

É lido o seguinte.

EXPEDIENTE

OFÍCIOS DO PRIMEIRO-SECRETÁRIO DA CÂMARA DOS DEPUTADOS

Nº 461/86, de 3 de dezembro do corrente ano, comunicando a aprovação da emenda nº 1 e rejeição das nºs 2 e 3, do Projeto de Lei da Câmara nº 6, de 1986 – Complementar (nº 316/85, naquela Casa), que dispõe sobre nova redação e revogação de artigos da Lei Complementar nº 35, de 14 de março de 1979.
(Projeto enviado à sanção em 3 de dezembro de 1986).

Nº 462/86, de 3 de dezembro do corrente ano, comunicando a aprovação, sem emenda, do Projeto de Lei do Senado nº 139, de 1984 (nº 5.166/85, naquela Casa), que revoga o Decreto-lei nº 1.541, de 14 de abril de 1977 (Lei das Sublegendas).
(Projeto enviado à sanção em 3 de dezembro de 1986).

Nº 463/86, de 3 de dezembro do corrente ano, comunicando a aprovação, sem emenda, do Projeto de Lei do Senado nº 148, de 1986 (nº 8.040/86, naquela Casa), que dispõe sobre a criação de cargos no Quadro Permanente das Secretarias das Seções Judicárias da Justiça Federal de Primeira Instância e dá outras providências.
(Projeto enviado à sanção em 3 de dezembro de 1986).

Nº 464/86, de 3 de dezembro do corrente ano, comunicando a rejeição das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 41, de 1986 (nº 7.496/86, naquela Casa), que inclui a Categoria Funcional de Inspetor de Segurança Judiciária no Grupo-Atividades de Apoio Judiciário do Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Federal de Recursos, fixa os respectivos valores de vencimentos e dá outras providências.
(Projeto enviado à sanção em 3 de dezembro de 1986).

Nº 465/86, de 3 de dezembro do corrente ano, comunicando a rejeição das emendas do Senado ao Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 1986 (nº 6.555/85, naquela Casa), que inclui a Categoría Funcional de Inspetor de Segurança Judiciária no Grupo-Atividades de Apoio Judiciário do Quadro Permanente da Secretaria do Tribunal Federal de Recursos, fixa os respectivos valores de vencimentos e dá outras providências.
(Projeto enviado à sanção em 3 de dezembro de 1986).

RELATÓRIO

RELATÓRIO Nº 3, de 1986

Da Comissão Especial de Estudos Relacionados com a Produção de Alimentos e Corredor de Exportação (CEEPACE).

Relator: Senador Benedito Ferreira

Ao iniciar este relatório, gostaria de ressaltar que a premência de tempo, com que nos defrontamos, ante as dificuldades de reunir a Comissão este ano, em defluência do pleito eleitoral que vem de ferir e que nos criaram óbices, quase intranponíveis, para a conclusão de nossos trabalhos.

Cumpre-nos realçar que, criada pelo Requerimento nº. 15 do ano de 1984, do nobre Senador José Ignácio Ferreira, que esteve seu pedido na necessidade de acompanhar e somar poucas iniciativas governamentais no sentido de viabilizar o corredor de transportes e abastecimentos, embasado na exploração agrícola da região dos cerrados e a competente utilização da infraestrutura do complexo portuário de Vitória.

Esta preocupação encontra respaldo na reconhecida potencialidade da região dos cerrados que há alguns anos era tida como fantástica e impraticável, sob a alegação de que o solo era pobre em matéria orgânica, tinha elevada acidez e caracterizada por longos períodos de estiagem e que hoje revelou-se magnífica realidade.

Pois, ao revés, a região dos cerrados alcança índices de produtividade que nada ficam a dever a qualquer outra região. Este resultado deve-se em grande parte a adoção de novas tecnologias e aos esforços dos produtores e dos programas de Extensão Rural.

Tudo isso veio a ajustar a existência do importante complexo portuário do Porto de Tubarão. Responsável por altos índices de exportação de minério de ferro para o Japão e para o promissor mercado de cereais do próprio Japão, China, Leste Europeu e demais países do Sudeste Asiático.

Podemos aduzir que o pretendido Corredor contaria ainda com ampla infra-estrutura já existente de transportes rodoviários e ferroviários, necessitando apenas de investimentos de pequeno porte para um melhor ajuste à esta missão.

Este Órgão realizou nove reuniões tendo ouvido algumas das mais abaladas opiniões visando a um melhor esclarecimento da questão. Foram ouvidas as seguintes alegações:

Dr. Eliezer Batista da Silva, Presidente da Companhia Vale do Rio Doce; Dr. Agrípino Abrahams Viana, Dr. Cesar Câmara e Dr. Fausto Ribas, Assessores da Presidência daquela Companhia; Dr. Roberto Wulunski Kensi, Superintendente do Porto de Tubarão; Dr. Mariano Toribio e Dr. Otávio Lins, da Estrada de Ferro Vitoria-Minas; Dr. Paulo Afonso Romano, Presidente da Companhia de Promoção Agropecuária-Campo; Dr. Osiria Stenghel Guimarães, Presidente da Rede Ferroviária Federal S.A.; Dr. Sebastião Cintra, Presidente da Ferrovia Paulista S.A.; Dr. Carlos Theóphilo de Souza e Melo, Presidente da PORTOBRÁS; Dr. César Bastos, Presidente do GEIPOT; Dr. Ariosto Amado, Presidente da Associação de Armando Brasileiros de Longo Curso; Comandante Ney Parente da Costa, Assessor da Sunam; Dr. Reginaldo Guedes, da SUDECO, e Dr. João Francisco Milanez, Diretor da INTERBRÁS, além da presença e participação de entidades e autoridades dos Estados interessados no referido corredor de exportação.

Não poderia, entretanto, deixar de aduzir algumas palavras sobre os debates travados e as premissas que lastream as conclusões a que chegamos.

Preliminarmente, precisamos registrar o abandono a que ficou relegado o Centro-Oeste, imenso acervo constituído por 25% do território pátrio, com uma frússima densidade demográfica, cerca de quatro habitantes por km².

Somente após a construção de Brasília, mais precisamente, a partir de 1970, é que os brasileiros sempre voltados para o litoral passaram a se preocupar com o chamado Brasil Central. Com isto nossas postagens, ontem cenários de solidão, estão se convertendo em pôlo de produção, dos mais importantes.

Precisamos analisar a questão dos cerrados brasileiros sob uma tríplice ótica: o necessário aumento da produtividade de alimentos, num país cuja população cresce geometricamente, a exploração nacional do solo para impedir sua devastação e a correspondente substituição por áreas desérticas e a imprevisível infra-estrutura para escoamento da produção ali gerada.

Devemos, pesta oportunidade, trazer à lume, peloestreito relacionamento com o tema, aparte de nossa autoria, a discurso do ilustre Senador José Ignácio Ferreira:

"O Sr. Benedito Ferreira — Nobre Senador, realmente fico pesaroso mas, V. Ex. afirma certos aspectos que me trazem a angústia de querer participar do seu pronunciamento. V. Ex. lembrou — voltou a enfatizar a importância do cerrado como produtor de alimentos. Mas, veja bem V. Ex. ainda há poucos dias, quando eu abordava aqui os descaminhos da agropecuária nacional, eu chamava a atenção para o fato da urgência para que se institua no Brasil um subsídio direto por unidade produzida, ao mesmo tempo em que louvava a eliminação, no Brasil, e até propugnava para que se eliminasse os remanescentes dos chamados juros subsidiados, fundamentando minha argumentação no fato de que o juro subsidiado não passou de uma espécie de óleo canforado com que nós estamos matando o cardíaco — no caso, a agricultura, visto que ele nunca atendeu nem sequer a um terço, em termos numéricos, dos produtores rurais do Brasil,

mas sempre permitiu ao Governo, para cortear as massas urbanas, fazer um custo de vida barato exclusivamente às custas de alimento. Pois bem, este ano tive a oportunidade de, aqui mesmo, festejar medidas do Governo, em eliminando o crédito rural subsidiado, fixando o preço com correção monetária. Mas, nobre Senador José Ignácio, a solução não chegou aí ainda. O cerrado está predeterminado, mantido o quadro atual, a ser produtor de soja, porque esta, sim, suporta a política de juros realistas que se está implantando, os custos dos insumos, o custo do petróleo e ainda, realmente, remunerar o produtor. Mas o caso do arroz, por exemplo, é simplesmente calamitoso, vale dizer, a agricultura de subsistência, se não adotarmos aqui a política da Europa e do próprio Estados Unidos, em subsidizando corajosamente aqueles grãos mais necessários ao atendimento da sua população. Na América V. Ex. sabe que há aquele projeto PIK, que não indeniza mais com dinheiro as áreas não plantadas, no interesse do próprio Governo, para que se plante, mas com grãos que ele tem em excesso nos seus grandes silos. Remunerar o produtor e dá o subsídio, no caso, a compensação em espécie, em grãos. A Europa tem, sem dúvida alguma, um índice de produtividade bem maior e melhor do que os Estados Unidos, mas, em contrapartida, há a eficiência americana. Aí vem o conflito produtividade eficiência. No caso, a agricultura americana é mais eficiente, porque, mesmo produzindo a índices menores por área, tem um preço bem mais barato, mais econômico. Mas a verdade é que, economicamente, o cerrado, pelo menos até aqui, está inviabilizado para a nossa agricultura de subsistência, ou seja, o arroz e o feijão. Tenho aqui e gostaria depois de encaminhar, com o consentimento de V. Ex., à Taquigrafia um estudo que fiz a gosto modo, que espelha mais ou menos a realidade. Veja só os resultados desse estudo, que eu gostaria que constasse do pronunciamento de V. Ex.: "Cultivo de alqueire de soja no cerrado: custos, incluindo a todos, do preparo da terra até a colheita e a sacaria, 2 milhões 620 mil cruzeiros. Receita mínima — em Goiás está-se obtendo maior — 12 toneladas por alqueire, 5 milhões de cruzeiros. Nós temos aí um superávit de 2 milhões e 380 mil cruzeiros. Isto evidentemente no primeiro ano, pegando a terra adusta, o cerrado bruto. No ano seguinte, com economia de adubos, de calcário e sobre tudo do destoca, do desmatamento, esse superávit cresce, para o agricultor de soja, para 3 milhões e 180 mil cruzeiros, por alqueire, 4,84 hectares. No caso do arroz, custos: 1 milhão e 968 mil cruzeiros: receita de 100 sacos, ou 10 toneladas ao preço máximo que se está alcançando, que é 15 mil cruzeiros por saco de arroz em casca, temos a receita de 1 milhão e 500 mil cruzeiros, déficit de 468 mil cruzeiros. No ano seguinte, já admitindo-se a terra trabalhada e dependendo só de uma gradeação, nós chegamos ainda, com a poupança dos 400 mil cruzeiros do custo de desmatamento, de destoca, já com o déficit anterior de 468 mil cruzeiros, descontando os 400 mil cruzeiros de economia de despesa do ano seguinte, da safra seguinte, ainda cumula-a um déficit de 68 mil cruzeiros por alqueire. Isso, com todo o otimismo, porque na realidade o preço do arroz está entre 13, 14 e até 15 mil cruzeiros, preço realmente, há que se confessar aqui, superior ao preço fixado pela CSS e adicionado, af, a correção monetária, tal é a escassez de arroz que se verifica aqui no Brasil central este ano. Então, veja V. Ex., pois, que o subsídio sempre andou de mãos dadas com a corrupção, é uma desgraça, há subsídio, a corrupção ali está. Não vejo como, se não buscarmos um mecanismo que impeça ao máximo a corrupção, que ande de mãos dadas com o subsídio, instituirmos aqui, corajosamente, um subsídio para essa agricultura de subsistência, ou, então, desenvolvamos urgentemente um corredor de exportação para a soja e venhamos a importar o arroz, especialmente o feijão, porque parece que vai desaparecer da agricultura brasileira, a não ser que se mantenha ou se deem recursos suficientes para ter o feijão irrigado, por que esse, sim está renune-

rado; mas a agricultura tradicional de subsistência tende a desaparecer. Então, passamos a importar os grãos de subsistência e produzimos a soja, que, aos preços atuais, em que pesem os contingenciamentos, esses artifícios governamentais que sempre resultam em prejuízo para a agricultura, em que pese tudo isso, a soja, ainda, é altamente remuneradora pelos preços internacionais que vêm alcançando. De sorte que é realmente muito bom que V. Ex. faça esse enfoque todo, e acuda aos subsídios e os Estados Unidos sempre mantiveram, porque eles sabem que, ao final deste século, nós estaremos tendo, além dos pefardos atômicos todos, que estão a nos ameaçar, teremos algo muito mais sério rondando as nossas portas, para atender aos bilhões de seres que vêm por aí e que vão reclamar alimentos, efetivamente, para a sua subsistência. Muito obrigado a V. Ex.

DOCUMENTOS A QUE SE REFERE O SR. BENEDITO FERREIRA EM SEU APARTE: PARA O CULTIVO DE I ALQUEIRE DE ARROZ NO CERRADO.

1 Alqueire ~ 4.84 Ha

CUSTOS E RECEITA

Desmatamento e destoca de 1 alqueire	4 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
Aração, gradeamento e nivelamento de 1 alqueire	300.000
25 horas de trator (próprio)	300.000
Colagem 10 toneladas calcário frete	600.000
Adubação 1 tonelada (NPK — 5-25-15)	108.000
Semente JAC 240 Kg a 450	150.000
Colheita 1.500 p/saco	110.000
Sacaria (100 sacos de armazém a 1.100)	1.968.000
Total	1.968.000
RECEITA	
6.000 Kg arroz em casca a 250	1.500.000
Déficit	468.000
CUSTOS X RECEITA	

Obs.: No ano seguinte elimina-se a despesa c/ desmatamento e destoca uma economia de Cr\$ 400.000,00	
— 468.000,00 — déficit que permanece 68.000,00.	
Desmatamento e destoca	
Aração — gradeamento e nivelamento	
(25 h 1 trator) limpeza de regiões	
Colagem 10 t calcário frete	
Adubação 1 adubo (NPK — 4-30-16)	
Semente 400 Kg	
Colheita 1.500 p/saco	
Sacaria 200 sacos anágem 1.100	
Total	2.620.000

RECEITA MÍNIMA

12.000 Kg de soja (200 sacos 60 Kg) a 250	3.000.000
Custos	2.620.000
Superávit	380.000
Total	3.180.000,00

P o 2º ano (ano seguinte) elimina-se a colagem e o desmatamento, como também a limpeza de rafzes, o que corresponde a uma economia de 800.000,00 — 2.380,00 — 3.180.000,00." Outro aspecto primordial que não pode ser relegado a plano secundário é o da irrigação, cuja utilização, necessária e importante, deve ser acompanhada das cauteis devidas, ou concorrer de maneira inexorável para exaurir a terra, ficando sua recuperação tão problemática e dispendiosa que levará, fatalmente, ao abandono destas áreas. Para exemplificar podemos citar o Projeto de irrigação de Morada Nova, no Ceará, onde ocorreu precisamente isso.

É que a irrigação tem que estar aliada à correção do solo para evitar sua salinização que vem causando imensos prejuízos no Brasil e no mundo. Dentre os países afetados por este grave problema podemos referir Estados Unidos, Canadá, México, Peru, Paquistão, Índia, Turquia, Rússia, China, Austrália etc.

No Brasil as áreas mais atingidas estão no Nordeste. Segundo especialista da FAO 20 a 25% das áreas irrigadas do mundo estão ameaçadas, sendo de lamentar que só se tomem cauteis depois da situação se tornar quase irreversível.

Devemos, evidentemente, resguardar a região dos cerrados de tal malefício sob pena de nos privarmos em futuro próximo de grande manancial indispensável à nossa produção de alimentos. Como se sabe, além de grãos, eles se prestam consoante experiências recentes até à produção de frutos finos em caráter permanente.

Além da correção do solo impõe-se também a implantação de um correto sistema de drenagem essencial à preservação das áreas irrigadas, para que não continuemos incorrendo no erro de inutilizar grandes extensões de solo agricultável, que se cuidado poderá se converter, em futuro próximo em verdadeiro ceifero.

Encerro, assim, estas despretenciosas considerações, fazendo minhas as observações contidas no aludido trabalho do Senador José Ignácio Ferreira, que anexarei a este relatório.

Sala das Comissões, 2 de dezembro de 1986. — José Ignácio Ferreira, Presidente — Benedito Ferreira, Relator — Octávio Cardoso — João Lobo — Jorge Kalume.

A PRODUÇÃO AGRÍCOLA DOS CERRADOS, O

CORREDOR GOIÁS — MINAS — ESPÍRITO SANTO

E OS TERMINAIS DE CAPUABA E TUBARÃO

Senador José Ignácio Ferreira.
Brasília — DF, outubro 1986

A PRODUÇÃO AGRÍCOLA DOS CERRADOS, O CORREDOR GOIÁS-MINAS-ESPÍRITO SANTO E OS TERMINAIS DE CAPUABA E TUBARÃO

1. Introdução ao Relatório

Os Cerrados brasileiros vêm, progressivamente, conquistando uma posição de destaque na produção agropecuária nacional. De área apenas potencialmente agricultável passou, nos últimos anos, a contribuir efetivamente para a produção em proporções bastante significativas.

Esta posição vitoriosa dos Cerrados tem trazido à tona as necessidades de aparelhar a região de infra-estrutura para o armazenamento e para o escoamento de sua produção. Neste particular, a estratégia tem sido a de solucionar os problemas emergentes através dos chamados "corredores de abastecimento e exportação".

Dentre eles, ressaltam-se pela sua localização estratégica e pela sua capacidade atual e potencial o "Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo", que nasce na altura de Goiânia e desemboca no Oceano Atlântico, na cidade de Vila Rica e o complexo portuário do Estado do Espírito Santo, excepcionalmente dotado de condições oceanográficas e posição estratégica perante os mercados internacionais.

Este Relatório estuda as potencialidades, os problemas e as soluções apontadas por mais de uma dezena de depoentes — no âmbito da Comissão Especial do Senado Federal — para a produção agropecuária dos Cerrados, para o "Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo" e para o próprio Estado do Espírito Santo.

2. Desenvolvimento do Centro-Oeste

O isolamento em que a Região Centro-Oeste esteve mergulhada durante um longo tempo foi rompido de forma irreversível com a decisão de nele construir-se uma nova capital federal para o País. Corriam os anos cinquenta. Até então, apenas umas poucas correntes migratórias, a coragem e vanguardismo de brasileiros como o Marechal Cândido Rondon tinham contribuído para uma ocupação mais sistemática desta imensa porção do território brasileiro.

A decisão do Presidente Juscelino Kubitschek, apoiado na recomendação da Constituição de 1891 deu peso político e significação econômica a um empreendimento que somente poderia ser exitoso com a participação governamental.

Assim, decorreram 4 séculos e meio para que um fato significativo ocupasse as páginas da história da Região Centro-Oeste, decorrência sobretudo da orienta-

ção de povoar e colonizar nosso País voltado excessivamente para a região litorânea. Bastou, entretanto, que este fato novo fosse produzido — a construção de Brasília, como Capital Federal — para que a história até então contada em séculos, passasse a ser contada em décadas e, mais recentemente, com a velocidade dos acontecimentos, os anos viessem a ser usados como a unidade temporal da história do Centro-Oeste.

Compreendendo 25% do território nacional e absorvendo 6,3% da população do País, a região Centro-Oeste tem reduzida densidade demográfica — 4 habitantes/km² — inferior apenas à encontrada na Amazônia, em que pesa a alta taxa de crescimento anual da população (4,5% na última década).

Sua economia é predominantemente exportadora de matérias-primas, principalmente agropecuárias. Os dados indicam que, cada vez mais, a região torna-se uma região dinâmica na produção agrícola, participando significativamente na produção nacional com soja, arroz, milho, feijão, mandioca, algodão e bovinos.

O setor secundário é incipiente e volta-se para a transformação elementar de produtos de origem agropecuária, o que reflete sua pequena participação no produto industrial do País (1,4%, em 1980). O setor terciário desempenha função destacada na economia regional, uma vez que contribui com 49,5% da oferta de empregos e 62,3% da renda gerada na região.

O papel reservado à região no modelo de desenvolvimento até então em vigor, não vem oportunizando criar condições de vida satisfatórias para a população em geral, que se enquadra, muitas vezes, na moldura do pioneirismo, na qual a grande potencialidade dos recursos naturais contrasta com a não menos grande dificuldade colocada pelas distâncias, falta de infra-estrutura básica, serviços públicos e privados e comunicação. Os efeitos sociais deste processo penoso de integração foram demasiadamente deixados de lado durante as duas últimas décadas, o que pode ser atestado pela insatisfatória condição de educação e saúde da população.

3. A Agricultura no Cerrado e a Produção de Alimentos

A agricultura brasileira, ao longo de toda a história do País, vem crescendo predominantemente através da incorporação de área ao processo produtivo. Foi assim durante séculos, uma agricultura essencialmente itinerante e destruidora do meio ambiente. A extração do pau-brasil, a exploração da borracha da Amazônia, a destruição da mata Atlântica, as grandes entradas de pecuária no Brasil Central e a penetração do café, a partir do Vale do Paraíba, passando pelo Estado de São Paulo para terminar nas terras roxas do Paraná, constituem exemplo dessa agricultura itinerante e exploradora do meio ambiente.

Mais recentemente, a ocupação da fronteira, seja através das frentes de expansão seja através das frentes de ocupação tem sido feita com base na mesma itinerância de séculos atrás, com o agravante de que os sujeitos diretos do desbravamento e da ocupação são pequenos agricultores, trabalhadores sem terra, eternamente explorados pelo sistema econômico predominante. Deste ponto de vista, o sistema produtivo da agricultura não só depara com os recursos naturais do País mas também empobrece os trabalhadores da Nação, submetendo-os a um tipo de dominação social inaceitável.

Na base deste processo esteve sempre a existência de terras férteis, baratas e desocupadas. Até bem recentemente, as terras da Região Centro-Oeste permaneceram praticamente intocadas, tendo-se verificado, na década de 70, um fluxo, até então não conhecido em suas dimensões e significado, de população para o Norte do País, especialmente para Rondônia onde se localizaram manchas de terras férteis. O Centro-Oeste, apesar de contar com terras baratas e desocupadas apresentava um tipo de solo incapaz de despertar a atenção do migrante. Era considerado praticamente estéril e sem possibilidades de nele implantar-se explorações comerciais de forma empresarialmente lucrativa. Paralelamente a isso, o governo pouco ou nada fazia para reverter esta situação. Procurava, do lado do assentamento e da colonização, alojar famílias ao longo das rodovias da Região Norte e em regiões de Rondônia, sem praticamente nenhuma ação mais significativa no campo e investigação tecnológica relativa aos cerrados. E some-

te a partir do início dos anos 70, aproveitando uma experiência pioneira do Estado de Minas Gerais em analisar e experimentar os solos dos cerrados em governo federal, representado pela EMBRAVA, dedicada a estudar os problemas pedológicos e agroclimáticos característicos dos cerrados.

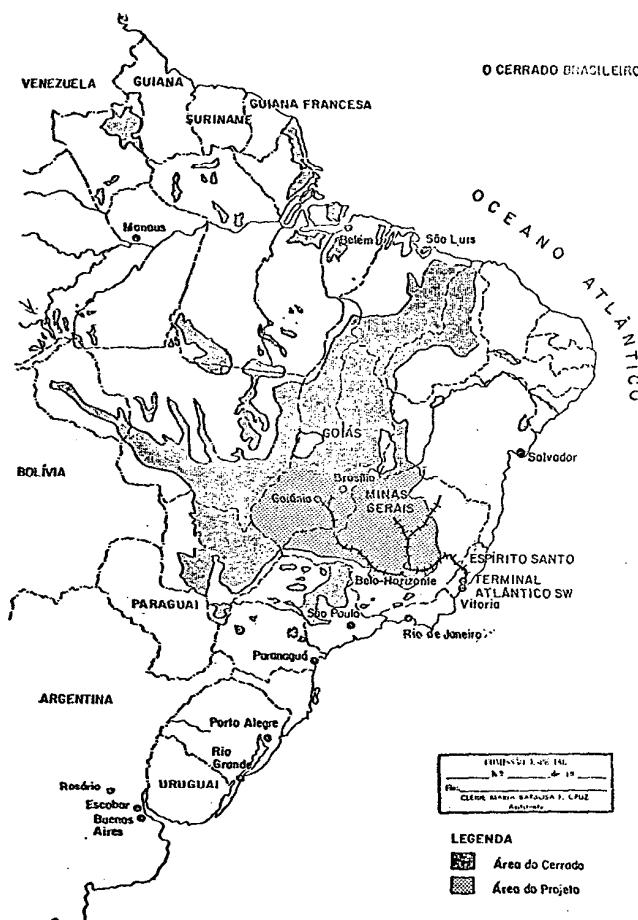
A ocupação dos cerrados, que haveria de se empreender, vinha deixando entre seus defensores uma posição cada vez mais cristalina. Seria a primeira vez na história do país que uma ocupação por migrantes seria feita a partir de alguns critérios de racionalidade pública e privada. Os cerrados — conjunto de clima, solo, fauna e flora — não se prestava para a ocupação explorativa até então conhecido. Os solos são naturalmente pobres em fósforo, apresentam problemas de alumínio e baixíssimo teor de matéria orgânica e regime pluviométrico característico (fenômeno do "veranico") mas, por outro lado, são planos — portanto se prestam como nenhum outro à mecanização — profundos e podem ser conve-

nientemente explorados a partir de uma base tecnológica adequada. Sendo assim, todo aquele padrão de ocupação pela agricultura itinerante não apresentava condições de viabilidade no cerrado, já que o agricultor não poderia contar com a fertilidade natural de saída. Os cerrados, pelo contrário, exigiam o trabalho diurno, de sol a sol para o amanhecer da terra, com manejo técnico equilibrado ao longo de um bom período de forma a que, pouco a pouco, a resposta da produção começasse a viabilizar os investimentos feitos no solo. Com isso, a égide que presidiu, que preside e que há de presidir a produção nos cerrados é a do trabalho, da dedicação e do empenho. Atualmente, os cerrados, de forma incisiva, passam paulatinamente de céleiro potencial para céleiro real do país.

Considerados todos os tipos ecológicos de cerrados — e há uma enorme variação de micro-climas e conjunção solo-planta sua área, já delimitada, alcança 200 milhões de hectares, dos quais 75% em Minas Gerais,

Goiás, mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Distrito Federal e Bahia. Avançam, ainda, para São Paulo, Maranhão, Piauí, Pará, chegando a atingir unidades federais extremas como é o caso de Roraima. Enquanto não se viabilizou conhecimento técnico para a ocupação racional desta área com lavouras, predominaram nela duas atividades fundamentais, quais sejam a pecuária bovina em sistema criatório extensivo e a extração de madeira para a indústria siderúrgica.

A ação governamental que conseguiu iniciar um processo de mudança mais global foi o programa POLO-CENTRO, responsável pela abertura de 3 milhões de hectares de cerrados goianos, mineiros e mato-grossenses (do norte e do sul). A partir de então, amplia-se a pecuária tendo no arroz a cultura básica para abertura de novas áreas e implantação das pastagens, com o que se procurava viabilizar economicamente a própria exploração pecuária.



A restrição que, no período 79-85, se impôs aos investimentos produtivos em geral e aos da agricultura em particular — produto da recessão que o país viveu nesta quadra recente da sua história econômica — terminou por inviabilizar a continuidade do POLOCENTRO e o ritmo de atividades na região caiu verticalmente. Esgotada a fonte de recursos subsidiados, a região não encontrou uma nova alternativa diante de um mercado ninguante e crescentes custos de transporte. Sómente o desencanto com a possibilidade de conquistar a Amazônia para a agricultura e o continuado fluxo migratório proveniente do sul — mercado profundamente afetado pela expropriação do pequeno produtor — é que conseguiu reanimar a economia rural dos cerrados, na medida em que gaúchos, catarinenses, paranaenses, os mais expressivos de um grupo mais abrangente, migraram

para esta região, armados de máquinas e equipamentos, sentido empresarial e capital em dinheiro para a compra de terra. É deste movimento que nasce a ocupação dos cerrados com a soja, destronando o arroz e a pecuária, até então predominantes.

Este novo movimento tem, até certo ponto, democratizado a posse da terra na medida em que imensos e vazios latifúndios são desmembrados em áreas menores para a exploração, essencialmente de grãos, sob administração familiar. Quanto a isso há uma discussão muito oportuna sobre as características desejáveis do processo de ocupação das terras do Centro-Oeste, na medida em que mal se iniciou o processo da reforma agrária.

Atualmente o panorama da agricultura nos cerrados é de um dinamismo extraordinário. As principais explo-

rações agrícolas são as de arroz, feijão, mandioca, milho, soja, algodão e trigo. As produções de mandioca, soja e milho superam as 4 milhões de toneladas e a de arroz é superior a 3 milhões de toneladas. No cômputo da produção nacional, a participação dos cerrados mais expressiva fica por conta do arroz, com 35%, vindo a seguir a soja, com 27%. Mandioca, milho, feijão e algodão, contribuem com parcelas entre 14 e 20%. Apesar do caso do trigo a participação ainda é baixa, com 5% (ver quadro a seguir).

PARTICIPAÇÃO DA PRODUÇÃO DE ARROZ, FEIJÃO, MANDIOLA, MILHO, SOJA, TRIGO E ALGODÃO, DA REGIÃO DOS CERRADOS, NA PRODUÇÃO NACIONAL (1984)

PRODUTOS	CERRADOS	BRASIL	PARTICIPAÇÃO DOS CERRADOS (%)
	Produção (1.000 t)	Produção (1.000 t)	Produção
Arroz	3.167	8.936	35
Feijão	384	2.647	15
Mandioca	4.040	20.575	20
Milho	4.102	21.257	19
Soja	4.161	15.540	27
Trigo	79	1.628	5
Algodão (1980)	207	1.439	14

Fonte: IBGE. Estimativas feitas pelo CPAC/EMBRAPA.

Estudos encomendados pela Companhia do Vale do Rio Doce (CVRD) indicam a existência de 60 milhões de hectares de terras com aptidão agrícola nos cerrados, os quais entre 10 e 15 milhões poderiam ser incorporados num prazo de 15 anos (portanto até o fim do século) ou então 5 milhões de hectares até o fim da atual década. Independente da facilidade do alcance e tais valores, fica claro o vasto potencial que os cerrados guardam para um crescimento sistemático e contínuo da agricultura brasileira. Calcula-se ademais, que cada 5 hectares racionalmente cultivados — através de técnica recomendada pelos diversos institutos de pesquisa agropecuária, em lotes de 250 a 300 hectares — teriam capacidade para gerar um emprego permanente no setor. Desconsiderados todos os demais postos de ocupação que naturalmente decorrem de uma exploração agrícola, os cerrados desportam com o credencial e criar empregos suficientes para resolver parte dos problemas de desemprego e subemprego.

No plano imediato, a ocupação dos cerrados deveria usar a alternativa de gasto mínimo com infra-estrutura, dando ênfase às manchas de terras que se situam próximas às vias de escoamento natural (rios) ou consolidadas (rodovias e ferrovias), a centros fornecedores e serviços de armazenamento, classificação, venda de sumuns, energia elétrica e outros de forma a se conse-

guir um maior retorno social aos recursos públicos aí empregados. Uma vez saturadas estas áreas, a ação de ocupação irá se expandindo para as áreas próximas, procurando sempre conjugar o esforço público à iniciativa privada, no sentido de reduzir custos sociais. Assentada esta visão infra-estrutural, há de se orientar o esforço produtivo para as culturas alimentares, visando o mercado interno bem como para os produtos exportáveis que apresentam vantagens comparativas no plano internacional.

Por fim, mas não menos importante, chamamos a atenção para o fato de que o Plano de Metas para a agricultura, lançado recentemente (agosto/86) pelo Presidente José Sarney confere atenção especial à região Centro-Oeste. Diz o documento: "A Região Centro-Oeste é o grande polo dinâmico na produção de grãos, principalmente soja, milho, trigo e arroz, através da incorporação de novas áreas de cerrado e pré-amazônica". Este dado é auspicioso e um fato político relevante por ser a primeira vez que um documento oficial de política agrícola no Brasil o reconhece.

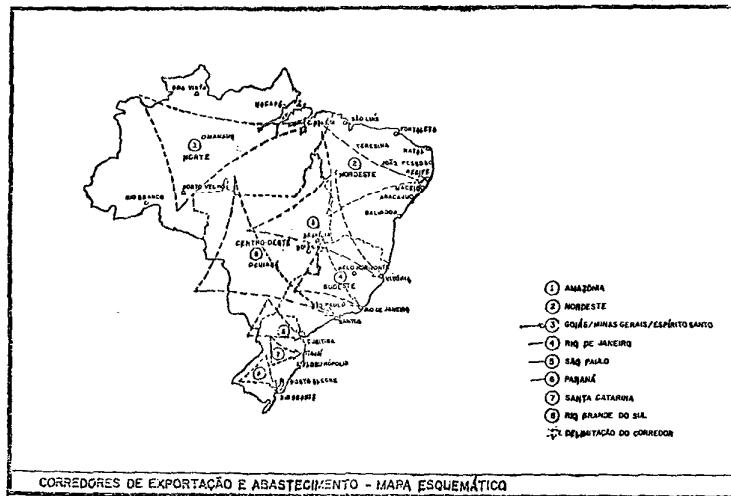
4. Os Corredores de Exportação e Abastecimento na Política de Transportes do País

Originalmente os "Corredores de Transporte" foram concebidos como estruturas especializadas para viabilizar, em termos econômicos, o transporte dos produtos.

A estrutura viária básica engloba ou uma rodovia troncal, ou uma ferrovia, ou uma hidrovia, complementada por um porto e por linhas alimentadoras (subsegmentos rodoviários vicinais). Tal como concebidos, os Corredores voltaram-se ao esforço de exportação, já que inevitavelmente articulavam-se a uma unidade portuária marítima. A despeito desta conformação prestar-se para a navegação de cabotagem e, portanto, inserir apenas no âmbito da preocupação com o escoamento da produção para outras regiões do próprio país, a orientação global da economia na época em que foram testados era com a abertura da economia nacional.

A interação do transporte com a produção é a preocupação que preside o equacionamento de qualquer sistema integrado. No caso dos Corredores, independente de a produção ser agrícola, industrial ou mineral, há uma fase em que a demanda é pelo transporte de insumos; após a fase do manuseio e armazenagem, o transporte volta a ser demandado para deslocar especialmente a produção; transformada a matéria-prima, o sistema novamente é requisitado para levar mercadorias até o consumidor final, seja ele nacional ou estrangeiro.

De todos os corredores de exportação e abastecimento do país (vide mapa) sete deles internalizam parte de suas estruturas nas áreas dos cerrados. São eles:



ALTERNATIVAS	CORREDOR	SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
Porto de Vitória Capuaba Tubarão	1	SR-2/EFVM
Porto de Sepetiba	2	SR-2/SR-3 Alt. Linha do Centro Alt. Ferrovia do Aço
Porto de Santos	3	SR-2 e SR-4/FEPSA
Porto de Paranaguá	4	SR-4/FEPSA/SR-5
Portos da Amazônia	5	BR-364/Rio Madeira
	6	Hidrovias Araguaia/Tocantins
Porto Salvador/ Aratu	7	BRs 242/116 e 324

Como os cerrados ocupam uma extensa porção do território nacional, não há, em princípio, nenhum Corredor que sirva igualmente a todas as duas áreas produtivas. Assim, para efeito de se obter uma racionalização no escoamento de safras e internacionalização de mercadorias na região do Centro-Oeste e, em especial, nas áreas dos cerrados, é tarefa crucial definir determinadas macro-zonas de concentração da produção, com identificação de pontos geográficos mais centrais a partir dos

quais se estabeleceria um sistema de transporte que proporcionasse os menores custos ao escoamento dos excedentes. Do ponto de vista do mercado externo estas macro-definições tornam-se determinantes da competitividade do produto nacional em mercados internacionais. Segundo informações da PORTOBRÁS, os fretes internacionais entre o Brasil e a Europa giravam, em 1985, entre US\$ 17 e 20 toneladas, dependendo do tipo de navio. Neste sentido quanto menor foi o custo

de transporte dos excedentes desde a fazenda até o porto brasileiro, maior capacidade de competição apresentará o produto brasileiro frente aos seus virtuais competidores.

Num primeiro esforço do GEIPOB neste particular, foram identificados as seguintes unidades espaciais para fins de orientação de uma política de corredores nos cerrados:

Unidade da Federação	Macro-zona	Localização da infra-estrutura do corredor
Mato Grosso do Sul	Campo Grande e Três Lagoas	Entroncamento das BR 163 e 267
	Bodoquena	Miranda
Mato Grosso	Parecis	Entroncamento das BR 242 e 364
	Xavantina	Barra do Garças
Goiás	Gurupi	Fátima
	Parená	Alto Paraíso de Goiás
	Pirineus	Anápolis
	Rio Verde	Rio Verde
	Piranhas	Iporã
Minas Gerais	Vila do Paracatu	Umaí
	Alto/Médio São Francisco	Corinto
	Triângulo Mineiro	Uberlândia
Bahia	Barreiras	Barreiras

As primeiras referências ao Programa dos Corredores de Transporte como prioridade do Governo Federal apareceram no I PND, vigente entre 1972 e 1974. Em 1973, o GEIPTO concluiu o primeiro estudo sobre corredores de exportação, no qual analisa a questão dos transportes associada à produção real e potencial dos cerrados. Em 1975, já verificada a existência das condições básicas para seu sucesso, é lançado o POLO-CENTRO — Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste que visou, antes de mais nada, dotar determinadas áreas dos cerrados de infra-estrutura mínima e financeira a abertura de frentes de agricultura ai também localizadas.

Ademais, o II PND/75-79, também faz referência aos cerrados, no contexto da integração nacional, destacando-se como preocupações fundamentais, a pesquisa tecnológica para a expansão da produção agrícola, os investimentos produtivos capitaneados pelo POLOCENTRO, e os sistemas integrados de transporte, com a novidade de abordá-los não mais como Corredores de Transporte mas como Corredores de Exportação e Abastecimento.

Os efeitos desta estratégia, combinados com a ocupação da área por migrantes vindos do Sul e Sudeste levou a que Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo constituíssem, em 1977, o "Comitê dos Três Estados", com vistas a definir uma estratégia continuada, porém mais abrangente, de alternativas econômicas para os cerrados. Deste esforço nasceu a cooperação técnico-financeira nipo-brasileira, da qual a parte mais conhecida materializou-se no PRODECER — Programa de Desenvolvimento dos Cerrados Brasileiros, em 1979.

Dada a magnitude que o tema "cerrados" assumiu e com as múltiplas alternativas de conduzi-lo e, ainda mais, frente a uma situação econômica do país, recentemente de uma quadra recessiva e empobrecedora, a orientação assumida pelo I Plano de Desenvolvimento da Nova República quanto aos sistemas de transporte foi a de máxima eficiência no uso da infra-estrutura existente e a racionalização de novos investimentos. A perspectiva para o setor dos transportes face a esta política seria a aplicação de recursos disponíveis em projetos com baixa relação capital/produto, com curta maturação, com implantação modularizada e/ou melhoramentos progressivos.

Vista a política deste ângulo, a orientação seria a de superar os problemas atualmente existentes e que pudessem vir a entrar, no futuro próximo, o escoamento dos excedentes produtivos dos cerrados. Assim, procedido o levantamento da situação atual dos corre-

dores que servem aos cerrados, a prioridade foi a de, ao invés de construir novos corredores, resolver os principais gargalos dos já existentes. Levantamento expedido permite montar o seguinte quadro:

Corredor Goiás/Minas/Espírito Santo (Capuaba e Tubarão)

— adaptação e investimento em Capuaba e Tubarão — correção dos trechos Ibiá — Garças de Minas e Sete Lagoas — Engenheiro Costa Lacerda — travessia de Belo Horizonte

Corredor do Rio de Janeiro (Sepetiba)

— Via Linha do Centro, as mesmas do Corredor Goiás/Minas/Espírito Santo, visto que os gargalos se referem à linha férrea da Rede, conhecida como SR-2.

— Via alternativa Ferrovia do Aço, construção de um ramal de acesso de 13 km, entre esta ferrovia e a da SR-2 e um pátio de transbordo por conta da diferença de bitola.

— Instalações especializadas para cereais, em Sepetiba

Corredor de Santos

— Trecho Helvécia — Guianá e Paranapiacaba — Piaçaguera, alternativas FEPASA

— Na alternativa SR — 4, da Rede, trecho Campo Grande Três lagoas, especialmente trecho Arapuá — Pena Júnior.

— No próprio porto: oferta de estocagem e sistema de descarga de vagões

Corredor de Paranaíba

— Na SR-5, os trechos Pinhais—Morretes, Londrina—Apucarana e Maringá—Apucarana

— Na SR-4, o trecho Campo Grande—Três Lagoas

Corredores da Amazônia

— No caso da BR-364/Rio Madeira, estudo de viabilidade para níveis de produção e demanda interna e externa, o próprio porto do Porto Velho e definição de porto de exportação.

— Através da hidrovía Araguaia/Tocantins: continuidade da utilização de hidrovía, conclusão da clausa de Tucuruí e as corredeiras de Santa Isabel

Corredor de Salvador/Aratu

— Inexistem gargalos, mas o transporte rodoviário inviabiliza qualquer margem de lucratividade. A orientação da produção é que deve ser mudada, possivelmente para o consumo próprio e industrialização em Brasília.

Quanto ao subsistema rodoviário, que se constituiria nas vias alimentadoras dos corredores, se poderia dizer que não há gargalos intransponíveis. Os maiores proble-

mas seriam o tráfego difícil na época das chuvas e a falta de recursos para manutenção ou conservação das estradas.

5. O Corredor Goiás—Minas—Espírito Santo

5.1. Concepção

O Corredor Goiás—Minas—Espírito Santo, tal como os demais, é fruto da concepção dos "Corredores de Transportes", lançada em 1972. Enquadra-se, portanto, no esforço de aumentar a participação do Brasil no mercado internacional.

No caso específico deste Corredor, a CVRD, quanto compartilhou da concepção global de todos os corredores do país, procurou emprestar-lhe uma feição particular no sentido de compatibilizá-la com suas preocupações enquanto empresa mineradora e exportadora.

Assim, a ideia que presidiu a implantação deste Corredor, os investimentos complementares e acessórios, os entendimentos e a definição de papéis entre governo e iniciativa privada, levaram em conta a necessidade de o Brasil equipar-se adequadamente para conquistar outros mercados que não os tradicionais da Comunidade Econômica Européia e dos Estados Unidos da América. Tratava-se, especificamente, dos mercados emergentes do leste asiático — capitaneados pelo Japão e Coreia e da Europa Central, a partir do Porto de Balikpapan — antigo Fiume — na Iugoslávia.

Lastreado na exportação tradicional da CVRD de minério de ferro, o esforço inicial foi o de viabilizar a economicidade do transporte interno e navegação marítima deste produto, de forma a poder competir com o minério australiano, entregue às usinas japonesas, superando desvantagens inicialmente colocadas por uma distância náutica de 11 mil milhas entre o Brasil e o arquipélago japonês. Afara conferir eficiência e confiabilidade ao transporte interno do minério de ferro, das minas até o porto, era fundamental reduzir os fretes para distâncias tão longas, o que foi equacionado com a implantação do Terminal de Tubarão, capaz de permitir a atracação de navios de até 300 mil toneladas.

Dadas as características do minério de ferro ser um produto de alta densidade específica (isto é, muito peso em pouco espaço) e de baixa densidade econômica, a solução seria combinar cargas de minério de ferro com outras que apresentassem situação inversa, ou seja, de baixa densidade específica e de alta densidade econômica, condições estas preenchidas pelos grãos agrícolas.

Assim, a contribuição dos grãos, no curto prazo, estava voltada para o atingimento da meta de redução dos custos da navegação do longo curso e, portanto, viabilização dos mercados do leste asiático à própria CVRD. No médio e longo prazo viria a desempenhar importante papel na própria substituição de cargas ferroviárias, transportadas pela Vale, através da Estrada de Ferro Vitoria—Minas, de sua propriedade. Isto com a entrada de Carajás em operação, os embarques de minério de ferro, em Vitoria, através da EFVM, cairiam de um patamar de 72 milhões de toneladas/ano para algo em torno de 55 a 60 milhões de toneladas/ano, o que seria superável pelo transporte de outras cargas, de terceiros, em especial as de grãos. A bem mais longo prazo é possível admitir-se que o esgotamento das minas de minério de ferro em Minas Gerais abrirá, progressivamente, espaço para uso alternativo da capacidade instalada no corredor, para a qual os grãos são os mais visados.

5.2. Descrição do Corredor

O Corredor Goiás—Minas—Espírito Santo abrange os sistemas modais de movimentação de cargas — rodoviária, ferroviária e fluvial — e o complexo Portuário do Espírito Santo, constituído pelos portos de Regência, Capuaba, Tubarão, Atalaia, Paul, Ubu, Barra do Rio Chico e Praia Mole. Sua área de influência é balizada pelas cidades de Goiânia, Brasília, Belo Horizonte e Vitoria.

A malha rodoviária do Corredor alcança praticamente 8 mil quilômetros e a ferroviária dispõe de um tronco central de 2 mil quilômetros, sendo 70% da Rede Ferroviária Federal (SR-2) e 30% da CVRD, este representado pela Estrada de Ferro Vitoria—Minas (EFVM). Esta malha atende o parque industrial da região, formado pelas siderúrgicas (USIMINAS, ACE-SITA, BELGO-MINEIRA, MANNESMAN, CST, ACOMINAS), pelas indústrias cimenteiras da Região

Metropolitana de Belo Horizonte e a MATSULFUR (de Montes Claros), a CVRD, a Refinaria Gabriel Pascoal — RESCAP, a CENIBRA e a CTRIN.

As principais modalidades de transporte são a ferroviária e a rodoviária, complementadas pela hidrovária — do Rio São Francisco — e a dutovária — utilizada pela Samarco Mineração.

O minério de ferro, em suas formas natural e pallets, representa, em tonelagem, mais de 90% das exportações realizadas pelos diversos portos e terminais do Espírito Santo.

Os problemas que o Corredor apresenta para operar com maior economicidade, capacidade e confiabilidade, concentram-se nas suas vias ferroviárias. Mais de 5 milhões de toneladas/ano deixam de ser transportadas pelas ferrovias, sobrecarregando as rodovias e encarecendo os produtos finais.

Nas ferrovias, o maior número de problemas localiza-se no trecho Sete Lagoas—Sabará—Costa Lacerda. Para resolvê-los, a CVRD e a REDE assinaram um contrato no montante de US\$ 100 milhões, com 6 anos de duração, a encerrar-se em 1987, prevendo programas de curto, médio e longo prazos. A responsabilidade financeira é de 60%, da CVRD e de 40% da REDE. Os US\$ 60 milhões representam o pagamento da CVRD à REDE pela compra do trecho Nova Era—Costa Lacerda. Os US\$ 40 milhões restantes deverão ser utilizados em melhoria de vários trechos. Estes recursos representam a contrapartida nacional de um projeto que a REDE contratou junto ao Banco Mundial no valor de US\$ 200 milhões.

A curto prazo, o programa prevê recuperação, reconstrução ou substituição de 11 pontos nos trechos entre Costa Lacerda e General Carneiro e de 15 entre General Carneiro e Sete Lagoas; 6 novos pátios de cruzamento de trens entre Costa Lacerda e General Carneiro e ampliação de 6 pátios de cruzamento e formação de trens na região de Sete Lagoas — região

formadora de cargas, onde se produz 80% das cargas transportadas em tráfego mútuo da CVRD com a REDE, especialmente calçário, cimento e gusa.

A médio prazo, o contrato entre a CVRD e a REDE prevê a retificação de dois trechos: o primeiro, entre General Carneiro e Sabará e o segundo, entre Sabará e Barão de Cocais. Naquele, numa extensão de 8 km, verifica-se hoje o congestionamento do tráfego da ordem de 39 trans/dias, dos quais 16 de subúrbio. Já no segundo caso, as alternativas ficam entre retificar um extenso trecho de 74 km — que custaria algo como US\$ 70-80 milhões ou construir uma variante entre Barão de Cocais e Capitão Eduardo, obra de custo menos elevado, porém apresentando a desvantagem de, neste traçado, perder carga que só é possível de ser embarcada no trajeto atual.

A longo prazo, a estratégia aponta para a interiorização dos reparos/reforços/retificações do trecho ferroviário do Corredor. Ou seja, a estratégia é a de resolver os problemas mais prementes, onde o fluxo de cargas seja mais intenso e os demais, no seu devido tempo, criando melhores condições de transporte, reduzindo fretes, aumentando a confiabilidade do sistema, ampliando oportunidades produtivas nas suas áreas de influência.

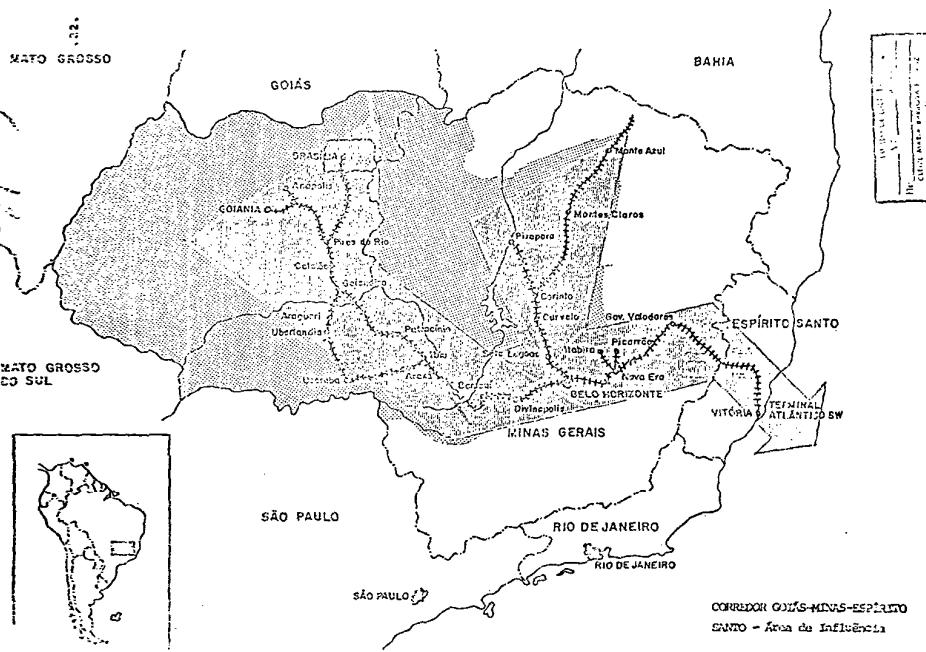
Assim é que no trecho Belo Horizonte—Patrocínio, constituído de uma velha ferrovia (ex-Rede Mineira de Viação, ex-Viação Férrea Centro-Oeste, atual REDE) pretende-se promover a contenção e a drenagem da plataforma, oferecendo garantia do leito para circulação das composições, além do reforço e/ou substituição de 70 a 100 pontes inadequadas para uso intenso. O principal problema encontra-se no trecho Ibá—Garças de Minas na Serra do Uruburetama. Os trechos entre Patrocínio e Araguari e desta cidade até Roncador são de construção bem mais recente, encontrando-se em bom estado de conservação, dispensando reforço ou remodelagem. Por fim, o trecho mais interior da ferrovia de 220 km apresenta condições geométricas deficientes, raio mínimo curto, no qual há de se fazer

uma série de investimentos, para que tenha amplas condições de permitir o escoamento satisfatório de toda a safra de grãos produzido nas suas áreas de influência.

A despeito da identificação dos problemas e do delineamento das obras necessárias estarem relativamente adiantados, a efetiva execução vem se dando num ritmo extremamente lento e insuficiente. Assim é que uma avaliação procedida sobre os 3 primeiros anos do contrato entre a CVRD e a REDE (entre dezembro de 1981 e janeiro de 1985) revela que dos US\$ 100 milhões ajustados entre as partes, apenas US\$ 7 milhões tinha sido efetivamente desembolsados, sendo US\$ 5,5 milhões da CVRD e US\$ 1,5 milhão da REDE. A razão deste atraso reside na incapacidade que a REDE vinha revelando em alocar sua contrapartida, por falta de recursos orçamentários e, também, nos atrasos de entrega das encomendas feitas à indústria nacional como, por exemplo, dos trilhos encomendados à Companhia Siderúrgica Nacional.

O Complexo Portuário do Corredor no litoral do Espírito Santo é bastante variado quanto às funções que desempenha. Em Regência, destaca-se a monobóia para embarque de petróleo produzido na região de São Mateus; Barra do Rioachô dispõe de um terminal específico para celulose; em Ubuí, um terminal privado para minério de ferro peletizado, operado pela SAMARCO.

No região de Vitória, o Porto inclui Capuaba, Atalaia, Paul e o Cais Comercial, sendo que Atalaia funciona como ponto final do corredor de exportação de gusa — em 1984, foram exportadas 2,2 milhões de toneladas no valor de US\$ 220 milhões. Capuaba, por sua vez, tem como função a exportação de produtos siderúrgicos além de contar com um terminal pioneiro para operar grãos agrícolas, podendo chegar à marca de 2 milhões de toneladas/ano com algumas obras de ampliação do seu silo original. Ressalta-se a característica de Capuaba operar com navios de mais de 60 mil toneladas, sendo que atualmente, há impedimento para navios com calado superior a 11 metros.



Os três grandes sistemas de Tubarão e Praia Mole são representados pelo Terminal de Minério de Ferro incluindo os píer n° 1 e 2 para navios de até 280 mil toneladas; os pátios de estocagem de minério e sistema ferroviário com capacidade para 85 milhões toneladas/ano; pelo Terminal de Carvão — que abastece a CST, a USIMINAS e a AÇOMINAS, com capacidade para receber navios de até 180 mil toneladas pôr fim, pelo sistema de exportação de produtos leúrgicos, constituído pelos cais, por dois carregadores de navio e hercós para atração de dois e até navios. O Terminal de Tubarão tem canal dragado, na profundidade atual de 22,5 metros, com o que permite circulação de navios com até 20 metros de calado.

O problema potencial que já foi evidenciado em Tubarão e sobre o qual vem sendo tomadas as providências óbvias, diz respeito à contaminação de uma carga para terra, como são os casos entre grãos e minério de ferro; tra rocha fosfática (embarques provenientes de Catapu, Goiás, da GOIASFERTIL, na base de 30 mil toneladas/mês) e minério de ferro; entre enxofre (desembarques para Uberaba, no Triângulo Mineiro) e carvão (es embarques para as Usinas Siderúrgicas) e, pôr fim, matinação do meio ambiente.

5.3. Vantagens comparativas entre os Corredores para Cerrados.

De todos os corredores de exportação e abastecimento existentes no País, apenas os que alcançam os rios de Vitória, Sepetiba, Santos e Paranaguá, podem ser apontados como os de uso imediato para escoar produção de grãos dos cerrados.

Do ponto de vista portuário, o de Paranaguá é o que apresenta a maior capacidade instalada — 9,5 milhões de toneladas/ano — das quais utiliza 7,5 milhões, segundo porto, em capacidade instalada, para movimentação de cargas, é o de Santos, com 2,1 milhões toneladas/ano, que a usa integralmente.

A seguir aparece Capuaba, no Espírito Santo, com 0 e 200 mil toneladas/ano de capacidade instalada em uso, respectivamente. Sepetiba, no Rio de Janeiro, o dispõe de instalações especializadas para tratamento de grãos.

Embora integrante da estrutura logística dos corredores que servem aos cerrados, o Porto de Tubarão não dispõe de dimensionamento em termos de idades granelares.

tal como entendem os especialistas, Capuaba é o que apresenta melhores possibilidades de crescimento na exportação de grãos frente a Paranaguá e Santos. No Porto de Paranaguá não há por que aumentar sua capacidade atual. No máximo, a de Santos pode duplicar enquanto o da Capuaba poderá ser multiplicada por 7 vezes, chegando a 2 milhões de toneladas/ano.

A situação das estruturas de transporte a montante dos portos também é extremamente diversificada. No caso do Corredor de Paranaguá, tenta-se viabilizar a unida "Ferrovia da Soja", de forma a deslocar das fórias para as ferrovias a maior responsabilidade pelo coamento das safras, no que não só os agricultores e todo o País teria ganhos formidáveis. No caso de Sepetiba, o seu uso para fins de embarque de grãos depende da conclusão da Ferrovia do Aço e da construção de um acesso ao porto de forma a completar todo circuito necessário ao escoamento das mercadorias. No caso da Ferrovia do Aço está paralizada, a decisão torna-lo um porto efetivo não é algo imediato.

Para os portos Capixabas e de Santos, existe uma rede comum da solução ferroviária e rodoviária que a do trecho que vai desde Goiânia-Andradôpolis até Triângulo Mineiro. A partir deste ponto, no sentido interior-litoral, cria-se a alternativa de as cargas destinarem-se a São Paulo, pela REPASA, cujo ramal tem fim em Araguari-MG ou então seguem para o litoral Espírito Santo, via REDE e EFVM.

O ramal da REPASA, a capacidade atual de transporte é de 11 milhões de toneladas/ano, contra 7,2 milhões no trecho Sete Lagoas-General Carneiro ou 6,2 milhões no trecho General Carneiro-Costa Lacerda, de estrangulamento do ramal da Rede que leva ao litoral capixaba. No futuro imediato, resolvidos os

problemas já apontados neste trechos, suas capacidades se elevarão a 14,6 e 18,6 milhões de toneladas/ano, respectivamente.

A confiabilidade e a pontualidade dos serviços portuários capitava vêm sendo conseguidas de forma gradual, devendo isto ser entendido como um custo natural e inicial que todo novo porto deve suportar dentro de um determinado "período de carência", ao fim do qual o problema encontra sua própria superação.

Quanto à econometria que se poderia obter nas operações de atração de navios de maior ou menor porte, Capuaba, Santos e Paranaguá só podem receber navios de porte correspondente aos Panamax, de 60 mil toneladas. Em Santos há informações de que são necessárias dragagens para tanto. Em Capuaba, há condições de se receber navios com 11 metros de calado e 35 mil toneladas de carga. A dragagem para 13 metros permitiria elevar esta capacidade para atração de navios de 60 mil toneladas.

Dentro da natural diversidade e complexidade da malha portuária capixaba, o Terminal de Tubarão deve ser tratado de uma forma toda especial, uma vez que em toda a costa do Atlântico Sul é o que dispõe das melhores condições oceanográficas para o atração de navios de até 300 mil toneladas, permitindo, com isso, a viabilização da presença brasileira em mercados externos não explorados por conta dos altos custos de fretes marítimos. Por Tubarão, o rebaixamento dos fretes é possível por conta da economia de escala que se consegue nos transportes marítimos pelo emprego de navios de grande porte e, também, pelo uso da modalidade de cargas combinadas, experiência que a Companhia Vale do Rio Doce já realizou com sucesso. Paralelamente é necessário que os governos federal e estadual, de comum acordo com a iniciativa privada identifiquem, administrem e apliquem investimentos de modo a equipar operacionalmente o Terminal de Tubarão com vistas à exportação de commodities agrícolas, seja sob a forma de grãos seja sob formas industrializadas.

Do ponto de vista dos portos destinatários, a questão que se coloca para viabilizar Tubarão como porto de concentração de cargas, é a de encontrar possibilidades de construir portos homólogos em capacidade de atração de navios de grande calado e equipado para redistribuição das cargas, o que já vem sendo identificado e estimulado pelo Brasil.

5.4. Desdobramentos do Corredor para o Estado do Espírito Santo

Tal como hoje ocorre na agricultura do Centro-Sul do País, a colheita e comercialização da safra dos Cerrados se verificam durante 4 meses do ano em geral, de abril a julho. Isto deve levar o planejamento da produção a tornar imprescindível a redução da estacionabilidade de uma a duas sobreexigentes para o sistema do Corredor em determinadas épocas e provocar a ociosidade nos períodos de entre-safra.

A experiência brasileira mais próxima é a do Corredor de Paranaguá, onde a intensificação da industrialização de grãos permitiu que se ampliasse o período de transporte da safra colhida de 4 para 7 meses, reduzindo assim o grau de sazonabilidade do sistema daquele Corredor.

Para tanto, são apontadas como formas de minorar o problema, a irrigação e a agroindustrialização. Aquele, de uso restrito na agricultura, permitiria a obtenção de mais de uma safra ao longo do ano e, esta, por sua vez, permitiria que a safra fosse transformada, para, posteriormente ser embarcada para seu destino final, em épocas escalonadas.

Embora as duas práticas acabem por influenciar e gerar estímulos à economia capixaba, a agroindustrialização aparece com maior grau de potencialidade neste particular. Isto coloca em discussão o fator locacional das indústrias de transformação da produção agrícola. Onde localizá-las? Na parte terminal do Corredor, vale dizer, o mais próximo dos portos de embarque ou na porção inicial deste mesmo Corredor, nas cercanias de Goiânia-Andradôpolis?

A opção por concentrar a agroindustrialização no Espírito Santo, conquanto pudesse ser a mais desejável do ponto de vista dos interesses capixabas só sentiu-se combinada com o uso maciço da irrigação, caso contrário, continuaria a haver uma indesejável concentração da safra em poucos meses do ano, criando períodos

de ociosidade e de super-ocupação no sistema estratégico de transporte. Ademais, o frete da matéria-prima, sem nenhum grau de beneficiamento, tende a encarecer o custo do produto final. Por fim, a parte do produto final que, para atender o mercado interno, retornasse pelas mesmas vias, caracterizaria um "passeio", inadmissível nas condições de hoje. É bem verdade que neste caso, do ponto de vista exclusivamente ferroviário, haveria a vantagem de se contar com carga nos dois sentidos.

No caso oposto ter-se-ia a concentração das agroindústrias transformadoras na parte inicial do Corredor. Esta opção é igualmente inconveniente porque levaria a que toda a produção agrícola fosse industrializada na origem não gerando nenhuma carga de matéria-prima generalizada para o sistema logístico de transporte do Corredor. O mais conveniente parece ser, então, a distribuição de unidades agroindustriais ao longo de todo o Corredor procurando obter-se com esta estratégia, uma combinação de menores distâncias rodoviárias entre a fazenda e a indústria e liberações de cargas mais regulares ao longo do ano para ocupação da capacidade instalada do Corredor no que diz respeito à sua infra-estrutura de transporte.

Assentada a opção pela localização de agroindústrias ao longo de todo o Corredor, caberia ao Espírito Santo estimular as indústrias complementares e atividades industriais a juizante da agroindustrialização intermediária, ou seja unidades fábricas de refinamento, embalagem, transformação e desembalamento para as mais diversas atividades, ademais de toda a indústria de alimentos e rações animais que naturalmente utilizam a soja, o milho, o sorgo e outras matérias-primas. Evidentemente que aqui só se trata da industrialização de produtos agrícolas provenientes dos Cerrados, ficando fora de comentários todas as iniciativas ligadas, seja ao setor siderúrgico, seja ao petroquímico e outras mais.

6. Conclusões

Estudos pedológicos apontam como sendo de 60 milhões de hectares a área agricultável dos Cerrados. Estimativas conservadoras atribuiriam a esta área a capacidade de produzir 60 milhões de toneladas de grãos, sob padrões tecnológicos tradicionais. Por sua vez, estimadores otimistas chegam a admitir que esta mesma área possa produzir, sob a técnica da irrigação, até 300 milhões de toneladas, em regime de safra dupla no ano civil.

Não seria nenhum absurdo aceitar que, até o fim do século, 20 milhões de hectares venham a ser incorporados sob os mais diferentes tipos de cultivo. Para esta ordem de grandeza é razoável esperar-se uma produção de 40 milhões de toneladas/ano. Considerando as diferentes alternativas de escoamento desta safra, seja quanto ao destino final, seja quanto à opção do Corredor, admite-se que o Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo venha a se responsável por um volume de até 10 milhões de toneladas/ano.

Para viabilizar o escoamento de tais volumes, existem alguns obstáculos a serem removidos. Há problemas ferroviários, rodoviários, de portos mas para todos eles, os portos do Espírito Santo, Tubarão e Capuaba em especial oferecem excepcionais vantagens para uma grande área dos Cerrados brasileiros.

As soluções aventadas, do ponto de vista comparativo, para os vários portos brasileiros, não poderão ser gestadas pelas amarras da recessão e da falta de perspectivas mais episódicas do que de longo prazo. O País, amargou, até bem recentemente, um grave período de recessão econômica, agravada por condições desfavoráveis no plano da economia internacional. A partir da implantação do Governo José Sarney, a opção política, comandada por um justo desejo popular de desenvolvimento, foi a de procurar os caminhos do crescimento, da ampliação do mercado interno, das melhorias de condições de vida para toda a população brasileira, especialmente para a fração da população mais pobre e da cristalização de uma postura internacional — diplomática, comercial, cultural e política — do País. Mesmo significativas, estas crises não podem paralisar o equacionamento dos grandes problemas e a armazém das grandes estratégias brasileiras.

Precisamos pensar, mais do que nunca, que a crise recessiva nacional e a depressão dos mercados interna-

cionais serão vencidas e, então, neste novo tempo, quem mais tiver trabalhado para se preparar para uma nova etapa de prosperidade sairá na frente. A capacidade produtiva do Brasil, nos seus espaços interiores — os Cerrados a frente — é conhecida e começo a trazer preocupações para países como os Estados Unidos que já não nos vêm como exportadores marginais, mas como competidores no mercado de commodities, às vezes até com melhores condições de vitória. As excelentes condições climáticas e pedológicas para a produção agrícola nos Cerrados devemos associar um grande esforço de escolar, transformar e exportar nossas commodities aos mais baixos custos. Neste particular, nada mais consequente do que concentrar esforços para viabilizar o Terminal de Tubarão como o ponto central da estratégia brasileira de tornar mais eficiente e mais rentável o escoamento de nossas safras, para o exterior.

A opção oferecida pelo Corredor Goiás-Minas Espírito Santo e, particularmente, pelos portos terminais deste Corredor, no litoral capixaba, aademais de ampliar o leque de opções de acesso ao mercado externo para as mercadorias brasileiras, aumentar sua competitividade e melhorar o fluxo de embarque, concorrerá para, no atual contexto da política de desenvolvimento da Nova República, promover uma desconcentração do crescimento brasileiro, tão urgente e tão necessária, dado o alto grau de concentração econômica verificado. É fundamental que as opções nascidas do crescimento econômico estejam espacialmente distribuídas de forma a que o emprego, a renda e o bem-estar da população dêem substância concreta à ideia de uma democracia representativa, no terreno econômico.

Nunca sempre o apoio ao desenvolvimento reside apenas na abertura de novas fronteiras. O próprio desenvolvimento, na medida em que estimula novas opções, deve dar-se conta de que regiões até então ativas e dinâmicas, perdem deslocamento das atividades produtivas, passam por períodos difíceis. Este é o caso de toda a região que é polarizada pela Estrada de Ferro Vitória-Minas. Com a inauguração de Carajás, a Companhia do Vale do Rio Doce tem deslocado parte de seus compromissos de oferta de minério de ferro e derivados da tradicional região de Minas Gerais para o Pará. Com isto, tem crescido a capacidade ociosa da EFVM. A dimensão desta capacidade ociosa, as excepcionais condições de tráfego que esta ferrovia apresenta e sua importância para as economias dos Estados de Minas Gerais e Espírito Santo são de tal ordem a justificar um sério esforço dos Governos Federal e Estaduais envolvidos em identificar alternativas econômicas que impeçam o esvaziamento econômico de toda a região polarizada pela EFVM.

O aprofundamento das relações bilaterais entre o Brasil e a Argentina, especificamente no que concerne à identificação de atividades econômicas que possam ser desenvolvidas de modo conjunto e complementar é outro elemento que potencializa o alcance de uma orientação político-econômica em favor da intensificação do uso do Terminal de Tubarão como elemento destacado da estratégia de exportação de commodities agrícolas. Dadas as condições desfavoráveis que a Argentina encontra em seu próprio país quanto às disponibilidades portuárias marítimas, seria de todo interessante retomar o tema da combinação de cargas argentinas em portos brasileiros, em especial no Terminal de Tubarão.

Neste sentido, Tubarão deixa de ser considerado apenas como elemento final do Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo para tornar-se também uma peça estratégica na integração comercial do Atlântico Sul. Esta concepção considera que a concentração de cargas em um porto como o de Tubarão permitirá, novamente, o alcance econômico de portos e mercados até então mantidos inacessíveis por conta do custo de até ali levar novas mercadorias. A concentração de cargas em Tubarão aumentaria o número de navios, portanto o fluxo de entregas de mercadorias, tornando-o, assim, ainda mais conhecido e ainda mais confiável.

A tese brasileira de desnuclearização do Atlântico Sul, já anunciada pelo Presidente da República e pelo Itamarati em vários órgãos internacionais é, no médio e longo prazos, de fundamental importância para uma estratégia comercial concertada, na medida em que o êxito desta tese assegurará uma zona pacífica para a navegação comercial, portanto, com tendência a atrair

maior tráfego para si e, em consequência, reduzir custos operacionais, de fretes e de seguros.

O encadeamento destes acontecimentos bem recentes — a orientação para o crescimento da economia brasileira, os entendimentos bilaterais Brasil-Argentina e a desnuclearização do Atlântico Sul — mostra que a grandeza e o alcance que uma política bem orientada poderá alcançar para a Nação brasileira são excepcionais. Neste contexto, o Terminal de Tubarão tem um papel decisivo na política comercial externa do País, pela sua localização, pelas suas qualidades naturais e pelo poder de conferir maior grau de eficiência e rentabilidade às nossas exportações.

O recente surto de crescimento econômico do País tem servido de argumento a grupos econômicos fortes e bem situados, visando a impedir que o complexo portuário capixaba, vinculado ao Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo, seja contemplado com investimentos e equipamentos de melhoria e de ampliação de sua capacidade operacional. A tese é de que, com o crescimento do mercado interno, toda a produção dos cerrados deveria ser destinada ao auto-abastecimento, o que inviabilizaria a expedição de cargas para Tubarão e Capuava e desaconselharia os investimentos. Esquecem-se os defensores desta tese de que a capacidade de resposta da agricultura a políticas de dinamização é muito grande e, muitas vezes, mais rápida do que qualquer empreendimento industrial. Se imaginarmos que o crescimento da economia nacional também será reproduzido no campo, o que parece óbvio, teremos uma oferta agrícola que o próprio mercado interno não terá condições de absorver. Caso o faça, será deprimido os preços dos produtores rurais e inviabilizando a continuidade do surto expansionista. O argumento destes grupos é falso na medida em que se baseia na falsa dicotomia mercado interno/mercado externo. A política brasileira para a agricultura já está se libertando desta falsa opção pois temos todas as condições de produzir simultaneamente para os dois mercados, com muitos melhores resultados do que para um deles, somente. Assim o fazem países como os Estados Unidos, o Canadá, a Nova Zelândia, a Austrália, a Argentina, todos eles, como nós, com uma disponibilidade territorial suficiente para atender demandas superiores à da própria população. Sendo assim, não há porque querer sustentar uma indiscutível

posição de que investimentos em Tubarão e Capuava significam, politicamente, oposição ao abastecimento do mercado interno. Na verdade, o que desejam que assim se postam, é a defesa pura e simples do status quo, especialmente no que se refere à situação do Porto de Santos. Sabidamente, este por encontra-se saturado em suas condições operacionais. Impõe períodos de espera extremamente longos a navios, encontra-se numa área à montante que já most inúmeros exemplos de desconomias externas. Os investimentos de que necessita para melhorar suas condições operacionais não ampliarão suas possibilidades de atracação de navios de porte além dos tipos Panamax.

No caso deste Porto é necessário inclusive redefinir sua fronteira de captação de cargas que, ainda hoje vai até Rondônia. Na medida em que as estruturas portuárias do País se multiplicam em número e qualidade constitui um verdadeiro contra-senso manter este estado de coisas, sendo mais razoável uma redivisão das áreas de influência de cada porto e de sua respectiva retaguarda, constituída pelo complexo de transportes e de infra-estrutura de armazenagem.

Mais uma vez, o crescimento nacional precisa, lado de ampliar nossa capacidade produtiva, rever nosso mapa econômico, de forma a redistribuir, especialmente, as oportunidades para os brasileiros, enfatizando para aqueles empreendimentos que se situem em melhores condições, independente da Unidade Federativa onde encontre.

Sala das Comissões, 2 de dezembro de 1986. — Sacerdote José Ignácio Ferreira.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O Ex-dileito lido vai à publicação.

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — Encontra-se na Casa o Sr. Luiz Carlos Bello Parga, suplente convocado para preencher a vaga aberta na representação do Estado do Maranhão, em virtude da renúncia do Senador Américo de Souza.

O diploma de S. Ex.: foi encaminhado à Mesa e se publicado de acordo com o disposto no Regimento I

terno.

É o seguinte o diploma encaminhado à Mesa.

