

Corredor de exportação: sem saída para o Cerrado

Carlos Henrique Gobbi

— O Corredor de Exportação e Abastecimento Goiás-Minas Gerais-Espírito Santo é a alternativa de escoamento da produção dos Cerrados em que o Ministério dos Transportes aplica a menor quantidade de seus recursos orçamentários. A melhor alternativa para este escoamento é o porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro, que por ser mais eficiente e mais econômico, é o grande corredor que se pretende implantar.

Traduzindo em outras palavras, esta afirmação do ex-ministro Eliseu Resende significa dizer que a polêmica criada em torno do assunto é em vão. Definitivamente o governo federal não considera o Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo, bem como todo o trabalho desenvolvido pela Japan International Cooperation Agency (Jica), em 1979, que resultou no Estudo de Desenvolvimento Regional dos Três Estados — Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, como base para a viabilização do Projeto Cerrados.

As declarações do ex-ministro foram feitas em 28 de agosto de 1980 na Comissão de Agricultura da Câmara Federal, cujo tema: Mesa Redonda sobre o Acordo de Projeto Jica, foi também discutido pelo ministro da Agricultura Amaury Stábile. Neste dia os dois ministros foram enfáticos. Afirmaram que a área produtiva dos Cerrados, em questão hoje no governo, é uma extensão de 62 mil hectares, enquanto o projeto da Jica citava 130 mil hectares, e que este estudo não foi levado em conta, uma vez que foi contratado pelos três Estados e não por um dos dois Ministérios.

Essas declarações, embora feitas há quase dois anos, não foram suficientes para apagar com o sonho do Corredor de Exportação tanto esperado como instrumento de indução industrial e especialmente como fator de grande importância no incremento das receitas públicas, através de impostos na exportação dos produtos. Definitivamente descartado dos planos federais o Corredor sofreu as contingências

da falta de sintonia do governo estadual com as prioridades definidas pela União resultando num dos maiores prejuízos econômicos dos últimos anos.

REAVALIAÇÃO

Para início de conversa é bom que se tenha definido que desde o estudo preliminar dos Corredores de Exportação feito em 1972, várias modificações foram incluídas, embora o objetivo tenha se mantido o mesmo: estimular o intercâmbio comercial com países importadores de produtos agrícolas in natura, a granel, carnes, sucos e pellets através da modernização de todo um complexo de infraestrutura que se inicia nas fontes produtoras e se prolonga até a modernização e reequipamento dos principais terminais marítimos de exportação.

Dez anos depois dessa definição do direcionamento da política agrícola e de exportação, o próprio ex-ministro dos Transportes, Eliseu Resende, afirma que existe hoje no Brasil certa deficiência nos portos de exportação agrícola. Esta afirmação deixa claro que, mesmo se passando uma década, nada, ou quase nada foi feito na prática para o atendimento perfeito das diretrizes fixadas pelo I Plano Nacional de Desenvolvimento, ao qual os Corredores de Exportação estão incluídos.

Na verdade as únicas mudanças foram a nível de projetos, os quais até hoje continuam nas prateleiras dos órgãos oficiais, representando custos que ainda não foram justificados, na prática. Do primeiro ao último foi feita uma série infundável de estudos, tanto a nível federal como estadual, os quais, por sua vez, apresentavam resultados diversos um do outro. A competência desses estudos é inquestionável no momento, contudo, o que se torna uma questão é exatamente o direcionamento político a que foi submetido o projeto, já que na verdade veio beneficiar a alguns detentores do poder.

RESPOSTA

Em 1972, quando o primeiro projeto do Corredor de Exportação foi lançado pelo Banco Central, achava-se que ele contribuiria para o aumento das expor-

tações brasileiras, o que serviria de suporte para "o aumento da capacidade de importar e de endividamento externo do país, com o objetivo específico de adquirir bens de produção, tecnologia e matérias-primas não disponíveis internamente e dos quais a nação necessitava".

Dessa forma a exportação de produtos agrícolas seria a redenção econômica do país, papel também reservado a este setor pelo atual governo. Todavia, mesmo em tese como na prática, essa resposta esperada não veio e pior que isso, permitiu o surgimento de uma crise econômica jamais observada na história do país, se é que somente a exportação de grãos seria suficientemente capaz de representar um retorno às importações brasileiras e ao nível do endividamento externo a que foi levado o Brasil nos últimos dez anos.

Se os corredores de exportação poderiam ou não evitar o surgimento da atual crise é uma questão praticamente impossível de obter respostas definidas. Mas certamente contribuiriam de forma decisiva na balança de pagamentos do país e, mais que isso, evitariam investimentos considerados desnecessários como é o caso do porto de Capuaba.

Este porto encravado na margem esquerda da entrada da baía de Vitória foi proposto no documento preliminar dos corredores de exportação do Banco Central, como ponta necessária ao sistema de exportação da produção dos Cerrados. Na proposta do estudo foi previsto a instalação de um silo de capacidade estática de 30 mil toneladas métricas além de um armazém frigorífico, que, de acordo com o projeto original, ficaria no porto de Vitória, mas foi transferido para Capuaba, e dele hoje só existem as fundações.

Foram gastos na construção de Capuaba mais de Cr\$ 110 milhões, a custos da época (1974/77), para não serem devidamente utilizados dentro da previsão do projeto. Na verdade o frigorífico não existe, e os silos, com capacidade ociosa, prestaram nos últimos anos ao papel de importador de milho para ser distribuído nas áreas mais próximas do Estado. Só agora

este porto começará a exportar grãos, o que deverá acontecer em agosto, a partir de um contrato com a Cotia Comércio Importação e Exportação.

INTERESSE

O programa Corredor de Exportação Goiás-Minas-Espírito Santo interessou particularmente ao presidente da Companhia Vale do Rio Doce, na época e hoje novamente, Elieser Batista, tendo partido dele a idéia que trouxe ao programa a dimensão com que vem sendo esperada. E que a Vale já começava a se preocupar com a incoercível contingência de ter de poupar suas jazidas em Minas Gerais para prolongar o seu prazo de exaustão.

Isso porque Elieser Batista sabia que em 1985 as exportações de minério de ferro seriam priorizadas por Carajás, o que traria ociosidade para a Estrada de Ferro Vitória-Minas. Então, um programa que estimulasse a produção em grande escala no cerrado mineiro e goiano, capaz de oferecer volumoso excedente exportável. Ensejaria a ocupação da capacidade ociosa de transporte e compensaria, inclusive, a relação custo-balança comercial já que uma tonelada de grão vale dez vezes um tonelada de minério de ferro.

Realizados os estudos preliminares, os governos do Espírito Santo, Minas Gerais e Goiás assinaram em 1977 um protocolo de intenções pelo qual se comprometiam a somar esforços no sentido de viabilizar o programa, tendo sido constituído um comitê de representantes das partes convenientes, cabendo ao representante do governo de Minas a coordenação geral e designando-se o Instituto de Desenvolvimento Industrial (Indi).

Com apoio financeiro do Ministério do Planejamento e do Governo do Japão, através da Japan International Cooperation Agency (Jica) um organismo de apoio técnico, como o Usaid americano, foram contratados os estudos de viabilidade técnico-econômica da operação integrada do corredor de exportação entre os três Estados. Este estudo abrangeu todos os setores envolvidos tais como: produção, armazenamento, apoio social, estradas

vicinais, rodovias, transportes ferroviários, aparelhamento portuário, mercado e comercialização da produção e transporte marítimo.

Este estudo foi considerado até 1979, após ter sido distribuído entre os órgãos incluídos no programa. Na verdade este estudo serviu para os três Estados como uma espécie de arma para a real implantação do projeto, já que detalhava e complementava o projeto original de corredores de Exportação do Governo Federal.

No mesmo ano de 1979 e início de 1980, o próprio governo federal, através de uma análise do plano da Jica encomendado ao técnico Ronaldo Coutinho Garcia, do Instituto de Planejamento Econômico e Social (Ipea), fazia uma série de críticas violentas contra o trabalho que foram suficientes para desconsiderá-lo da política federal.

Num primeiro plano Ronaldo Garcia afirmava que o projeto da Jica representava um ônus significativo especialmente na contratação de mais empréstimos externos junto a bancos japoneses, além de ocupar uma extensa área, já muito valorizada, apenas com produtos para a exportação, "e, o seja talvez mais importante, além de eliminar outras alternativas de exploração, intensificaria o êxodo rural". Para o técnico do Ipea o projeto Jica apresentava um pecado original de desocupar, desempregar e expulsar trabalhadores, já que o estudo previa que num primeiro momento as grandes fazendas absorveriam as pequenas unidades de produção, incorporando os seus proprietários e dependentes como mão-de-obra assalariada.

Mais críticas sobre o projeto da Jica — única arma nas mãos dos três Estados — foram feitas pelo próprio ex-ministro dos Transportes, Eliseu Resende, para quem o estudo era estático e apresentava apenas a opção de utilização do porto de Vitória para o escoamento da produção do Cerrado. Crítica maior foi feita pelo ministro da Agricultura, Amaury Stábile, que mesmo não dizendo, deixou passar a idéia de que o estudo da Jica propunha a imigração de colonos japoneses para ocupar a área dos Cerrados,

fato que foi muito comentado em 80, que chegou a exigir um desmentido oficial do governo brasileiro.

DESCONSIDERAÇÃO

"O Ministério da Agricultura não tomou conhecimento do estudo da Jica. Houve um trabalho de um técnico do Ipea mas não houve nenhuma ação ministerial sobre o estudo". Esta afirmação do ministro Amaury Stábile deixou boquiabertos todos os deputados que participavam da mesa-redonda que estudava o acordo Jica em agosto de 1980.

O ministro fazia questão de afirmar que este estudo não era considerado pela sua pasta e que o único estudo existente entre o Governo brasileiro e o japonês direcionado aos Cerrados é um Ajuste Complementar ao Acordo Básico de Cooperação Técnica Brasil-Japão assinado em 1977 quando foi regulado o Projeto Cerrado.

Essa cooperação é recebida diretamente através do Centro de Pesquisa Agropecuária dos Cerrados, órgão vinculado à Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). Esse programa levou o nome de Prodec — Programa Nipobrasileiro para o Desenvolvimento da Agricultura do Cerrado com recursos da ordem de Cr\$ 50 milhões divididos igualmente entre os dois países.

A operacionalização desse programa ficou a cargo da Companhia de Promoção Agrícola, de capital brasileiro e japonês, que adquiriu 62 mil hectares de área nos Cerrados para em seguida revender agricultores brasileiros indicados por cooperativas habitacionais que também participam do programa. Este, na verdade, é o programa do Cerrado do Ministério da Agricultura que pretende realizar estudos basicamente de teor técnico, partindo desde a baixa fertilidade dos solos dos Cerrados até a alta incidência de pragas e moléstias, passando pela insuficiência de água e a falta de adaptação das várias espécies ou variedades de cultura.