

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. ■

Opinião

O freio do agronegócio



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