



O BNDES E A EXPANSÃO DAS EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS

Luiz Carlos Mendonça de Barros⁽¹⁾

Embora os resultados da Rodada Uruguai ainda sejam tímidos com relação ao que pode ser alcançado no futuro, pode-se dizer que a assinatura dos acordos, em dezembro de 1993, que culminaram com a criação da Organização Mundial do Comércio (OMC), constitui o marco definitivo na direção de uma economia cada vez mais globalizada. Entre 1994 e 1996 o valor total das exportações mundiais (conforme dados preliminares) passou de US\$ 4.3 trilhões para mais de US\$ 5.8 trilhões, um crescimento superior a 36%, ou seja, US\$ 1.5 trilhão, comparado com apenas 10,1% entre 1990 e 1993.

No tocante às exportações agrícolas, além dos acordos da Rodada Uruguai, o excepcional desempenho das economias do cinturão do Pacífico (sem condições de expandir a produção agrícola), e o nível razoável de crescimento econômico de alguns países em desenvolvimento, indicam claramente que nos próximos anos, o consumo mundial de alimentos nobres e com alto valor agregado aumentará significativamente. Dessa forma, é chegado o momento do Brasil decidir se vai aproveitar essa conjuntura altamente favorável e usar o seu imenso potencial produtivo, para transformar-se, de forma dinâmica, em um dos grandes líderes do comércio mundial de produtos agrícolas ou continuar preso às velhas estruturas que impedem e atrasam o processo de modernização do país.

Para se ter uma idéia da importância dessa afirmativa, basta dizer que as exportações agrícolas dos EUA cresceram quase 17% entre 1994 e 1996 (US\$8.8 bilhões) e as brasileiras permaneceram praticamente estagnadas em torno de US\$12 bilhões. Apesar de dispor da maior área agricultável do mundo, o Brasil ocupa apenas o nono lugar nas exportações agrícolas mundiais.

O Brasil é sem dúvida eficiente na produção, pois tem tecnologia, notadamente para explorar a grande área dos cerrados e dispõe de uma classe de empresários rurais, que vem demonstrando extrema competência, ao produzir grandes safras, mesmo em épocas de crises e sob condições adversas. O grande problema é que os chamados bens públicos não são transferidos para o setor, com a presteza necessária para atender a sua necessidade de expansão.

Entre esses bens públicos, destaca-se a infraestrutura. Como é do conhecimento geral, a inexistência de um sistema de transportes adequado, e de um sistema portuário moderno e eficiente, é o maior fator impeditivo a um comportamento mais dinâmico das exportações agrícolas brasileiras. Enquanto nos EUA, por exemplo, o custo para se transportar uma tonelada de soja das regiões produtoras para os portos, em uma distância aproximada de 1.600 km, por hidrovias, é de 16 dólares, no Brasil pode chegar a 80 dólares, por via rodoviária. Da mesma forma, o custo para se embarcar uma tonelada de grãos no porto de New Orleans é menos que 25% do custo nos principais portos brasileiros.

Na realidade, a agricultura brasileira foi o setor mais penalizado pela opção rodoviária adotada pela política geral de transportes, desde os anos cinquenta, e pelo atual modelo de administração portuária. Devido à necessidade de se movimentar e transportar, com baixos custos, grandes volumes de carga, com baixo valor específico, entre grandes distâncias, existe a necessidade de modos de transportes adequados, assim como de um sistema de embarque e desembarque nos portos, que seja moderno e eficiente. Para reverter esse quadro, o Brasil está correndo contra o tempo, pois seus maiores competidores no mercado internacional já dispõem de uma infraestrutura com essas características.

Com a participação do BNDES, o governo lançou um ambicioso programa para viabilizar, no curto prazo, os dois modais de transporte mais adequados para o transporte interno de grãos, em grandes volumes a longas distâncias, e assim permitir a exploração em larga escala do cerrado brasileiro: o ferroviário e o hidroviário.

(1) Presidente do BNDES

No setor ferroviário, a transferência da malha federal para o setor privado por meio do programa de privatização executado pelo BNDES e a conclusão da Ferronorte, que conta também com financiamento do Banco, sem dívida garantirá o escoamento para os portos de Santos e Paranaguá, da produção localizada nas regiões mais próximas. Nesse ponto, vale destacar a extrema necessidade de se mudar rapidamente a atual estrutura administrativa e operacional desses dois portos, tanto para ampliar significativamente a capacidade de movimentação de grãos como para reduzir drasticamente o custo de embarque e desembarque.

No Maranhão, visando aproveitar a ferrovia Carajás e o porto da Ponta da Madeira nas exportações de grãos produzidos no sul do estado, o BNDES está participando do "pool" de financiamento para a conclusão da BR-230, estrada considerada vital para o aproveitamento integral de todo o potencial da região de Balsas.

Em Roraima, com a conclusão da rodovia BR-174, ligando o estado com a Venezuela, ao norte, e com Manaus e Itacoatiara ao sul e com o equacionamento do fornecimento de energia elétrica previsto para o próximo ano, abre-se a possibilidade de se criar mais um pólo para a produção de grãos no país. Com isso, o Brasil poderá promover uma maior integração comercial com os países da área, notadamente com a Venezuela, já que esse país é grande importador de alimentos, e também utilizar a estrutura portuária venezuelana no Caribe, para atingir os grandes mercados consumidores da Europa e costa leste dos EUA. Além disso, como importante produtor de petróleo, a Venezuela pode tornar-se, em larga escala, o fornecedor de fertilizantes para o novo pólo.

Na direção sul, a produção de Roraima, por intermédio da mesma rodovia, pode abastecer o mercado de Manaus, também tradicional importador de alimentos, e utilizar o novo complexo portuário de Itacoatiara-AM, para exportar os produtos para os referidos mercados.

Devido aos seus efeitos dinâmicos, a atividade agrícola (centrada na produção de grãos) é a atividade econômica ideal para consolidar de maneira estratégica a ocupação dessa nova fronteira agrícola, através da exploração da faixa de cerrados de Roraima. No entanto, a sua viabilidade econômica, vai depender das condições agronômicas e do suprimento estável e em escala suficiente de insumos básicos, notadamente calcário. Nesse caso particular, a distância entre a fonte da matéria-prima e os pontos de consumo é o elemento crucial na questão da viabilidade econômica.

Ante a evidente falta de informações técnicas confiáveis, principalmente com relação à disponibilidade de calcário nas regiões próximas (incluindo Venezuela e Guiana), o BNDES acertou com o governo do estado a realização de pesquisas e estudos, sob orientação e supervisão do Ministério da Agricultura, com financiamento do Banco, para determinar as condições agronômicas e as condições de suprimento de insumos básicos.

Para viabilizar a utilização da hidrovía da Madeira no escoamento dos grãos produzidos no norte de Mato Grosso, Rondônia e Acre, o BNDES vai investir por meio de convênios com os estados envolvidos e com a iniciativa privada, no projeto de implantação do terminal portuário de Itacoatiara(AM) e de Porto Velho(RO).

No Amazonas, visando o desenvolvimento da produção na região de Humaitá e Lábrea, decidiu-se em acordo celebrado entre o Estado do Amazonas, o BNDES e o Ministério da Agricultura, a realização de estudos, também financiados pelo Banco, sob orientação e supervisão do MA para definir, em caráter definitivo, as condições agronômicas da região, e sua viabilidade para a produção de grãos.

O mesmo sistema será adotado no Estado do Pará, para aproveitar o potencial de algumas áreas do estado na produção e exportação de grãos.