

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 de nº 1 e rejeição das de 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 Judiciárias 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 autoriza o Poder Executivo a instituir a Fundação de Ensino Superior de São João del-Rei 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 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).

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 deflência do pleito eleitoral que vem de se ferir e que nos criaram óbices, quase intransponíveis, para a conclusão de nossos trabalhos.

Cumpramos 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 às iniciativas governamentais no sentido de viabilizar o corredor de transportes e abastecimentos, embaixo 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 fantasmagórica 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 se 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 Sudoeste 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 abalizadas opiniões visando a um melhor esclarecimento da questão. Foram ouvidas as seguintes autoridades:

Dr. Eliezer Batista da Silva, Presidente da Companhia Vale do Rio Doce; Dr. Agripino Abranches Viana, Dr. Cesar Câmara e Dr. Fausto Ribas, Assessores da Presidência daquela Companhia; Dr. Roberto Wulanski Kinski, Superintendente do Porto de Tubarão; Dr. Mariano Toribio e Dr. Otávio Lima, da Estrada de Ferro Vitória-Minas; Dr. Paulo Afonso Romano, Presidente da Companhia de Promoção Agropecuária-Campo; Dr. Osiris 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 PORTOBARRAS; Dr. César Bastos, Presidente do GEIPOT; Dr. Ariosto Amado, Presidente da Associação de Armadores Brasileiros de Longo Curso; Comandante Ney Parente da Costa, Assessor da Sunamim; Dr. Reginaldo Guedes, da SUDECO, e Dr. João Francisco Milanez, Diretor da INTERBRAS, 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 lastrearam 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 frágilíssima 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 pastagens, ontem cenários de solidão, estão se convertendo em pólo de produção, dos mais importantes.

Precisamos analisar a questão dos cerrados brasileiros sob uma tripla 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 imprescindível infra-estrutura para escoamento da produção ali gerada.

Devemos, nesta oportunidade, trazer a lume, pelo estreito 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. agora 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 descalmados 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 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 cortejar 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 realística que se está implantando, os custos dos insumos, o custo do petróleo e ainda, realmente, remunera 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 subsidiando 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. Remunera 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. — Taquigrafia um estudo que fiz a grosso 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 aí 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. Isso evidentemente no primeiro ano, pegando a terra adusta, o cerrado bruto. No ano seguinte, com economia de adubos, de calcário e sobretudo da 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 6 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-se 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, aí, 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 anda de mãos dadas com o subsídio, instituímos 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 se ter o feijão irrigado, por que esse, sim está remun-

rado; mas a agricultura tradicional de subsistência tende a desaparecer. Então, passemos a importar os grãos de subsistência e produzamos 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 vem 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 petardos atômicos todos, que aí 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 1 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
Aração, gradeamento e nivelamento de 1 alqueire	
25 horas de trator (próprio)	300.000
Colagem 10 toneladas calcário frete	300.000
Adução 1 tonelada (NPK — 5-25-15)	600.000
Semente JAC 47 240 Kg a 450	108.000
Colheita 1.500 p/saco	150.000
Sacaria (100 sacos de armazen a 1.100)	110.000
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	400.000
Aração — gradeação e nivelamento	300.000
(25 h 1 trator) limpeza de regiões	100.000
Colagem 10 t calcário frete	300.000
Adução 1 t adubo (NPK — 4-30-16)	600.000
Semente 400 Kg	400.000
Colheita 1.500 p/saco	300.000
Sacaria 200 sacos anagem 1.100	220.000
Total	2.620.000

RECEITA MÍNIMA

12.000 Kg de soja (200 sacos 60 Kg) a 25	0 0 0 0 5 0 0 0 0 0
Custos	2.620.000
Superávit	2.380,00

P/ o 2º ano (ano seguinte) elimina-se a colagem e o desmatamento, como também a limpeza de raízes, 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 cautelas devidas, ou concorrerá 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 cautelas 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 celeiro.

Encerro, assim, estas desprezíveis 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 infraestrutura 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 Vitória 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 décadas e meio para que um fato significativo ocupasse as páginas da história da Região Centro-Oeste, decorréncia 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 pese 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 infraestrutura básica, serviços públicos e privados e comunicação. Os efeitos sociais deste processo penoso de interação 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 expoliados pelo sistema econômico predominante. Deste ponto de vista, o sistema produtivo da agricultura não só depauperou os recursos naturais do País mas também empobreceu 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 permaneciam 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 localizam muitas das terras férteis. O Centro-Oeste, apesar de contar com terras baratas e desocupadas apresentava um tipo de solo incapaz de despertar a atenção dos migrantes. Era considerado praticamente estéril e as possibilidades de nele implantar-se explorações comerciais de forma empresarialmente lucrativas. Paralelamente a isso, o governo pouco ou nada fazia para reverter esta situação. Procurava, do lado do assentamento e da colonização, alocar famílias ao longo das rodovias da Região Norte e em regiões de Rondônia, sem praticamente nenhuma ação mais significativa no campo de 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 que o governo federal, representado pela EMBRAVA, dedica-se a estudar os problemas pedológicos e agroclimáticos característicos dos cerrados.

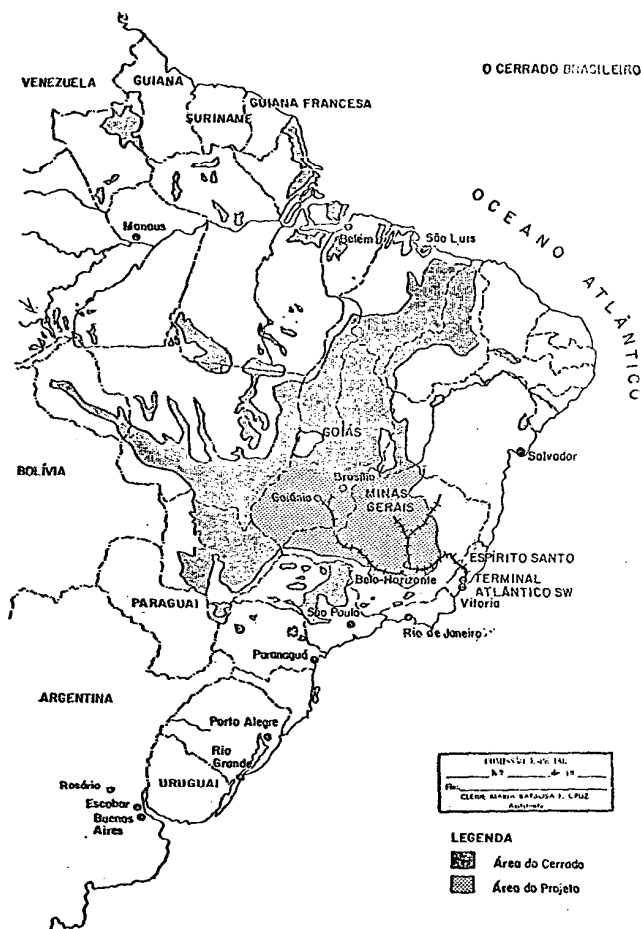
A ocupação dos cerrados, que haveria de se empreender, vinha deixando entre seus defensores uma posição cada vez mais cristalina. Seria a primeira vez na história do país que uma ocupação por migrantes seria feita a partir de alguns critérios de racionalidade pública e privada. Os cerrados — conjunto de clima, solo, fauna e flora — não se prestava para a ocupação explorativa até então conhecida. 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 amanho 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 celeiro potencial para celeiro real do país.

Considerados todos os tipos ecológicos de cerrados — e há uma enorme variação de micro-climas e conjugação 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 federadas extremas como é o caso de Roraima. Enquanto não se viabilizou conhecimentos técnicos para a ocupação racional desta área com lavouras, predominarão 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 de sua história econômica — terminou por inviabilizar a continuidade do POLOCENTRO e o ritmo de atividades na região caiu verticalmente. Esotada a fonte de recursos subsidiados, a região não encontrou uma nova alternativa diante de um mercado ninguante e de crescentes custos de transporte. Soment o desencanto com a possibilidade de conquistar a Amazônia para a agricultura e o continuado fluxo migratório proveniente do sul — marcado profundamente 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%. Apenas no caso do trigo a participação ainda é baixa, com 5% (ver quadro a seguir).

PARTICIPAÇÃO DA PRODUÇÃO DE ARROZ, FEIJÃO, MANDIOCA, 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 podendo 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 factibilidade 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 despotam com o credencial de criar empregos suficientes para resolver parte dos problemas de desemprego e subemprego.

No plano imediato, a ocupação dos cerrados deveria buscar 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 construídas (rodovias e ferrovias), a centros fornecedores e serviços de armazenamento, classificação, venda de sumos, 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 iria se expandindo para as áreas próximas, procurando sempre conjugar o esforço público à iniciativa privada, no sentido de reduzir custos sociais. Assentada esta visão intra-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 pólo dinâmico na produção de grãos, principalmente soja, milho, trigo e arroz, através da incorporação de novas áreas de cerrado e pré-amazônia". 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.

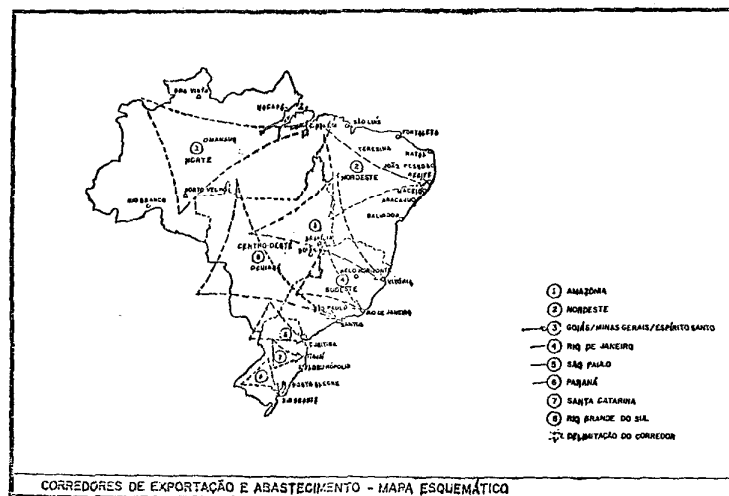
4. Os Corredores de Exportação e Abastecimento na Política de Transportes do País

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 festados 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/FEPASA
Porto de Paranaguá	4	SR-4/FEPASA/SR-5
Portos da Amazônia	5	BR-364/Rio Madeira
	6	Hidroviás 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 racionalidade 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 estabelecerá 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 PORTOBRAS, 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 GEIPOT 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 infraestrutura 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
	Paraná	Alto Paraíso de Goiás
	Pirineus	Anápolis
	Rio Verde	Rio Verde
Minas Gerais	Piranhas	Iporã
	Vão do Paracatu	Unaí
	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 aparecem no I PND, vigente entre 1972 e 1974. Em 1973, o GEIPOP concluiu o primeiro estudo sobre corredores de exportação, no qual se 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 infraestrutura mínima e financiar a abertura de frentes de agricultura aí 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, recém-saída 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 infraestrutura 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 modulada 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 (Capua e Tubarão)

— adaptação e investimento em Capua e Tubarão — correção dos trechos Itiá — 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 Helvétia — Guianá e Paranapiacaba — Piaçaguera, alternativas FEPASA

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

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

Corredor de Paranaguá

— 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 de Porto Velho e definição de porto de exportação.

— Através da hidrovia Araguaia/Tocantins: continuidade da utilização de hidrovia, conclusão da eclusa 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. Conceção

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, enquanto compartilhasse 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 idéia que presidiu a implantação deste Corredor, os investimentos complementares e acessórios, os entendimentos e a definição de papéis entre governo e iniciativa privada, levavam em conta a necessidade de o Brasil equipar-se adequadamente para conquistar outros mercados que não os tradicionais da Comunidade Econômica Europeia 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 Bakar — 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 as desvantagens inicialmente colocadas por uma distância náutica de 11 mil milhas entre o Brasil e o arquipélago japonês. Afora 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 de longo curso e, portanto, viabilização dos mercados do leste asiático à própria CVRD. No médio e longo prazos viria a desempenhar importante papel na própria substituição de cargas ferroviárias, transportadas pela Vale, através da Estrada de Ferro Vitória—Minas, de sua propriedade. Isto com a entrada de Carajás em operação, os embarques de minério de ferro, em Vitória, 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, ociosidade esta 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 abriria, 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, Capua, Tubarão, Atalaia, Paul, Ubu, Barra do Riacho e Praia Mole. Sua área de influência é balizada pelas cidades de Goiânia, Brasília, Belo Horizonte e Vitória.

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 Vitória—Minas (EFVM). Esta malha atende o parque industrial da região, formado pelas siderúrgicas (USIMINAS, ACESITA, 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 Passos — RESCAP, a CENIBRA e a CTRIN.

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

O minério de ferro, em suas formas natural e pellets, 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 calcário, 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 trens/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.

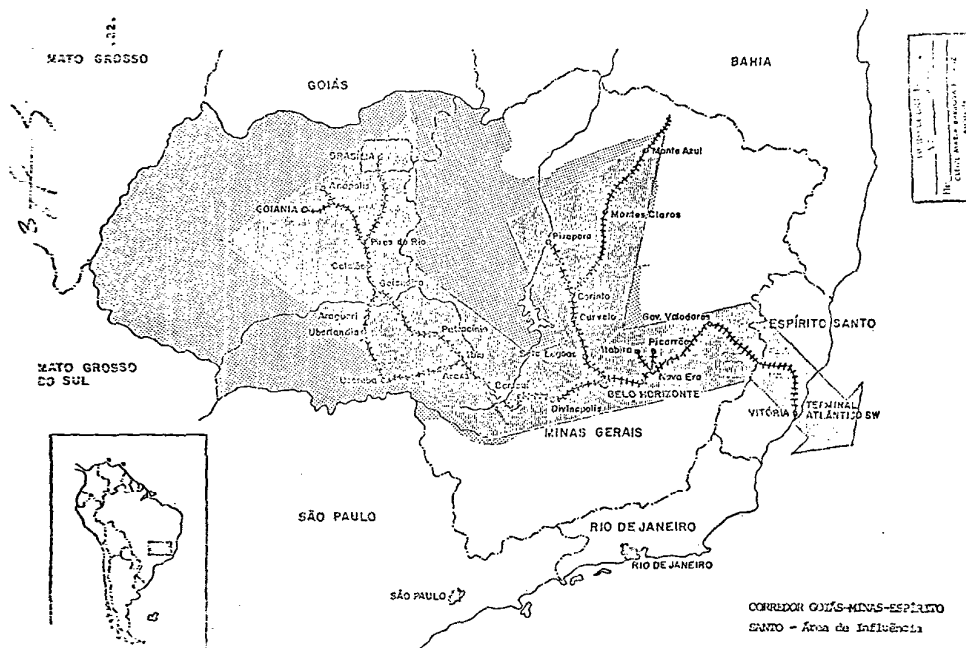
A longo prazo, a estratégia aponta para a interiorização dos reparos/reforços/retificações do trecho ferroviário do Corredor. Ou seja, a estratégia é a de resolver os problemas mais prementes, onde o fluxo de cargas seja mais intenso e os demais, no seu devido tempo, criando melhores condições de transporte, 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 Ibiá—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 tinham 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 Riacho dispõe de um terminal específico para celulose; em Ubu, um terminal privado para minério de ferro pelletizado, operado pela SAMARCO.

Na 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 funções 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 de 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 pier nº 1 e 2 para navios de até 280 mil toneladas; os pírs de estocagem de minério e sistema ferroviário com capacidade para 85 milhões toneladas/ano; pelo Terminal de Carvão — que abasce a CST, a USIMINAS e a AÇOMINAS, com capacidade para receber navios de até 180 mil toneladas por fim, pelo sistema de exportação de produtos letrúrgicos, constituído pelo cais, por dois carregadores de navio e berços para atracação de dois e até navios. O Terminal de Tubarão tem canal dragado, cia de evolução igualmente dragada, apresentando na profundidade atual de 22,5 metros, com o que rmitte circulação de navios com até 20 metros de cala-

O problema potencial que já foi evidenciado em Turão e sobre o qual vêm sendo tomadas as providências biveis, diz respeito à contaminação de uma carga para tra, como são os casos entre grãos e minério de ferro; tre rocha fosfática (embarques provenientes de Catal, Goiás, da GOLASÉRTIL, na base de 30 mil toneladas/mês) e minério de ferro; entre enxofre (desembarques para Uberaba, no Triângulo Mineiro) e carvão esembarques para as Usinas Siderúrgicas) e, por fim, ntaminação 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 f apontados como os de uso imediato para escoar produção de grãos dos cerrados.

Do ponto de vista portuário, o de Paranaguá é o e apresenta a maior capacidade instalada — 9,5 mjes de toneladas/ano — das quais utiliza 7,5 milhões. segundo porto, em capacidade instalada, para movi-ntação 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 m uso, respectivamente. Sepetiba, no Rio de Janeiro, o dispõe de instalações especializadas para tratamen- de grãos.

Embora integrante da estrutura logística dos corre- res que servem aos cerrados, o Porto de Tubarão da não dispõe de dimensionamento em termos de idades granelizadas.

Tal como entendem os especialistas, Capuaba é o rto que apresenta melhores possibilidades de cresci-mento na exportação de grãos frente a Paranaguá e pios. No Porto de Paranaguá não há por que aumen- sua capacidade atual. No máximo, a de Santos pode- duplicar enquanto o da Capuaba poderá ser multipli- ca por 7 vezes, chegando a 2 milhões de toneladas/ o.

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

Já para os portos Capixabas e de Santos, existe uma te comum da solução ferroviária e rodoviária qual a do trecho que vai desde Goiânia-Anápolis até Triângulo Mineiro. A partir deste ponto, no sentido rior-litoral, cria-se a alternativa de as cargas destina- -se a São Paulo, pela REPARA, cujo ramal tem io em Araguari-MG ou então seguem para o litoral (Espírito Santo, via REDE e EFVM.

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

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

A confiabilidade e a pontualidade dos serviços portuários capixabas 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 economicidade que se poderia obter nas operações de atracação 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 atracação de navios de 60 mil toneladas.

Dentro da natural diversidade e complexidade da ma- lha 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 atracamento 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 moda- lidade de cargas combinadas, experiência que a Compa- nhia Vale do Rio Doce já realizou com sucesso. Para tanto é necessário que os governos federal e estadual, de comum acordo com a iniciativa privada identifiquem, administrem e apliquem investimentos de modo a equi- par operacionalmente o Terminal de Tubarão com vis- tas 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 atra- ção 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 Cerra- dos se verificam durante 4 meses do ano em geral, de abril a julho. Isso deve levar o planejamento da produção a tornar imprescindível a redução da estaciona- lidade de forma a não sobrecarregar o sistema do Corredor em determinadas épocas e provocar a ociosi- dade nos períodos de entre-safra.

A experiência brasileira mais próxima é a do Corre- dor de Paranaguá, onde a intensificação da industria- lização de grãos permitiu que se ampliasse o período de transporte da safra colhida de 4 para 7 meses, redu- zindo assim o grau de sazonalidade do sistema daquele Corredor.

Para tanto, são apontadas como formas de minorar o problema, a irrigação e a agroindustrialização. Aque- la, 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 agroindustria- lização 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-Anápolis?

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

de ociosidade e de super-ocupação no sistema estraté- gico 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, retomasse pelas mesmas vias, caracterizaria um "passoio", inad- missível nas condições de hoje. É bem verdade que neste caso, do ponto de vista exclusivamente ferroviá- rio, haveria a vantagem de se contar com carga nos dois sentidos.

No caso oposto ter-se-ia a concentração das agroin- dústrias 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 granelizada 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 estraté- gia, 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 capaci- dade 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 indus- triais a juzante da agroindustrialização intermediá- ria, ou seja unidades fabris de refinamento, embalagem, transformação e desdobramento 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. Evidentemen- te 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 mil- hões de hectares a área agricultável dos Cerrados. Esti- mativas conservadoras atribuíam a esta área a capaci- dade de produzir 60 milhões de toneladas de grãos, sob padrões tecnológicos tradicionais. Por sua vez, esti- madores 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 incorpo- rados 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 di- ferentes alternativas de escoamento desta safra, seja quanto ao destino final, seja quanto à opção do Corre- dor, admite-se que o Corredor Goiás-Minas-Espírito Santo venha a se responsabilizar 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 compa- rativo, para os vários portos brasileiros, não poderão ser gestadas pelas amarras da recessão e da falta de perspectivas mais episódias do que de longo prazo. O País, amargou, até bem recentemente, um grave perí- odo de recessão econômica, agravada por condições des- favoráveis no plano da economia internacional. A partir da implantação do Governo José Sarney, a opção polí- tica, comandada por um justo desejo popular de desen- volvimento, foi a de procurar os caminhos do cresci- mento, 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 — diplo- mática, comercial, cultural e política — do País. Mesmo significativas, estas crises não podem paralisar o equa- cionamento dos grandes problemas e a armação 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 começa a trazer preocupações para países como os Estados Unidos que já não nos vêem 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 escoar, 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, ademais 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 deem substância concreta à ideia de uma democracia representativa, no terreno econômico.

Nem 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, por 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 aumentará 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 orçamentos 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 a 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 Capuaba 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 deprimindo 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 a da própria população. Sendo assim, não há porque querer sustentar uma indistigável

posição de que investimentos em Tubarão e Capuaba significam, politicamente, oposição ao abastecimento do mercado interno. Na verdade, o que desejamos que assim se postam, é a defesa pura e simples (status quo), que assim se postam, é a defesa pura 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 desconformidades externas. Os investimentos de que necessita para melhorar suas condições operacionais não ampliarão suas possibilidades de atracação de navios de porte além dos do tipo Pan max.

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 de áreas de influência de cada porto e de sua respectiva retaguarda, constituída pelo complexo de transporte 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, com ênfase para aqueles empreendimentos que se situam em melhores condições, independentemente da Unidade Federada onde se encontram.

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

O SR. PRESIDENTE (José Fragelli) — O Ex-diploma 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. Ext. foi encaminhado à Mesa e se publicou de acordo com o disposto no Regimento Interno.

É o seguinte o diploma encaminhado à Mesa.

