

A POSIÇÃO DO PORTO DE SANTOS NA EXPORTAÇÃO

DE CAFÉ

Assunto que vem ultimamente apaixonando o mundo cafeeiro de São Paulo é o da posição de Santos no Comercio de exportação de café.

Constata-se que tem caído a porcentagem com que esse porto participa no volume da exportação total do país, conforme mostra o quadro abaixo:

EXPORTAÇÃO DE CAFÉ (sacas 60 Ks)

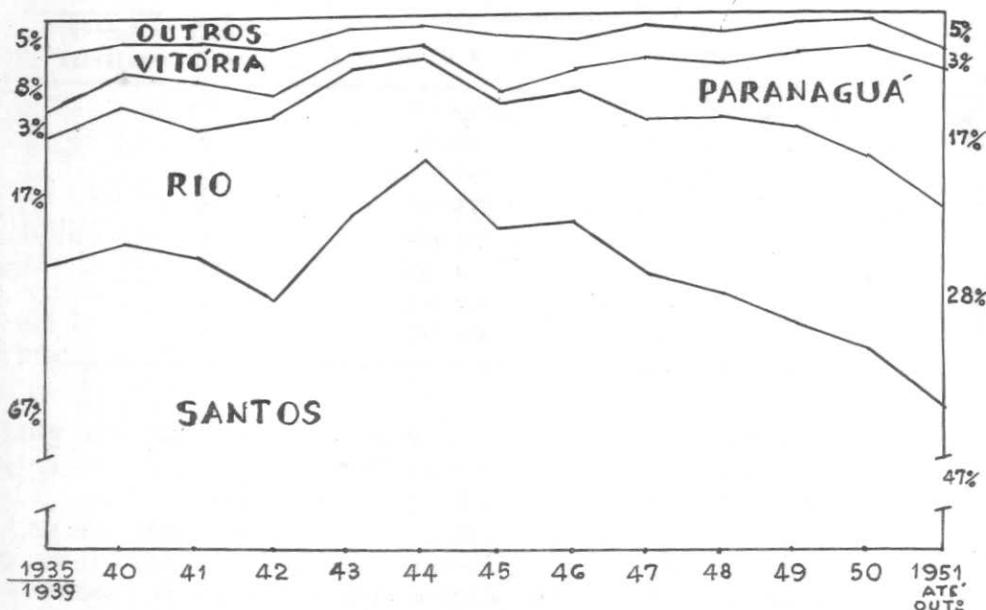
ANO	BRASIL	SANTOS	Participação de Santos na exportação brasileira
Média 1934/42	11.719.615	7.879.326	67%
" 1943/46	13.363.910	10.021.350	75
1946	15.504.581	11.437.981	73
1947	14.830.064	9.772.999	66
1948	17.492.324	11.223.000	64
1949	19.368.993	11.439.756	59
1950	14.834.885	8.377.062	56
1951 (ja.out.)	13.025.479	6.105.325	47

As explicações propostas para esse fenômeno são muitas; algumas razoáveis, outras não. Pretendemos discutir esse problema detalhadamente, em vista da importância que ele vem assumindo no cenário nacional, uma vez que elementos menos informados insistem em confundir-los com uma simples questão de defesa regional de um porto, esquecendo-se de que o assunto diz respeito essencialmente a defesa dos preços do café, quer produzido em São Paulo, quer produzido nos demais Estados do Brasil.

Uma das explicações apresentadas para a queda da participação de Santos na exportação de café do país e que foi aceita por parte da imprensa da Capital, é que tal diminuição seria um simples reflexo de fato já discutido, que é o da mudança do centro da produção cafeeira para o Norte do Paraná. Todavia, essa explicação deixa de satisfazer, quando se considera que o porto do Rio, apesar de servir uma região de pro -

dução mais decrescente do que a de São Paulo, tem mostrado grande aumento na participação das exportações. Conforme o gráfico abaixo referido, a contribuição do Rio, que era de 17% no período de 1935/39, aumentou para 28% de janeiro a outubro de 1951, enquanto que a de Santos, nos mesmos períodos, caiu de 67 a 47%.

**PARTICIPAÇÃO DOS PORTOS
BRASILEIROS NA EXPORTAÇÃO DE CAFÉ**



Além disso, constata-se que também ocorre certa trans-ferência de café que, em lugar de descer para Santos, passa a gora a se dirigir para outros portos. No período de 1935/36 a 1945/46, do café entrado no porto de Santos, 9,1% provinha de Minas e 1,7% do Paraná. E, em 1950/51, devido ao aumento da produção do Norte do Paraná, as porcentagens de Minas e Pa-raná foram de 4,2% e 7,7%, respectivamente. Agora, nos quatro primeiros meses da safra comercial 1951/52, as porcentagens provenientes destes Estados são de 0,9% e 0,7%, respectivamente. Aliás, desvios idênticos constata-se com o café produ-zido em São Paulo. Na safra 1949/50, foram enviados a outros portos, 5,8% de café produzido em São Paulo, enquanto que na safra 1950/51 essa porcentagem aumentou para 15,3%.

Dêsse modo, não há razão para se admitir que toda a queda da exportação de Santos seja motivada pela deslocação do centro de produção. Se está havendo transferência de cafés, a razão deve ser encontrada no fato, de outros portos apresentarem condições mais favoráveis ao comércio do produto, do que Santos. Somente assim é que se explica essa transferência de cafés.

Foram apontados diversos fatores como responsáveis por essas condições desfavoráveis da praça de Santos. Assim é que se culpou o aumento dos impostos de vendas e consignações a que o porto de Santos ficou sujeito. Ainda que esse aumento de impostos tivesse encarecido as transações necessárias para a formação de lotes, não se pode, porém, aponta-la como causa de maior importância. E a prova é que, recentemente, quando ficaram isentas de imposto de vendas e consignações as operações internas da praça de Santos, destinadas a formação de lotes de exportação, não se notou modificações sensíveis de situação.

Culpou-se também a demora a que está sujeito o café despachado para Santos. Devido ao regime de liberação, instituído com o fim de ordenar a entrada em todos os portos do país, o café destinado a Santos sofreu uma retenção que pode atingir de 9 a 11 meses, enquanto que nos demais portos, por ser pequeno o afluxo desse produto, não há demora alguma.

Não há dúvida que essa demora coloca o porto de Santos em situação desvantajosa em relação aos demais portos. Se os acréscimos de juros e as despesas de armazenagem a que os cafés embarcados para Santos ficam sujeitos (devido ao tempo que permanecem retidos), são superiores em agio que recebem por serem embarcados para Santos, é natural que se procure desviar o produto para outros portos. É verdade que sempre houve essa demora, mas é agora que a retenção se refere a despesas de juros de 1.200 cruzeiros e não mais as de 500 e 600 cruzeiros, como era em 1948/49. Essa demora explica que os produtores e certos comerciantes tenham interesse em desviar o produto, por que poderão desse modo obter melhor preço. Mas esse desvio de café explica apenas em parte, a diminuição de exportação que o porto de Santos vem sofrendo. O fato de Santos ter deixado de completar suas cotas de exportação, apesar de dispor de café estocado para isso, enquanto os demais portos conseguem exportar todo o café de que dispõem, não pode ser explicado por esse desvio do produto, o que se constata e que os importadores estão desinteressados em fazer negócios em Santos, e isso porque en-

Contram no Rio e em Paranaguá, a preços inferiores, o produto que desejam.

Mas isso não quer dizer que os preços sejam inferiores devido ao fato do café estar aí, sujeito a menor espera. Em condições normais, o que aconteceria num mercado sujeito a essa demora, seria apenas uma proporcional queda dos preços pagos aos produtores. Isto é, aqueles das zonas servidas por Santos teriam entre os preços recebidos pelo seu café, posto interior e os preços "Fob" Santos, uma margem maior do que a que teriam os produtores situados nas zonas servidas pelos portos onde não houvesse demora, desse modo, os preços nos portos de Santos, Rio e Paranaguá, seriam iguais (isto é, incluiriam apenas as diferentes normas, devido a diferença de qualidade) e, por conseguinte, o interesse dos comerciantes para exportar café seria identico, quer fosse em Santos, Paranaguá ou Rio.

Quais então as razões dos produtos estarem sendo encontrados a preços inferiores nos demais portos?

Diversas razões foram lembradas para explicar essa situação. Assim é que, devido aos níveis atuais de preços, os Estados Unidos estariam mais interessados em cafés mais baratos e daí, a razão de procurarem o produto de outros portos, ainda que com isso, adquirissem cafés de qualidade inferior.

Também foi lembrado que estaria ocorrendo um movimento de resistência por parte dos vendedores de Santos, que não desejariam entregar o café a preços que não fossem considerados satisfatórios.

É difícil comprovar objetivamente esse movimento de resistência, mas ele é de conhecimento dos que operam em Santos. Sabe-se que os produtores não querem dispor de seu café a preços inferiores aos que consideram necessários para cobrir o aumento de custo que vem sofrendo; e, nessa posição de resistência, têm sido auxiliados pela elevação da renda que obtiveram com o aumento de preço nos últimos dois anos. Os comerciantes mostram também certa resistência em vista da posição estatística do produto, que melhorou com a queda do rendimento na última safra. E dizem mesmo que, recentemente, o governo do Estado estaria apoiando firmas que agem na praça de Santos, em contraposição as correntes baixistas dos importadores americanos, no

sentido de manter as cotações do produto a níveis correntes com o preço teto americano.

Aliás, a política do governo federal tem contribuído para reforçar o movimento de resistência da praça de Santos, através de diversas medidas, tais como: a instituição dos preços mínimos de exportação, financiamento do produto em Santos e, ultimamente, a instituição do sistema de cotas para a exportação, cuja finalidade é, exclusivamente, evitar que outros portos possam durante os meses de safra, oferecer a venda grandes volumes de produtos que venham derrubar os preços.

Dêsse modo, chega-se à conclusão que a razão principal do porto de Santos estar perdendo sua posição no comércio de exportação de café, encontra-se na política de defesa de preço que esta sendo feita nessa praça.

A vista dessa conclusão, resta apreciar se essa política de defesa de preços executada em Santos, apresenta-se como medida vantajosa para os interesses do Estado e do país, uma vez que dificulta a exportação do produto por esse porto.

A posição estatística do café é muito boa e os interesses baixistas dos americanos são grandes, conforme atestam a instituição do preço teto e o inquerito Gillette. É necessário, pois, que se defendam os preços do café, e, se não existe, um órgão oficial para executar essa defesa, é natural que o Governo providencie os meios para que ela possa ser perfeita, de outra forma.

O fato de estar sendo feito atualmente por firmas particulares de ter a sua diretriz traçada segundo critério que não chega ao conhecimento dos interessados, é criticável; pois, a sua execução, dêsse modo, foge à fiscalização dos agricultores. Mas, parece não haver dúvida, que a agricultura e a economia geral do país, terão, com isso, ainda maior proveito do que prejuízo.

Todavia, é necessário não esquecer que, para colher êsses benefícios, é necessário que as cotas sejam respeitadas. Se Rio e Paranaguá obtiverem cotas extras para suas exportações, essa defesa de preços pode ser desfeita. E, disso resultará prejuízo que atingirá não só os vendedores de Santos, como os produtores de todos os Estados, que ficarão, assim, com os seus preços não defendidos; isso refletirá inclusive na economia da nação e sofrerá os seus efeitos na balança de pagamentos com o estrangeiro.