



A justiça e a actuação dos banqueiros

Volta a volta, a lenta mó da justiça vai dissecando mais um caso intrincado, o da actuação à frente do banco de vários quadros de primeira linha do BCP, entre 1999 e 2008. Cinco banqueiros já se encontram fortemente penalizados pelo Banco de Portugal e pela CMVM com altíssimas sanções pecuniárias e inibições até cinco anos de exercício da sua profissão. O que, para um banqueiro, constitui, só por si, a destruição do seu bom-nome nos meios financeiros e o fim das suas carreiras no sector.

Agora, uma juíza decidiu avançar para o julgamento de quatro de entre eles, deixando cair a acusação de burla qualificada do libelo acusatório, mas mantendo as acusações de manipulação de mercado e de falsificação de documentos. Na base destas actividades consideradas delituosas estará o recurso a contas *offshore* detidas pelo banco para, através delas, se manipular o valor de mercado das acções, ocultar perdas e empolar resultados. É sobre tudo isto que o tribunal terá agora de tomar uma decisão e lavrar uma sentença.

Não vale a pena antecipá-la. O BCP, como os recentes testes de resistência amplamente demonstraram, é um banco sólido e credível, que tem sabido gerir com profissionalismo e eficiência este período conturbado para o sector bancário de um lado e do outro do Atlântico, depois da convulsão interna pela qual passou. Está acima do julgamento que a justiça vier a fazer da actuação do seu fundador e figura de proa, bem como dos seus outros colegas. Mas a sua história ficará para sempre marcada por esta mancha ao seu mais alto nível.

Uma transformação silenciosa

Três factos marcaram o arranque da plataforma logística de Sines associada ao seu porto: o aumento de 71%, na primeira metade deste ano, do movimento de contentores naquele porto, revelado pela sua directora; a estimativa de estarem presentemente a ser investidos cinco mil milhões de euros (um sétimo do investimento total) na economia do mar; e a vontade de tirar pleno partido do alargamento em curso do canal do Panamá, para uma ligação mais produtiva entre o Atlântico e o Pacífico e do comércio marítimo entre Ásia e Europa.

A modernização das operações portuárias, a simplificação dos trâmites alfandegários através da janela electrónica única, os ganhos de eficiência e a redução dos custos da actividade portuária têm registado grandes ganhos nos portos portugueses nos últimos anos. Não surpreende, assim, que todos eles tenham saído do vermelho e reforcem os seus resultados operacionais após o afundamento do comércio mundial em 2009.

Mas nem tudo está feito. Há investimentos em infra-estruturas, a cargo do Estado, como a auto-estrada Sines-Beja ou o ramal ferroviário Sines-Poçoirão (e, a partir deste, até Madrid ou mais além) verdadeiramente indispensáveis. São estes investimentos que conferem profundidade ao porto de Sines, enquanto grande porta de entrada e saída de mercadorias de e para as Américas e África e, muito em breve, o porto mais próximo para grandes porta-contentores oriundos da China, que possam utilizar o canal do Panamá alargado para chegarem o mais rapidamente possível ao continente europeu.

Os principais portos do País têm perspectivas de grande desenvolvimento. O de Sines começa a ganhar a forma de um sonho que tem mais de meio século.