

## MEU PORTO, MINHA VIDA

**\*Roberto Rodrigues**

Chega a ser espantosa a reação geral quanto ao recorrente fenômeno do congestionamento de caminhões no Porto de Santos. Afinal, todo ano isso acontece, e não só em Santos, mas também em Paranaguá, e há anos os mais diversos especialistas comentam que o principal gargalo do agronegócio brasileiro é infraestrutura e logística, e vêm pedindo rapidez na implementação das obras do PAC ligadas a este tema.

E neste ano, com uma safra recorde de grãos (especialmente da soja, uma vez que colheremos 82 milhões de toneladas, superando pela primeira vez a safra americana), era super evidente que teríamos este triste espetáculo das filas quilométricas para descarregar nos portos, além das dezenas de navios ancorados ao largo deles, esperando para carregar os grãos oriundos das competitivas zonas produtoras, ou para descarregar os fertilizantes que os mesmos caminhões levarão de volta àquelas regiões, para que seus agricultores já se preparem para a safra do ano que vem.

Com isso, os produtores perdem duas vezes: como os caminhões demoram para descarregar a soja – ou o milho – acabam servindo de armazém. Mas um armazém caríssimo, evidentemente, sem falar na irritação que toma os motoristas que perdem tempo, dinheiro e ficam mais dias longe de casa.

Mas também perdem pela demora do descarregamento de fertilizantes dos navios, pois cada dia parado ao largo tem um custo, chamado “demurrage”, que vai a dezenas de milhares de reais por dia. Ora, quem paga isso? O produtor, é lógico, uma vez que este custo adicional lhe é repassado no preço do fertilizante.

É claríssima, então, a perda dos agricultores em geral – especialmente dos mais distantes, uma vez que as cargas vêm por caminhão, muito mais caro que trem, que também não tem o suficiente – representada pelos custos inflados e em função de um problema sobre o qual eles não têm nenhuma responsabilidade. Pelo menos parte deste custo também é repassado aos consumidores, de modo que todo mundo perde.

Mas há algo ainda mais grave. No ano passado o agronegócio brasileiro teve um saldo de 79 bilhões de dólares em sua balança comercial externa: esta é a diferença positiva entre o que o setor exportou e importou. E o saldo comercial total do Brasil foi de 19 bilhões de dólares, incluído o agronegócio. Ou seja, o desempenho do agro salvou o saldo do país e, de quebra, garantiu as reservas cambiais.

Portanto, quanto mais o agronegócio exportar, melhor será para o país. Não apenas para o agricultor, mas para todos os brasileiros, que se beneficiam deste fato.

Outro dado: há 10 anos, em 2002, o agronegócio exportou 24,8 bilhões de dólares e no ano passado, 95,8 bilhões de dólares, quase 4 vezes mais. Ora, de novo todo o país e seus cidadãos ganham com este crescimento que cria riquezas, renda e empregos diretos e indiretos. E, se deixarmos de exportar, sofrem todos os brasileiros.

As dificuldades de logística já fizeram a China cancelar 10 navios de soja encomendadas ao Brasil, ameaçando fazer o mesmo com outros tantos ou mais. E se a moda pega?

Bem, depois de anos de incisivas reclamações de técnicos e exportadores, o governo finalmente tomou decisões importantes quanto às concessões na área de rodovias e ferrovias, abrindo ao setor privado uma oportunidade de investir com lucro. Isso vai acontecer, mas demora, não só pelo fato em si (projeto e execução), mas também pela burocracia que envolve tudo, especialmente as licenças ambientais.

E, por último, o governo e o congresso estão trabalhando vigorosamente em uma MP que busca equacionar o problema dos portos, com boa chance de obter avanços notáveis. Aliás, nos últimos dias as filas até melhoraram com esta perspectiva.

Esperamos que, em 3 a 4 anos, estas filas intermináveis sejam coisa do passado. E todos os brasileiros possam se beneficiar do aumento das exportações e, com orgulho, dizer: “meu porto, minha vida” ...

**\* Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV e Embaixador da FAO para o Ano Internacional do Cooperativismo**