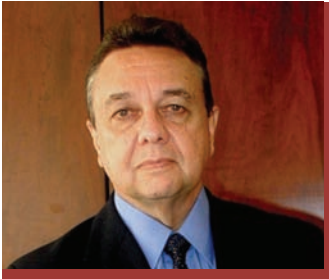


Diário de bordo

Critérios para certificação



Roberto Rodrigues*

VAI GANHANDO destaque a questão da certificação de produtos do agronegócio brasileiro.

A Iniciativa Brasileira para Criação de um Sistema de Verificação da Atividade Agropecuária, com participação de produtores, ambientalistas, consumidores e certificadores, segue seus trabalhos, ao mesmo tempo em que diferentes instituições se movimentam no mesmo sentido.

Recentemente, o tema foi tratado no Congresso da Abag, no Conselho Superior do Agronegócio da Fiesp e, no dia 4 de setembro, foi lançado por diferentes instituições, sob a liderança da Abiove e da Abag, o Ares - Instituto para o Agronegócio Responsável.

De outro lado, encontra-se em discussão no governo federal a certificação do etanol, tendo em vista os questionamentos internacionais sobre temas ambientais e sociais referentes ao produto, que poderiam dificultar seu acesso a mercados diversos.

A regulamentação da Lei dos Orgânicos, praticamente decidida, é outro elemento a exigir clareza na temática da certificação. E, por último, as recorrentes investidas dos europeus contra a nossa carne, com base em questões sanitárias, estimula a discussão da rastreabilidade, o chamado Sisbov.

Tudo isto exige urgência no debate, tendo em vista a homogeneidade dos

critérios para verificação de sistemas de produção e sua respectiva certificação, de forma a inibir a variação desses critérios, com o objetivo de conferir credibilidade ao programa brasileiro e antecipando imposições que possam vir de fora!

Nas discussões em andamento há, naturalmente, algumas divergências sobre diferentes pontos de vista entre os atores do processo.

Mas, tais divergências podem ser controladas, considerando-se que a certificação precisa ser consensual, jamais decidida unilateralmente. Só assim será amplamente reconhecida.

Para tal, a definição dos critérios tem de ser transparente e, até se chegar à certificação, uma metodologia a seguir-se deve considerar necessariamente o equilíbrio entre os fatores fundamentais da sustentabilidade: o ambiental, o social e o econômico.

Definidos os critérios, ouvidos todos os interessados (consumidores, produtores, trabalhadores, industriais, ambientalistas, transportadores, armazenadores, bancos, academias e, necessariamente, o setor público), parte-se para a identificação dos indicadores e para o sistema de monitoramento, concluindo, então, com a certificação.

É essencial que o processo seja facultativo. E, para ser aceito amplamente, deve ter vantagens econômicas para quem a ele aderir.

De outro lado, de nada valerá se não estiverem claros requisitos destinados à preservação do meio ambiente e da saúde pública, garantindo proteção ao consumidor, sem a menor possibilidade de corrupção na verificação.

Tal desafio, embora portentoso, é absolutamente indispensável para preservar e ampliar a competitividade internacional do agronegócio brasileiro. O interesse dos produtores rurais no tema precisa ser estimulado com informações adequadas e permanentes sobre o que exigem nossos compradores. ■

* Coordenador do Centro de Agronegócio da FGV, presidente do Conselho Superior de Agronegócio da Fiesp e professor de Economia Rural da Unesp/Jaboticabal

Produzir

Terra para os quilombolas



Cesário Ramalho da Silva*

A CONSTITUIÇÃO Federal é clara, objetiva e justa em seu Artigo 68 dos Atos das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT), ao estabelecer que: "Aos remanescentes das comunidades dos quilombos que estejam ocupando suas terras é reconhecida a propriedade definitiva, devendo o Estado emitir-lhes os títulos respectivos".

O Decreto nº 4.887/03, "que regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos de que trata o Artigo 68 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias" dá ao Incra poder para encaminhar a questão.

O decreto determina que a caracterização dos quilombolas será atestada mediante "autodefinição" da própria comunidade. Quem se achar descendente de comunidades remanescentes de quilombos poderá requerer seu pedaço de terra, mesmo se nunca o ocupou ou trabalhou nele.

Na década de 90, estimava-se em 500 o número de comunidades de supostos descendentes de quilombos no Brasil. Hoje, o cálculo saltou para 2.228. O Partido da Frente Liberal, atual Democratas, ingressou, em 2004, no Supremo Tribunal Federal (STF), com a Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 3239, com objetivo de anular os efeitos jurídicos do decreto. São quatro os principais argumentos:

Opinião

O freio do agronegócio

1) A via regulamentar do decreto é inconstitucional, pois trata de matéria privativa de lei;

2) Trata-se de desapropriação inconstitucional, por estender os limites do mandamento constitucional, tornando *sub judice* áreas privadas com título definitivo outorgado;

3) A auto-atribuição da qualidade de “povos descendentes de quilombolas”. Submeter o mandamento constitucional à declaração do interessado é inconstitucional;

4) A autodelimitação das áreas sujeitas à desapropriação é inconstitucional.

Acertadamente, a petição inicial da Adin observa que o cumprimento do Artigo 68 do ADCT apenas poderá ocorrer validamente com a outorga do título definitivo de propriedade coletiva daquelas áreas ocupadas pelas comunidades descendentes de quilombolas desde a época do Império. Isso por meio de estudos antropológicos com fundamentos científicos, em áreas cujo domínio não tenha ainda sido outorgado aos particulares, sob pena de anular a propriedade privada, constitucionalmente garantida.

A questão deve ser objeto de discussão no Congresso Nacional. Não pode ficar restrita a uma decisão do executivo, sem ativa participação da sociedade.

Além de ferir o Direito de Propriedade, o decreto confunde o direito dos remanescentes de quilombolas de terem suas terras ocupadas regularizadas com uma distribuição a esmo de terras a todos que se julgarem descendentes. Além disso, reacende a disputa de uma sociedade escravocrata, que já não existe mais.

A Sociedade Rural Brasileira é a favor da regularização das terras devolutas ocupadas por particulares e por comunidades que as exploram sem a devida guarda da titulação da propriedade. Não se pode, porém, subverter a ordem presente, tornando qualquer imóvel urbano ou rural passível de desapropriação, conforme o juízo particular desse ou daquele grupo. ■



João Sampaio*

MUITOS GOVERNANTES adotam a sentença atribuída ao presidente Washington Luís: governar é construir estradas. Vou além: o progresso vem com estradas e boa logística de distribuição. Muito se fala do chamado Custo Brasil, quanto o País perde em competitividade e exportações. Vou além, novamente: qual é o impacto dos gargalos de transporte e distribuição no bolso do produtor rural?

No Brasil, são 19 km de rodovias pavimentadas por 1000 km², na Alemanha são 1.390 km. O México possui 49 km. Entre os estados brasileiros, São Paulo chega a 106,41 km. Quando abordamos as ferrovias, temos 3 km de ferrovias por 1000 km², a Alemanha 107 km e o México alcança 14 km.

O impacto da insuficiência brasileira é enorme. No caso do agronegócio, o somatório de custos de transporte, estoque, armazenagem e administrativo no PIB brasileiro são de 12%, segundo a Universidade Federal do Rio de Janeiro, em 2004.

Na soja, em 2005, a tonelada do grão estava em US\$ 216 (preço FOB porto), descontados frete e despesas portuárias (as maiores do mundo). Sobravam ao produtor US\$ 160. O produtor norte-americano recebia US\$ 198 e o argentino US\$ 199. Perdíamos e continuamos a perder em competitividade no “depois da porteira”. Hoje, esse quadro deve ser mais

desfavorável ainda para o produtor lá de Rondonópolis (MT).

Quando se pensa em estradas e logística, imaginam-se vultosos investimentos. Talvez o modelo de gestão e as intervenções das políticas públicas não requeiram gigantismos para o produto agrícola sair das propriedades, percorrer caminhos de terra e chegar à área urbana. Para fazer o escoamento da produção é fundamental a parceria entre o estado, prefeituras e os usuários da estrada rural.

No estado de São Paulo, temos o Programa Melhor Caminho. É um convênio entre o governo e as prefeituras, com a execução dos trabalhos pela Codasp. Nesta primeira década, o programa já recuperou 5 mil km de estradas. A meta é fazer em quatro anos mais 10 mil km. Outra ação da secretaria – o Programa de Microbacias Hidrográficas – já adequou quase 2 mil km.

Em municípios paulistas, agricultores organizam comitês para discutir com as usinas ou agroindústrias sobre a demanda de trânsito de caminhões e a manutenção dos trechos. Isso aumenta em 30% a quantidade de quilômetros recuperados, e com maior durabilidade.

Depois que o produto chega à estrada, cabe ao Estado nortear as políticas de parcerias. A recuperação das rodovias vicinais co-financiadas por entidades internacionais ou parcerias com o setor privado é um caminho. Nas grandes rodovias, artérias de escoamento da produção até o porto, a concessão é outra vertente. Das 20 melhores rodovias avaliadas no país, 19 estão no estado de São Paulo, sob o sistema de concessão, no qual, segundo avaliação dos próprios usuários, o benefício suplanta os custos de pedágio.

As unidades da Federação devem ser capacitadas para avaliar suas reais necessidades e para resolver as insuficiências com o aval do governo federal. Isso não se aplica tão somente às estradas, mas também aos portos, outro grande gargalo do País. ■

* Presidente da Sociedade Rural Brasileira (SRB)

* Produtor rural e secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo