

A instalação do entreposto de café do IBC em Beirute foi objeto de apurados estudos.

Perguntou-se, e a missão comercial brasileira que recentemente visitou o Oriente Próximo foi por vários governos interpelada, porque a escolha do Líbano para localização do centro da nova política do café brasileiro naquela vasta região?

Fora Beirute, há ainda os seguintes portos em regime de zona franca: na RAU; Lataquí (na província da Síria), Alexandria e Porto Said; na Turquia, Iskenderum; na Jordânia, Akaba e na Grécia, Pireu e Salônica.

A preferência pelo porto de Beirute é resultado de dados objetivos relacionados aos interesses do comércio do café brasileiro. Embora reconheçamos a perda crescente do Líbano como país de economia de trânsito, ainda assim é o porto mais aconselhado para a instalação do entreposto.

Primeiramente a situação geográfica. O Líbano é situado sobre as rotas do comércio internacional, no Oriente Próximo e Médio, e sob o aspecto das comunicações aéreas, é ainda a grande porta do Oriente mais remoto.

As instalações e equipamentos portuários de Beirute são inegavelmente superiores aos dos demais portos árabes, com uma rotação muito rápida dos navios. Não há congestionamento, sendo comum chegar o navio ao porto de manhã e partir após 12 horas com um desembarque de 3.000 a 5.000 toneladas.

Conta Beirute com extensa rede rodoviária, asfaltada, ligando-a a Damasco (110 km), Amã (300 km), a Homs, Hama e Alepo (450 km), a Lataquí (250 km), a Bagdá (1.000 km), a Teerã (2.000 km). Através do Teerã e Iraque chega-se ao Kuwait, Dahrán, Riad, etc. As ligações ferroviárias são deficientes, com variedades de dimensões de suas linhas, mas ainda assim podem conduzir mercadorias do porto de Beirute para Damasco e Amã (DHP — Damasco-Homs-Prolongamento) e pela NBT (Nakoura-Beirute-Tripoli), sem transbordo, às redes síria, iraquianas e turcas em Alepo, Meassouf, Bagdá e Istambul.

Entretanto, mais que a situação geográfica, que é excelente, aconselha a instalação do entreposto no porto de Beirute, condições humanas, legislativas e financeiras do Líbano.

O libanês é, acima de tudo e antes de mais nada, comerciante. É vocação histórica, já milenar.

O Líbano é essencialmente país de comércio. No setor dos serviços (comércio e turismo) se concentra a força da renda nacional. Concorre com 60% do total, em contraposição com a indústria 25% e a agricultura 15%.

Pesquisas mais recentes (período de 1950 a 1957) denunciam as seguintes taxas anuais de crescimento na economia libanesa: transporte — 10,04%; serviços — 7,25%; indústria — 3,65%; agricultura — 1,18%. A elevada taxa de crescimento, no setor transporte, nos dá idéia da característica bem fundamental de trânsito da economia do Líbano.

A participação dos vários setores econômicos do produto nacional informa, com precisão, a situação do comércio como base fundamental da sua economia:

	1950	1959	%
	(em milhões de libras libanesas)		
Agricultura	206	238	15,8
Indústria	141	189	12,6
Construção	43	41	2,7
Setores imobiliários	96	139	9,3
Transporte	44	80	5,3
Comércio	300	469	31,2
Finanças	40	91	6,1
Administrações públicas	72	108	7,2
Outros serviços	100	148	9,8
TOTAIS	1.042	1.503	100,0

É natural, pois, que o IBC escolhesse, como centro de suas atividades no Oriente Próximo e Médio, o país mais comercial da região, aproveitando-se da extraordinária capacidade do comerciante libanês que se caracteriza, sobretudo, no comércio de trânsito.

A legislação libanesa é profundamente liberal, no setor do comércio e das finanças. E esse sistema de economia liberal exerce repercussão muito favorável no comércio do café que o IBC pretende desenvolver no mundo árabe. A esse respeito, acentuou a embaixada brasileira no Líbano, em documento oficial encaminhado ao Ministério das Relações Exteriores:

"A nota predominante no comércio externo do Líbano é a liberalidade, tanto cambial como alfandegária e processual. As importações e exportações não encontram impedimentos de qualquer espécie. Os particulares estrangeiros podem movimentar contas em moedas estrangeiras nos bancos de Beirute, os quais constituem uma grande rede de estabelecimentos nacionais e estrangeiros que servem a um centro financeiro considerado um dos mais poderosos do mundo. A

moeda libanesa é de extraordinária estabilidade e é garantida por 92% de reservas-ouro, o regime da Zona Franca é de extrema liberalidade. Nenhum imposto ou taxa são cobrados a não ser das mercadorias que saem da Zona Franca para o consumo do país".

Acrescentamos a essas observações o rigoroso sigilo bancário assegurado por lei naquele país.

A liberdade cambial, a livre movimentação no mercado de capitais, o fortalecimento e estabilidade de sua moeda e, sobretudo, a possibilidade de grandes transações cambiais, por força de poderosa rede bancária, são fatores inestimáveis na execução da política de ativação de venda dos cafés do IBC.

Veremos mais tarde que em alguns países como a Turquia, o Egito e mesmo a Grécia, de apurada capacidade divisória, é aconselhável a política de trocas e mais preferívelmente do que essa política de "clearing", uma política de pagamentos parciais em moeda nacional, sem congelamento. A negociabilidade desses créditos, encontra interesse e possibilidade em uma organização bancária forte e liberal, como a do Líbano.

Efetivamente, a capacidade do Líbano para o comércio de trânsito constitui uma das principais condições para a preferência de Beirute na instalação do entreposto. Sabidamente, a economia libanesa é, bem acentuadamente, uma economia de trânsito. As mercadorias em trânsito costumam ser muito mais volumosas do que as que se destinam ao consumo local.

Entretanto, a partir de 1957, tem sofrido o Líbano um forte processo de desgaste nesse comércio, cujas razões principais têm sido as vicissitudes e divergências políticas e a preocupação de assegurar, cada um desses países, em processo individual e embaraçoso, os interesses de seus portos e de seus meios de transportes particulares.

Calcula-se a quebra, em cerca de 40%, do comércio de trânsito nos últimos 5 anos.

Os dados seguintes, fornecidos pela "L'Economie Libanaise et Arabe", em um trabalho especial sobre aquele grande porto, dão-nos impressão bem segura das atuais dificuldades comerciais do Líbano.

ANOS	Tráfego global do porto (ton.)	Tráfego de trânsito (ton.)
1950	1.136.000	165.000
1955	1.887.000	574.000
1956	1.960.000	538.000
1957	2.018.000	587.000
1958	1.428.000	329.000
1959	1.664.000	348.000
1960	1.723.000	339.000

Entre muitas outras medidas discriminatórias, citam-se como mais recentes: na Síria, a obrigatoriedade dos agentes de fábricas libanesas de liquidarem suas atividades comerciais; na Arábia Saudita, tornando-se obrigatória aos estrangeiros a conclusão de contratos de associação com os comerciantes daquele país; na RAU, a nacionalização dos bancos e das companhias de seguro e a obrigatoriedade aos comerciantes sírios, estabelecidos na Síria, de importarem suas mercadorias pelo porto de Lataquí (observe-se que o porto de Beirute fica mais próximo de Damasco que o de Lataquí); recusa do Iraque de assinar o acordo interarabe de trânsito e exortação do governo a seus produtores nacionais para que importem suas mercadorias pelo porto de Iskenderum; fixação, por parte do governo da Jordânia, de uma longa lista de produtos cuja importação não deverá se efetuar senão pelo porto de Akaba; finalmente, interdição aos comerciantes sírios de comprarem produtos da Zona Franca de Beirute ou de Tripoli e de venda de seus produtos no exterior por intermédio de agentes libaneses.

A Turquia igualmente vem adotando medidas discriminatórias para encaminhar o tráfego de trânsito para seu próprio território. São aplicadas duas tarifas distintas para os fretes ferroviários: uma reduzida de 1,66 dólares/tonelada para as mercadorias em trânsito provenientes do porto turco de Iskenderum e outra, aproximadamente de 5 dólares/tonelada, para o mesmo percurso, para as mercadorias provenientes de Tripoli ou Beirute. Dessarte, uma mesma mercadoria expedida de Bagdá ou para Bagdá, servindo-se da ligação ferroviária que é turca, pagará o triplo do preço se for encaminhada pelos portos do Líbano (Beirute e Tripoli), ao invés do Iskenderum da Turquia.

Todas essas medidas restritivas do comércio de trânsito, que ferem sensivelmente a economia do Líbano, foram objeto de energético memorial da Associação dos Comerciantes de Beirute (em abril de 1961) reclamando a reciprocidade de tratamento nos países árabes.

Não têm faltado congressos econômicos, para a busca de uma solução satisfatória para o comércio de trânsito de que tanto depende a economia do Líbano. Este país tem sido