi adiante.



Retomada

Rigotto tentou dar sequência ao projeto Porto dos Casais, do governo Britto. Mas também não houve sucesso.



Foto: Ivan Andrade / Piratini

Dezembro de 2010: nos últimos dias do seu mandato, governadora Yeda Crusius assina o contrato de concessão sob aplausos

Yeda deixou a área concedida

O contrato de concessão do Cais Mauá foi assinado pela governadora Yeda Crusius, em 23 de dezembro de 2010, uma semana antes do final de seu mandato.

Era na verdade uma versão turbinada da proposta formulada por Antônio Britto, 14 anos antes, e que fora retomada pelo também peemedebista Germano Rigotto.

A eleição de Rigotto ao governo estadual, em 2003, coincidiria com o mandato de José Fogaça, do mesmo partido, na Prefeitura de Porto Alegre e isso facilitou as coisas. Uma comissão mista com técnicos do município e do Estado foi, então, formada, sob a coordenação do advogado Ede-
mar Tutikian, na época diretor do Badesul.

Os quatro anos de Rigotto não foram, porém, suficientes para superar todas as dificuldades burocráticas, mas no final um estudo ficou pronto e um edital chegou a ser preparado.

Por isso, quando assumiu em



Foto: Ivan Andrade / Piratini

Nelson Proença, Augusto Lara, Daniel Andrade e Ede-
mar Tutikian: plano está pronto

2007, Yeda Crusius tinha a base pronta para revitalização do cais e pode abrir prazo para propostas e manifestação de interesse de eventuais investidores.

Oito propostas foram recebidas, algumas mirabolantes: uma previa edifícios avançando sobre as águas, outro queria tornar

subterrâneo o trecho da linha do Trensurb, para eliminar todos os obstáculos entre a cidade e o porto.

Três grupos foram selecionados e um deles foi escolhido para desenvolver o estudo que seria a base do edital. A foto dos quatro secretários que se envolveram

projeto ganhou destaque nos jornais. Mas só em julho de 2010, pode ser aberta a licitação e cinco meses depois, às vésperas do Natal, a governadora assinou o contrato com o único concorrente que se apresentou, o Consórcio Cais Mauá do Brasil.

Mesmo assim, o contrato foi assinado quando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários ainda tentava impugnar judicialmente a concessão, porque envolvia uma área portuária e precisava do aval da União.

Essa pendência só foi resolvida (parcialmente) em 2012 quando um acordo foi assinado, pelo então governador Tarso Genro com a Antaq. A esta altura, porém, mudanças na composição acionária do consórcio vencedor iriam mudar a direção do projeto, criando uma nova situação que acabaria por comprometer definitivamente o empreendimento.

Passados quase dez anos, com todos os prazos vencidos, o Cais Mauá tem o futuro incerto.

Luis Macedo / Câmara



Concessão

Em 2007, Yeda Crusius (PSDB) pediu propostas da iniciativa privada. Uma semana antes de deixar o governo, assinou contrato com o único concorrente que se apresentou na licitação.

Arquivo Palácio Piratini



Distanciamento

O governador Tarso Genro se envolveu o mínimo com o projeto. Mas não o entrouvrou, nem acatou a recomendação da PGE de romper o contrato.

Arquivo Palácio Piratini



Anistia

Ivo Sartori (PMDB) nomeou grupo técnico, que anistiou a Cais Mauá do Brasil de todas as pendências em relação ao contrato, inclusive dívidas de aluguel.

Aumentou o espaço, reduziu o aluguel



Uma comparação entre o projeto de 1996 (governo Britto) e o atual, da Cais Mauá do Brasil, revela que o princípio se manteve o mesmo: shopping center/espigões como eixo dos negócios. Há, porém, diferenças entre eles.

A mais evidente delas envolve o valor do arren-

damento e o tamanho da área concedida.

No projeto de 1996 o custo foi calculado em R\$ 104 milhões – incluindo a construção de shopping, torres e hotel – e o arrendamento da área à iniciativa privada avaliado em mais de R\$ 6 milhões ao ano.

Tomando como base esses valores, atualizados

segundo o IPCA para julho de 2010, quando foi lançada a licitação de revitalização do Cais Mauá, o investimento alcançaria R\$ 260 milhões e o arrendamento ficaria em R\$ 15 milhões.

O edital de 2010, porém, previa investimento mínimo de R\$ 350 milhões, enquanto o arrendamento caía para R\$ 2,5 milhões – esse paga-

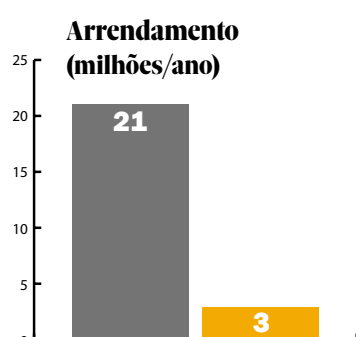
mento foi recalculado em 2011 para R\$ 3 milhões ao ano, ainda assim, corresponde à quinta parte do valor de 1996 corrigido pela inflação.

Na contramão do preço a ser pago, a área concedida para a iniciativa privada aumentou. Há 20 anos, eram aproximadamente 140 mil m². Hoje o consórcio Cais Mauá tem nas

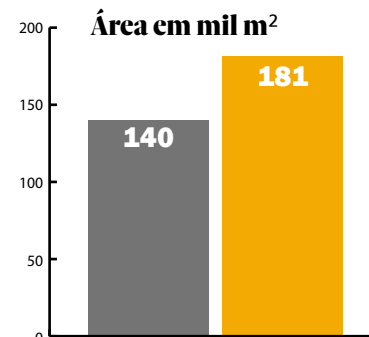
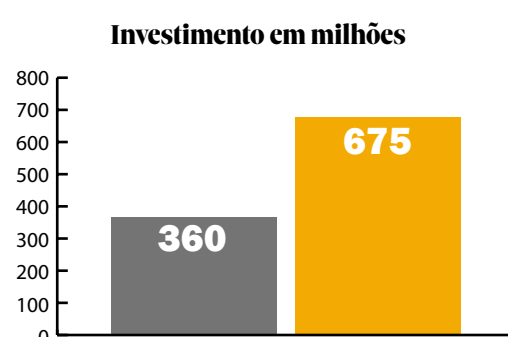
mãos 181 mil m², quase um terço a mais.

Cada metro quadrado do Cais Mauá custa ao empreendedor menos de R\$ 1,40 por mês enquanto o valor médio de aluguel na região, segundo os Dados do Mercado Imobiliário proporcionados pela corretora de imóveis virtual Viva Real, é de R\$ 24,00.

Comparação entre projetos



* Valores atualizados para 2016



Legenda

- Porto dos Casais*
- Cais Mauá S.A.

Um ano sem pagar aluguel

Logo após a assinatura, o consórcio conseguiu mudanças no contrato, alterando o início da vigência para março de 2012, dois anos depois. Um dos artigos estipula que durante os três primeiros anos de contrato o consórcio pagaria apenas 10% do valor total do arrendamento, ou seja, R\$ 300 mil por ano.

Passado esse período – portanto, a partir de março de 2015 – o empreendedor deveria passar a pagar a totalidade do valor do arrendamento, R\$ 3 milhões por ano, que seriam reinvestidos na atividade portuária.

“Adimpliram (pagaram) os 10% até finalizar o terceiro ano. Quando passaria para um valor considerável, fizeram um requerimento e foi concedida a suspensão do pagamento até que saiam as licenças para o empreendimento”, explica, num relatório, o diretor-geral da Secretaria de Estado dos Transportes, Vanderlan Frank Carvalho.

Ou seja, a soma dos pagamentos do Cais Mauá pela concessão da área até hoje ainda não chegou a R\$ 1 milhão – foram três parcelas de R\$ 300 mil, nos três primeiros anos de vigência do contrato.

No mais recente relatório sobre o caso, produzido por um grupo de trabalho e entregue ao governador Eduardo Leite na quinta-feira, 11 de abril, consta que a dívida do concessionário com o governo do Estado seria de R\$ 6,7 milhões. Ou seja, um entendimento de que mesmo depois do licenciamento emitido em dezembro de 2017, o consórcio continuou sem pagar nada.

Um dos itens da “reapactuação” que o consórcio está propondo ao governo, sugere que essa dívida seja desconsiderada e que o pagamento seja a partir do início efetivo das obras.

Ideia inicial era financiar a reativação do porto

Em 1999, quando o projeto Porto dos Casais foi engavetado pelo governador Olívio Dutra, sucessor de Britto, o Cais Mauá ainda operava com cargas.

A decisão inicial de concedê-lo à iniciativa privada foi aprovada pelo

Conselho da Autoridade Portuária (CAP) como forma de sustentar o restante da área de embarque e desembarque, que estava deficitária.

Ante a falta de recursos públicos, os integrantes do CAP julgaram que poderia ser um bom negócio en-

tregar o Cais Mauá para a iniciativa privada. Assim, “o porto teria uma fonte de receita para investir em seus equipamentos, dragagens, e uma série de questões operacionais”, conforme registra uma das atas das reuniões do CAP no ano 2000.

Quase 20 anos depois, o plano original foi totalmente frustrado. A área saiu inteiramente do alcance das autoridades portuárias e o arrendatário é o Estado do Rio Grande do Sul, com a concessão desvinculada de qualquer contrapartida ao porto.



O porto no auge, na década de 1970: cais lotado e sete navios em espera

“Não era descarte de uma área que não interessa”



Guindastes de solo no Cais Mauá, o único da Capital que os suporta

Ao aprovar a concessão, os conselheiros do CAP advertiram quanto à garantia do pagamento previsto no contrato, pois sem isso o negócio perderia o sentido.

“Se não houvesse essa motivação, a área continuaria a ser operacional, como de fato era”, manifestou o então presidente do CAP em 5 de outubro de 2010, engenheiro Ricardo de Almeida Maia.

“Não era um descarte de uma área que não interessasse mais, pelo contrário, ainda é uma área nobre”, complementou, na ocasião.

É verdade que o Cais Mauá não comportaria atividades portuárias modernas por não possuir a chamada retroárea – onde usualmente são colocados contêineres, que é o

que move o mundo do transporte de cargas por hidrovias.

Porém a laje do Mauá é mais resistente que as dos outros cais porto-alegrenses (Navegantes e Marcílio Dias). Aguenta 40 toneladas e, por isso, só no Mauá é possível operar guindastes de solo – navios que atracam em outras partes na Capital precisam ter guindastes embarcados para poder descarregar.

Esse, aliás, foi um dos motivos para os técnicos terem embargado a iniciativa do prefeito Collares, lá nos anos 80. Segundo um parecer anexo ao processo, “dos três cais de Porto Alegre, apenas o Mauá pode operar grandes cargas devido a sua constituição de cais de gravidade”.



Docas foram anexadas para garantir as torres

A proposta originalmente aprovada pelo Conselho da Autoridade Portuária (CAP) permitia o “uso para outras finalidades” apenas da área compreendida entre a Usina do Gasômetro e o armazém B3. Essa área foi considerada insuficiente para atrair o interesse da iniciativa privada.

Por isso, em 17 de agosto de 2006, o governo do Estado mandou à reunião do CAP o coordenador da Comissão de Revitalização do Cais Mauá, Edegar Tutikian, para convencer o conselho a ampliar a área para o empreendimento, abocanhando também as docas.

Tutikian é o “homem do Cais” porque desde então ele carrega consigo o projeto de revitalização, apesar das mudanças políticas.

Quando Yeda foi substituída por Tarso Genro (PT) no Piratini, ele migrou – e com ele o projeto do Cais – para a gestão municipal de José Fortunati (PDT), onde se tornou porta-voz da revitalização.



Foto: Ricardo Sticher

Área foi considerada insuficiente para atrair o interesse da iniciativa privada

Naquele agosto de 2006, Tutikian compareceu ao CAP secundado pela secretária de Transportes, Gertrudes Pelissaro dos Santos. Estavam lá para fazer um apelo aos conselheiros para que ampliassem a área que seria concedida à iniciativa privada.

“O projeto que inicia na ponta do Gasômetro e vai até o armazém B3 tem limitações, uma vez que há o tombamento de determinados armazéns”,

explicou, introduzindo o assunto.

“Em face às limitações técnicas, pretende-se viabilizar o interesse de empreendedores privados com a disponibilização de novas áreas”: eram as docas 1 a 4, até então utilizadas para atividades de apoio portuário.

A licitação de 2010, portanto, englobaria toda a área desde o Gasômetro até a doca 4. “A área que será agregada viabilizará a exploração econômica

do futuro empreendimento atraindo investidores e possibilitando novas fontes para a Administração Portuária”, registra a ata do CAP.

A manobra de inclusão de novas áreas também acabou destinando ao empreendimento a praça Edgar Schneider e o prédio do antigo frigorífico, uma região para a qual os empreendedores previam a instalação de uma unidade educacional de Ensino Superior.

Um outro ponto que mereceu atenção especial da Comissão do Cais Mauá foi a necessidade de mudar os índices construtivos na área do cais, para permitir prédios de 100 metros de altura, o que foi aprovado pela Câmara Municipal em 2009.

Esse foi o principal motivo que deflagrou um movimento de cidadãos para combater o modelo proposto, baseado no tripé shopping-espigões-estacionamento.



Imagem: Cais Mauá do Brasil S.A.

Estudo preliminar estimou que negócio do Cais pode movimentar até 1 bilhão

Negócio de R\$ 1 bilhão por ano

Arrendamento vai custar menos de 2% da receita

A estas alturas ninguém mais sabe o tamanho certo do negócio que se pretende instalar no Cais Mauá com o projeto de revitalização. Falou-se inicialmente em um investimento de R\$ 350 milhões para colocar de pé toda a estrutura: hotel, prédio co-

mercial, shopping, praças, além da revitalização dos onze armazéns tombados pelo patrimônio público. Depois, quando saíram as primeiras licenças, os gestores falaram entre R\$ 500 e 700 milhões. Muitas alterações também foram anunciadas a tal ponto que hoje não se tem mais

noção do que é o projeto. Pelos termos do contrato, enquanto o faturamento anual for inferior a R\$ 160 milhões, a concessionária pagaria R\$ 3 milhões por ano de outorga. Quando a receita superar os R\$ 160 milhões por ano, o arrendamento passará a ser um percentual do valor auferi-

do: 1,95% do faturamento bruto. Esse seria o recurso disponível para aplicar na modernização da área portuária ainda em operação em Porto Alegre. Na parte das contrapartidas ao interesse público, teria os estimados 16 mil empregos e R\$ 70 milhões de ICMS anualmente.



Imagens: Cais Mauá do Brasil

Torres comerciais**Armazéns****Shopping**

Estimativa de receitas do complexo Cais Mauá

927 milhões em receitas estimadas

A exploração comercial de toda a área do Cais Mauá, com shopping, hotéis, estacionamento e tudo mais, poderá movimentar R\$ 1 bilhão por ano, segundo cálculo feito pela Faculdade de Administração da PUC-RS, separando as receitas conforme o nicho de negócio.

Empreendimento	Receita
Shopping tradicional	R\$ 472.833.083
Shopping a céu aberto	R\$ 250.706.493
Estacionamento	R\$ 17.461.600
Torres	R\$ 152.283.718
Hotel 1	R\$ 8.356.000
Hotel 2	R\$ 6.517.000
Centro de Convenções	R\$ 12.225.000
Roda 360	R\$ 5.800.000
Everfly (táxi aéreo)	R\$ 972.000
Total	R\$ 927.154.894

Fonte: PUCRS

Fundo se tornou controlador

A “Cais Mauá do Brasil Sociedade Anônima” foi registrada na Junta Comercial de Porto Alegre no dia 9 de dezembro de 2010 (15 dias antes da assinatura do contrato de concessão) com o capital de R\$ 1.000 (mil reais), tendo como sócios quatro empresas espanholas e uma brasileira.

A situação começou a mudar menos de um ano depois. “A crise na Europa frustrou a garantia de aportes por potenciais investidores entre ingleses e espanhóis”, explicou o diretor Francisco Javier Arán, representante dos espanhóis no negócio.

Teve início, então, uma intrincada manobra para a saída dos espanhóis, sem ferir a concessão. Eles tinham 90% da Cais Mauá do Brasil e eram os “fiadores técnicos” do projeto.

Foi chamada a NSG Capital e Participações, uma gestora de ativos financeiros do Rio de Janeiro, para estruturar um Fundo de Investimentos e Participações Cais Mauá, para buscar investidores. “Agora temos um parceiro forte”, saudou Javier Arán.

O primeiro passo foi criar uma holding para representar as empresas espanholas que pretendiam sair aos poucos do negócio. Três delas formam a GSS (Gis, Spim e Solo) e compram os 10% da Iberosport, ficando com 90% da Cais Mauá do Brasil S.A. A Contern segue com seus 10%.

Ocorre, então, um primeiro aumento de capital, de R\$ 1.000 (mil reais) para R\$ 2,2 milhões, registrado na ata da assembleia geral, em 18 de outubro de 2012. O aumento de capital é o mecanismo para transferir o controle da empresa. Começa com a entrada do Fundo RSB1, administrado pela NSG, que compra 3,5% das ações dos espanhóis.

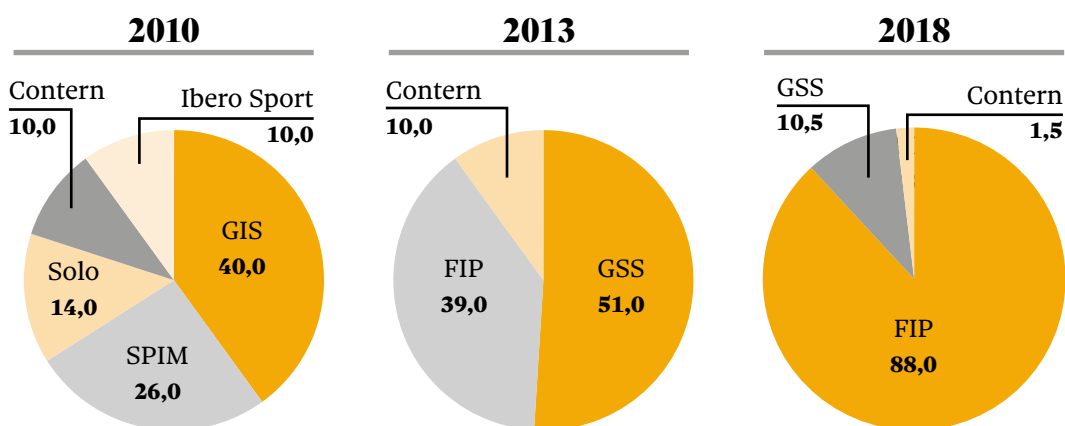
Em seguida, quando o FIP Cais Mauá começa a captar recursos de fundos de previdência, ele mesmo passa a bancar os sucessivos aumentos de capital,



Júlia Costa, Luiz Eduardo Franco de Abreu e Ademir Schneider, da NSG

Controle acionário

(% de participação societária)



absorvendo inclusive a parte do Fundo RSB1.

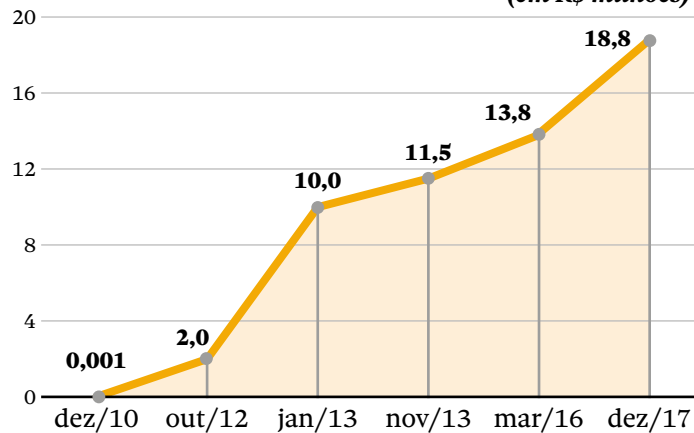
O demonstrativo financeiro do FIP, de 30 de junho de 2015, registra que nos 18 meses anteriores foram feitas nove operações de “adiantamento para futuro aumento de capital” que totalizam R\$ 18,8 milhões.

Além da captação de recursos e gestão do fundo, a NSG assumiu também o plano de negócios, afastando o empresário Maurênio Stortti, que trabalhava no projeto desde o início e já tinha contratos firmados com tradicionais marcas locais e nacionais. Com isso o plano de negócios voltou à estaca zero.

No dia 12 de dezembro de 2012, o presidente da NSG Capital, Luiz Eduardo Abreu, apresentou-se à imprensa em Porto Alegre. Disse que a NSG administrava uma carteira de R\$ 1,8 bilhão e tinha R\$ 300

Aumentos de capital

(em R\$ milhões)



milhões para investir no projeto do Cais. Também anunciou parcerias, como a Vonpar, que instalaria uma mini-fábrica de Coca Cola num dos armazéns.

Em dezembro de 2014, a NSG trocou de nome, passando a chamar-se ICLA Trust, mas o fato não chamou a atenção. O primeiro alerta surge em outubro de 2017, quando circula no mercado a informação de

que fundos de servidores municipais tentam resgatar o dinheiro aplicado no Cais Mauá.

Dois meses depois, os gestores anunciam uma nova mudança acionária na Cais Mauá, com o pretexto de ampliar o capital para dar início às obras. A participação da CSS, a holding das espanholas, é reduzida para 10,5% e a empreiteira Contern, per-

tencente ao grupo Bertin, envolvido na Lava Jato, entrou em recuperação judicial e reduziu para 1,5%, ficando o FIP com 88%.

O presidente da Icla Trust, Luiz Eduardo Franco Abreu, anunciou que “junto com a alteração societária virá um aporte de recursos para bancar a primeira fase do projeto”.

“Entre 500 e 700 milhões” estimou ele no evento em que recebeu a licença de instalação no dia 6 de dezembro de 2017, na presença do governador Ivo Sartori e do prefeito Nelson Marchezan.

Naquele momento, segundo Franco, o patrimônio líquido do FIP Cais Mauá era R\$ 162 milhões. “Com o que temos no fundo agora dá para fazer essa parte, talvez precise um pouquinho mais”, disse ele.

No mesmo dia, a Icla Trust deixa discretamente a gestão do FIP Cais Mauá, substituída pela REAG outra administradora de fundos de investimento, de São Paulo. A justificativa: na nova etapa do projeto precisava um gestor mais voltado para tocar a obra.

Em março de 2018, em outro evento festivo, a Cais Mauá recebe autorização para iniciar das obras e apresenta um novo diretor executivo, Vicente Crisio, de São Paulo. Crisio revela que já estava negociando com parceiros interessados para restaurar e ocupar os onze armazéns.

Um mês depois uma força tarefa da Polícia Federal cumpre nove mandados de busca no Rio de Janeiro e em Porto Alegre, na operação Gatekeepers. A Icla Trust, já fora da Cais Mauá, é o alvo da investigação.

A Reag renuncia à gestão do Fundo Cais Mauá, que fica acéfalo. Pelas regras da CVM, seis meses sem gestor pode levar à extinção do fundo. Em junho, a LAD Capital, especializada em “fundos estressados”, se candidata a gerir o FIP Cais Mauá e é aprovada. É a quarta gestora de um projeto que não saiu do papel.

O homem que trouxe os espanhóis

Maurênio Stortti é um bem-sucedido empresário com atuação em distintos ramos – da petroquímica à hotelaria ou agribusiness. O escritório do grupo que comanda ocupa mais de um andar de um prédio comercial no bairro Mont' Serrat, onde exibe reportagens de jornais sobre seus negócios emolduradas e penduradas nas paredes.

A relação de Stortti com a revitalização do Cais Mauá data de 2007, quando ele recebeu uma ligação de Edemar Tutikian – então coordenador da Comissão Técnica de Avaliação e Seleção das Propostas de Manifestação de Interesse nomeada pela governadora à época Yeda Crusius (PSDB, 2007-2010).

Tutikian sabia da larga experiência do empresário na construção de bem-sucedidos planos de negócios para empreitadas ao estilo PPP – Parceria Público Privada – e decidiu convidá-lo para participar da concorrência.

Foi Stortti quem trouxe os espanhóis para o negócio, ainda na primeira fase do projeto, através de um amigo catalão, Luis Felipe Manchón Contreras, que era sócio da GIS e administrador do World Trade Center Barcelona (WTCB) – um complexo empresarial de 130 mil m² à beira do Mediterrâneo, construído sobre um braço do revitalizado Port Vell.

Stortti organizou o grupo que venceria a concorrência de modelagem do negócio com outros espanhóis indicados por Contreras – incluindo o arquiteto Fermín Vazquez, que entre outras obras em

seu país foi um dos responsáveis pela ampliação do Museu Nacional Reina Sofía, onde está exposto Guernica, de Pablo Picasso.

Do plantel nacional de experts, Stortti trouxe a Camargo Corrêa, que até hoje é um dos principais parceiros da M.Stortti na área de infraestrutura e

construção civil. Foram os construtores brasileiros que sugeriram o nome do urbanista Jaime Lerner para fechar a nominata.

Vencida a primeira etapa, parte do grupo concorreu à licitação, organizados sob o consórcio Cais Mauá do Brasil S.A.

Mário Stortti não estava entre eles, porém, em

junho de 2011, quando o litígio entre a Antaq e o Estado do Rio Grande do Sul ainda não estava solucionado, ele assumiu, através de um contrato de terceirização, a gestão e as vendas do Cais Mauá.

Esteve perto de fechar negócio para instalar a Faculdade de Administração da UFRGS na área

próxima ao prédio do antigo frigorífico, e fez um completo plano de negócios em conjunto com a Ambev para ocupação de parte dos armazéns com operações de gastronomia conhecidas dos gaúchos.

Eram dadas como certas as participações do Bar do Beto, Churrascaria Barranco, Bazkaria, Z Café, Tirol e Peppo Cuccina, por exemplo.

Havia plantas baixas com as adaptações de cada espaço, projeções em 3D e contratos de confidencialidade com os interessados.

Stortti também amarrou um diversificado mix, que contava com revenda de automóveis (Sulbra), laboratórios para exames clínicos (Weinmann), rede de farmácias (Panvel) e atrações culturais como a Livraria Cultura e o Museu do Extremo Sul.

Ainda na área de entretenimento, fechou com os produtores do Planeta Atlântida a utilização do antigo frigorífico como um grande espaço para festas e eventos.

Só que esses negócios todos foram bloqueados – segundo alega Stortti em sua demanda judicial – com a entrada da NSG no grupo que, “ao que tudo indica, impôs que as atividades de gestão dos operadores, que são a alma do negócio, passassem então a ser pela ré (NSG) exclusivamente”.

Não se sabe se os atuais sócios da Cais Mauá S.A. levaram adiante algum dos pré-contratos firmados por Stortti ou se substituíram os interessados por outras empresas de sua preferência.

A demanda judicial ainda está correndo e foi através dela que o juiz determinou o arresto de cotas da GSS no empreendimento.

Stortti montou o primeiro plano de negócios para a revitalização



Port Vell: um complexo empresarial de 130 mil m² à beira do Mediterrâneo

Foto: reprodução

Regra barrou concorrente

Houve pelo menos um segundo grupo de arquitetos interessado em participar da licitação do Cais Mauá. O grupo tem escritório em Miami, nos Estados Unidos, mas é comandado por uma engenheira civil que viveu durante anos em Porto Alegre, Adriana Schönhofen Garcia.

A possibilidade de negócio empolgou um dos nomes mais reconhecidos da arquitetura norte-americana, Bernard Zyscovich, que se aliou à brasileira e conquistou ainda o apoio de empresas da construção civil e de gerenciamento de imóveis.

Entretanto, o grupo desistiu na última hora porque não conseguiria cumprir todas as exigências do contrato.

Algumas dessas regras que assustaram os norte-americanos foram postas sob suspeita também pelo ex-prefeito de Porto Alegre e então deputado estadual Raul Pont (PT), que achou que a licitação estaria direcionada e protocolou um pedido de in-

vestigação no Ministério Público de Contas (MPC).

Os dois fatos se encontram em 2013, quando o Tribunal de Contas do Estado (TCE) concluiu o relatório de uma inspeção especial. Era uma consequência do pedido de Raul Pont que, se não havia tido sucesso na interrupção do processo licitatório, foi decisivo para que os órgãos de controle determinassem o acompanhamento constante do negócio.

No relatório, os auditores do TCE apontavam irregularidades e o não cumprimento de cláusulas importantes do acordo – algumas, inclusive, que pesaram na decisão da equipe de Adriana de desistir da competição. A principal delas: a necessidade de comprovar liquidez de R\$ 400 milhões e a apresentação do projeto executivo da obra em até 120 dias.

Como o prazo para a entrega de tais documentos já havia se esgotado, a avaliação do TCE era de que o Estado poderia romper o contrato unilateralmente. A interpretação se baseava em



Adriana Schönhofen Garcia veio de Miami para participar de atos do Cais

pareceres semelhantes provenientes da Contadoria e Auditoria Geral do Estado (Cage) e da comissão de fiscalização da própria Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH).

O governo da época, comandado por Tarso Genro (PT, 2011-2014), não acatou a determinação, decisão que foi reiterada pela gestão de José Ivo Sartori

(PMDB), após um exame do contrato e das denúncias que durou nove meses.

“Encontramos muitas falhas de comunicação e interpretações equivocadas, mas revisando os procedimentos e procurando respostas técnicas, concluímos que não há irregularidades”, escreveu o diretor-geral da Secretaria dos Transportes, Vanderlan

Frank Carvalho, que coordenou o Grupo de Trabalho responsável pela avaliação.

A questão, entretanto, ainda não está encerrada e segue tramitando no TCE, que, em 2015, acolheu sugestão do MPC e determinou à SPH a abertura de um processo administrativo para avaliar a possibilidade de romper o contrato com a empresa.

Alteração no texto do contrato

Assim como no caso da apresentação dos projetos executivos, o governo do Estado tem uma visão diferente da expressa pelo Tribunal de Contas sobre as garantias de R\$ 400 milhões exigidas do empreendedor.

Para os órgãos de controle, o consórcio Cais Mauá do Brasil S.A descumpe o acordo ao

não apresentar documentos que comprovem a capacidade financeira do grupo de bancar a obra de revitalização.

Já o GT da Secretaria de Transportes entende que este é mais um problema de redação e confere à cláusula um caráter facultativo, entendimento oposto ao do TCE. O texto no contrato diz o seguinte: “Quando pactuado, pela arrendatária, financiamento para construção, implantação, manutenção, conservação, melhoria, gestão, exploração e operação do Complexo Cais Mauá, a arrendatária deverá apresentar ao arrendante, no prazo máximo de até 180 dias após a celebração do contrato de arrendamento, os contra-

tos firmados com instituições financeiras com patrimônio líquido mínimo de R\$ 400 milhões”.

É esse “quando pactuado, pela arrendatária” que dá margem, segundo Vanderlan Carvalho, a entender que o financiamento via instituição financeira é uma opção dada ao empreendedor, não uma obrigação. “E eles pretendem fazer a obra com recursos próprios”, completa o diretor da pasta de Transportes.

O ex-secretário de Urbanismo de Porto Alegre, Valter Nagelstein, que participou da idealização da licitação quando vereador, lembra que a cláusula originalmente formulada era diferente: “a pré-condição era que o vencedor caucionasse R\$ 400 milhões em uma conta. Essa era a garantia de que quem vencesse teria bala na agulha para o projeto”, revela.

A flexibilização da garantia não parece ter sido suficiente para os formuladores do contrato, pois a redação da norma foi sutilmente modificada nesse documento. O original, publicado no edital, dizia assim: “Quando pactuado financiamento para construção, implantação, manutenção, conservação, melhoria, gestão, exploração e operação do Complexo Cais Mauá, a arrendatária deverá apresentar ao arrendante, no prazo máximo de até 180 dias após a celebração do contrato de arrendamento, os contratos firmados com instituições financeiras com patrimônio líquido mínimo de R\$ 400 milhões”.

“Alguém pousou uma vírgula nesse edital” e alterou a condição das garantias, sugere Nagelstein.



“Alguém pousou uma vírgula nesse edital”

Desde o edital, movimentos denunciam irregularidades

Oito grupos se apresentaram em julho de 2007, quando a governadora Yeda Crusius convocou a iniciativa privada a entregar “Propostas de Manifestação de Interesse” pela obra de revitalização do Cais Mauá.

Um ano depois, o governo anunciou os integrantes do grupo escolhido para desenvolver estudos que serviriam de base ao edital de licitação.

Entre eles estavam duas firmas espanholas: Gestio Serveis Trade Center (GIS) e Strategy Planning Implementation Management (Spim), que depois apareceriam na composição do Consórcio Cais Mauá do Brasil S.A em 2010.

Também já é dessa época a participação dos arquitetos Jaime Lerner e Fermín Vázquez, que seguiram trabalhando para o grupo vencedor após a realização da licitação, em 2010.

O coletivo Cais Mauá de Todos denunciou a participação “das mesmas empresas que formularam as bases do edital” no consórcio vencedor.

Foi invocada a Lei de Licitações que veda a participação do “autor do projeto, básico ou executivo, pessoa física ou jurídica” na licitação.

O Tribunal de Contas do Estado, no entanto, num



Coletivo Cais Mauá de Todos denunciou a irregularidade



Jaime Lerner



Espanhol Fermín Vázquez

Brasil e Espanha entre os arquitetos do projeto

primeiro momento, considerou que não havia razões para suspeitar do edital.

“Foi no mínimo injusto”, condena a engenheira Adriana Schönhofen Garcia, ligada a um grupo que pretendia disputar a concessão.

“Os vencedores não apenas tiveram mais tem-

po para detalhar o projeto executivo, como puderam sair em busca de parceiros com toda essa antecedência”, aponta.

Mas contra o prognóstico da engenheira Adriana, e apesar da cobrança reiterada da SPH, Tribunal de Contas e Cage, até hoje o empreendedor não apre-

sentou o detalhamento da obra conforme exigido no edital. Sequer a Secretaria de Urbanismo de Porto Alegre conhece com profundidade o que está previsto e cobra, por exemplo, um “3D” do shopping, para avaliar sua estética e o impacto na paisagem do entorno.

O governo do Estado, por sua vez, tem desculpado o empreendedor pela ausência das plantas detalhadas porque entende que houve uma “confusão” na hora de redigir o texto. “Possivelmente onde deveriam ter escrito projetos básicos, escreveram projetos executivos”, alegou num relatório de 2016 o diretor-geral da Secretaria dos Transportes, Vanderlan Frank Carvalho.

A denúncia em relação ao edital foi apenas uma das muitas ações dos movimentos comunitários que se organizaram para intervir no processo. Desde intervenções no local, como as ações do grupo Ocupa Cais, em 2013, até ações na Justiça pedindo a anulação do contrato por lesivo aos interesses públicos e várias vezes descumprido pela empresa Cais Mauá. Não faltaram também manifestações de rua, representações a autoridades e parlamentares, até performances teatrais para alertar a população.

Também o Instituto dos Arquitetos RS, desde o primeiro momento, se posicionou criticamente em relação ao projeto. Em princípio pela sua concepção, excessivamente calcada no aspecto imobiliário-comercial.

Não houve concorrência

São 3.240 metros de extensão à beira do Guaíba, uma paisagem deslumbrante com o famoso pôr-do-sol da cidade e em pleno Centro Histórico, onde ainda sobrevivem casarões antigos, cinemas, os melhores teatros e museus.

Seu perfil visto do rio é um emblema da cidade, com a chaminé da Usina do Gasômetro e as torres da Igreja das Dores a

se destacarem em meio à repetição geométrica dos telhados dos armazéns, tombados pelo patrimônio histórico.

Tem mais: para o Centro Histórico de Porto Alegre convergem diariamente 840 linhas de ônibus, 52 de lotação e ainda o Trensurb que percorre seis municípios em viagens regulares em menos de uma hora.

Há ciclovias para cinco bair-

ros vizinhos e novos viadutos feitos para a Copa do Mundo. Para a construção civil é um prato cheio porque a lei aprovada na Câmara Municipal em 2009 permite edifícios com 100 metros, o dobro da altura máxima em vigor na cidade – e justo em um bairro com escassez de terrenos.

A expectativa do poder público antes do lançamento do

edital era que a revitalização seria capaz de fazer Porto Alegre abocanhar uma quarta parte do mercado de turismo de negócios nacional.

Mas apesar dos atrativos, apenas um concorrente apareceu no dia marcado para a entrega de envelopes da licitação. Estando devidamente habilitado, venceu o certame sem disputá-lo com mais ninguém.

“Erro houve de todos os lados”

No prédio da antiga Superintendência dos Portos, a sala de Eduardo Luzardo, no primeiro andar, é uma das poucas ocupadas. É uma sala sem móveis, apenas cadeiras e uma longa mesa de madeira, sobre a qual repousa a “pasta preta”, cheia de papéis, os documentos que a Cais Mauá do Brasil já reúne para o caso de o governador Eduardo Leite levar adiante a intenção, já anunciada na imprensa, de rescindir o contrato de concessão.

Luzardo assumiu em outubro do ano passado como CEO da Cais Mauá do Brasil, a concessionária do cais. Aos 52 anos, é o maior desafio que já enfrentou em sua carreira de administrador de empresas. Ele é o sexto executivo que se candidata a dar um rumo para o projeto que já gastou R\$ 130 milhões sem ter feito nenhuma obra.

JÁ - Qual é a expectativa?

Luzardo - O pior que pode acontecer é a judicialização. É um dano para a população toda. Não conhecemos o parecer da PGE, mas temos razões para não cumprir certas obrigações.

Qual é o principal argumento?

-Nossas principais razões estão aqui (apanha entre os papéis o relatório feito pelo governo Sartori), reconhecidas pelo Grupo de Trabalho em 2016, formado por várias secretarias, a Prefeitura, a PGE.

Agora há pressão da área jurídica...

-Da PGE, que eu não consigo entender ainda. Há muita desinformação no processo. Houve muitas mudanças, são muitos os motivos que levaram a essa situação.

Quem compõe o FIP, esse fundo que controla a Cais Mauá?

Os cotistas, os Fundos Municipais de Previdência, que aplicaram valores no FIP. Todo fundo tem que ter uma gestora. Aqui passaram a NSG, que virou ICLA Trust, a REAG e, agora, LAD Capital.

A LAD é especialista em fundos estressados. Qual é o stress aqui?

-Aqui tem um divisor de águas: Gatekeepers, a operação da Polícia Federal. Ela está no âmbito do fundo, foi identificado pela CVM que o dinheiro que foi depositado no FIP não desceu para o investimento. Parte desceu, parte não desceu. Aí tem polícia federal desde março de 2018.



Luzardo, da empresa Cais Mauá diz que soube pela imprensa que o contrato pode ser rescindido

A ICLA Trust sucessora da NSG era o alvo da Gatekeepers. Ela já havia saído da gestão do FIP, não?

-Havia entrado a Reag, mas em abril de 2018, a Reag renuncia e sai. Nesses casos, abre-se um período de seis meses para se nomear um novo gestor para o FIP. Caso contrário a CVM acaba com o fundo e todos os cotistas perdem o dinheiro investido.

Como a LAD se tornou a gestora?

-A LAD acompanha o mercado, viu a situação, foi à Comissão de Valores Mobiliários e manifestou interesse. A CVM propôs que a LAD chamasse uma assembleia no FIP e, aprovada, passaria a ser a gestora do FIP.

Quanto tem no fundo FIP?

Eles captaram 130 (milhões de reais), desceram mais ou menos 40 (milhões de reais) para o projeto. O resto ele usou para comprar a posição onde ele está na Cais Mauá. Os 88% que o FIP tem na empresa Cais Mauá consumiram esse dinheiro. Aí tem alguma coisa que não seguiu o caminho que deveria na aquisição destes 88%, que eu não saberia entrar em detalhes, e a CVM que tem o

controle disso identificou e acionou a polícia federal e está na CPI de Palmas, e andando aqui.

O que atraiu a LAD nesse projeto?

A LAD percebeu a oportunidade de reabilitar o negócio. O tripé disso é: ter governança na empresa, sentar com o governo e repacutar o contrato, revisar o projeto e buscar investidor. Nessa linha que nós trabalhamos.

A LAD considerou a hipótese de uma rescisão?

Pra nós é uma surpresa, pois com essa mudança de gestão, mais transparente, parecia que as coisas iriam ser mais tranquilas. E foi assim... A Prefeitura totalmente tranquila nos deu a licença em fevereiro, para o Embarcadero... Quando mudou o governo, mudou tudo.

A saída dos espanhóis...

Os espanhóis entraram por uma única razão. Para cumprir exigências do edital. Precisava comprovar experiência em algum tipo de revitalização em cais, ou porto. Os espanhóis fizeram a revitalização do porto de Barcelona. Eles não saíram, reduziram e foram diluídos.

Com a saída deles mudou a razão social...

Antes havia um consórcio só, organizado pelo Maurênio Stortti, onde estavam os espanhóis, a Bertin, o próprio Maurênio, o Jaime Lerner. Este consórcio reuniu todas as condições para participar da licitação. Após ganhar a licitação, eles contrataram a NSG/ICLA para ser a primeira gestora do Fundo em 2013 para fazer a primeira captação.

Qual a proposta da LAD?

-A LAD apresentou nesta sexta-feira, 15 de maio, um investidor privado, a chinesa Power China, que está muito interessado em fazer aporte. Mas a maneira como o governo está conduzindo isso, via mídia... Antes de vazar qualquer coisa o governo deveria estar conversando conosco. Nós fomos informados pela imprensa que o governo pretendia rescindir.

A PGE aponta sete motivos para romper...

-Estamos vendo coisas hoje sendo apontadas pela PGE que, em 2016, a própria PGE já tinha ultrapassado, estas questões. Dos sete pontos apontados, na nossa visão, nenhum deles é motivo para uma rescisão unilateral. O rompimento unilateral com o governo vai judicializar, obrigatoriamente. Pois os cotistas do Fundo não vão aceitar.

A Cais Mauá contratou uma consultoria para calcular quanto vale, como detentora desta concessão...

Foi estimado em 230 milhões, este seria o patrimônio?

-Isso não é o patrimônio da empresa, é o valor da empresa Cais Mauá do Brasil. Essa avaliação foi feita em 2017 pela Baker Tilly, uma empresa internacional, especializada. É o que a empresa Cais Mauá do Brasil vale, estimando-se as receitas que pode obter com o contrato de concessão.

O governador surpreendeu com a sinalização de rescindir o contrato?

O governador tem suas razões. Estamos falando de um projeto que começou a ser modelado há 15 anos. Se formos utilizar uma modelagem mais moderna não seria como foi feito naquela época. Isso só reforça o quanto de cautela devemos ter, o governo, Cais, para alinharmos tudo isso. Se houve erro, foi erro de todos os lados. Mas o erro principal foi a demora na liberação das licenças.

GATEKEEPERS

Investigações continuam

Desde a saída dos sócios espanhóis, em 2011, a Cais Mauá do Brasil recorre a fundos de investimentos para captar os recursos para as obras de revitalização.

As informações sobre esses movimentos são escassas porque envolvem dados reservados e aplicações indiretas – o IPE, por exemplo, teria cerca de R\$ 30 milhões investidos, mas apenas R\$ 5,2 milhões aplicados diretamente.

Segundo os atuais gestores, o total já captado pelo Fundo Cais Mauá, chega a R\$ 130 milhões, aportados por 12 fundos de servidores municipais e estaduais – desde Palmas no Tocantins até Canoas no RS.

Do total captado, cerca de R\$ 40 milhões teriam ido em despesas correntes – prestadores de serviços, segurança, descontaminação de armazéns, funcionários. Os restantes R\$ 90 milhões, usados para comprar ações dos sócios que deixaram o negócio.

Esse tipo de aplicação, fora da finalidade, é o alvo da operação *Gatekeepers*, desencadeada pela Polícia Federal, em abril de 2018, quando nove mandados de busca e apreensão foram cumpridos no Rio de Janeiro e Porto Alegre.

A investigação, ainda em andamento e sob sigilo, envolve, entre outros, a NSG Capital, que geriu o Fundo Cais Mauá de 2012 até 2018. As imagens da polícia recolhendo documentos e computadores, representou o mais duro golpe na credibilidade do empreendimento, que já vinha fragilizado por atrasos e até litígios judiciais entre os sócios.

O noticiário sobre a *Gatekeepers* registra que foi em 2013 que o COAF detectou movimentações atípicas em alguns fundos. No mercado os primeiros sinais surgiram fim de 2017, quando alguns fundos tentaram resgatar o que tinham aplicado no FIP Cais Mauá.

O caso de Palmas, no Tocantins, é o mais rumoroso. Dois dirigentes do Previpalmas fizeram uma aplicação de R\$ 30 milhões no FIP Cais Mauá, sem autorização do conselho de administração. O caso foi parar na Justiça e a Câmara de Vereadores abriu uma CPI, que ainda está em andamento. “Acho que os trinta milhões se evaporaram” disse o vereador Milton Nery, do PP, presidente da CPI, ao repórter José Luis Costa, da ZH.

Ronaldo Bernardi / Agência RBS



Abril de 2018: Polícia Federal cumpre mandado de busca na sede da Cais Mauá

O caso de Oeiras, 30 mil habitantes, no Pará, é mais dramático. Os R\$ 3 milhões aplicados no Cais Mauá representam 15% de todo o patrimônio do fundo, burlando a lei que limita em 5% cada aplicação.

A operação *Gatekeepers* culminou uma longa investigação que ainda está em andamento. O que já foi apurado aponta que a CMB contratou empresas de consultoria apenas para desviar recursos do FIP. “Parte delas teria sido abertas em um mês com sócios morando no exterior e endereços coincidentes” diz um despacho judicial.

Segundo, apurou o repórter José Luis Costa “as

negociações teriam ocorrido até 2017 quando o FIP era administrado pela NSG envolveriam a Finance Moinhos Assessoria e a Huber Bittencourt Participações localizadas numa mesma sala na rua Barreto Viana. Valores do FIP entravam em contas da Finance e da Huber e depois eram transferidos para a NSG para seus dirigentes e outra empresa ligadas a ela”.

Quebra de sigilo bancário mostrou que em 27 de setembro de 2015, por exemplo teriam passado pelas contas da Finance e da Huber, no Banrisul, R\$ 9 milhões. No mesmo dia foram transferidos R\$ 1,8

milhões para a NSG e 750 mil para outra empresa vinculada a ela.

Por conta disso, a Justiça determinou sequestro de imóveis, uma lancha, três carros importados blindados. Também foram bloqueadas valores em bancos de pessoas ligadas à Finance e dos dirigentes da NSG.

O inquérito na polícia federal é sigiloso, mas uma liderança do movimento Amacais confirmou ao JÁ que foi chamada para depor. Ela não quis revelar o que lhe foi perguntado ou respondido porque se comprometeu com o sigilo. “Algumas perguntas visavam personagens conhecidos”, afirmou essa testemunha.

**MORADIAS E CIDADES
COM MAIS QUALIDADE**

Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Rio Grande do Sul

ACESSE E SAIBA MAIS: CAURS.GOV.BR