



AVANÇO DA PECUÁRIA DE EXPORTAÇÃO NO SUL E SUDESTE DO PARÁ: ASPECTOS LOGÍSTICOS

Joao Gabriel Silva Tamandaré (Bolsista/Apresentador)¹ – Unifesspa
e-mail - gabrieljoaotamandare@gmail.com
Flavio Gatti (Coordenador do Projeto)² - Unifesspa
e-mail – gatti@unifesspa.edu.br

Agência Financiadora: FAPESPA

Eixo Temático/Área de Conhecimento: Geografia

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, o Brasil é reconhecido como um dos maiores produtores agrícolas mundiais, com destaque para os expressivos índices de produtividade, que resultam da inserção de novas tecnologias, dos resultados de pesquisa avançadas desenvolvidas pela EMPRAPA e por muitas universidades, do emprego de capital e da inserção de novas áreas ao sistema produtivo. O país é um dos maiores exportadores de carne bovina do mundo, sendo que a exportação da mercadoria em estudo representou um valor exportado de US\$ 6.730.975.442 (ABRAFRIGO, 2020), somente no ano de 2019 com dados atualizados até o mês de novembro, assim, a temática requer uma atenção maior, com a apresentação de dados estatísticos nos próximos títulos do presente resumo expandido. As atividades desse setor trouxeram grande desenvolvimento para as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste, porém, na região Norte, essa atividade pouco colaborou para esse dinamismo, isto por que, as atividades ali existentes enfrentam muitos impasses sociais, ecológicos e econômicos para se desenvolver, que vão desde a disputa pela terra e o êxodo rural às questões que envolvem a preservação ambiental e a infraestrutura da logística para escoamento da produção, até as linhas de financiamento voltadas para seu desenvolvimento.

Por conta da pandemia, todas as visitas agendadas com as Associações de Produtores Rurais e Frigoríficos de Marabá, Xinguara, São Félix do Xingu, Santana do Araguaia, Água Azul do Norte, Redenção e Rio Maria foram canceladas desde março de 2020, período que iniciou o *lockdown*. E-mails foram enviados, no período pedindo informações sobre os números/ volume da produção/ derivados da carne, bem como rotas de escoamento, sem sucesso. Esses impasses dão direção ao objetivo deste estudo, a fim de avaliar a atual condição da atividade pecuária no estado do Pará, de modo a identificar fatores positivos e negativos ao seu desenvolvimento, bem como apresentar novas propostas de políticas que fomentem a ampliação da produção agropecuária regional.

2. MATERIAS E MÉTODOS

Para o alcance dos objetivos propostos foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos, Pesquisa Bibliográfica e Documental: leitura e análise das diversas abordagens sobre o tema em fontes como livros, dissertações, monografias e artigos científicos com vista a criar uma base teórica, consulta de documentos (relatórios, anuários estatísticos, plano de desenvolvimento das cidades, política) e planos de desenvolvimento da pecuária, com o objetivo de compreender e mostrar a realidade da área de estudo. De acordo com Marconi e Lakatos (2010), entrevista é uma conversação efetuada de maneira metódica que proporciona ao entrevistador, informações necessárias a pesquisa. Observação: de acordo com Rodrigues (2006) esta técnica consiste na coleta de dados a partir da observação e do registro de forma direta do fato estudado. A pesquisa foi de natureza qualitativa, com análise e interpretação dos dados com base em métodos e técnicas apropriadas para o efeito, alicerçados em softwares que possibilitaram a organização e interpretação dos mesmos.

¹Graduando em Geografia - Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará.

²Doutor em Ciências - Professor Titular - Adjunto da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará (IETU/FCH/Unifesspa). Coordenador do Projeto.



3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 PRINCÍPIOS DA LOGÍSTICA

A complexidade encontrada nos estudos de logística e dos transportes levou a Ciência Geográfica a estabelecer estudos nessa área, promovendo constantes discussões e diálogos com demais áreas de conhecimento, de modo a enriquecer e proporcionar o desenvolvimento das suas pesquisas para a maior compreensão desses fenômenos estudados através da interdisciplinaridade.

Ballou (2006) apresenta os princípios da logística ao longo da história da humanidade, considerando a diferenciação espaço-tempo da produção de bens, isso por que, há limitação geográfica de uma região para outra, afetando a produção de alimentos e de mercadorias, o que faz com que estas sejam abundantes e mais acessíveis em determinadas épocas do ano. Essas limitações eram caracterizadas pela falta de sistemas de transportes e de armazenagem, levando as populações a residirem nas proximidades das fontes de produção e limitando-as a consumir apenas produtos presentes em suas regiões de moradia, ou em localidades mais próximas. Portanto, o trânsito de produtos ficava limitado a capacidade física das pessoas para transportá-los de um local para outro.

Do mesmo modo, se percebe que na história da humanidade, a evolução dos processos de produção e como eram colocados em fluxo de comercialização os bens produzidos, foram aos poucos ampliando as demandas por melhores modais de transportes e de armazenagem.

3.2 O MERCADO E A LOGÍSTICA DA CARNE BOVINA

Quando se fala em exportação, devemos levar em conta que o mercado internacional exige dos países que importam, requisitos de qualidade, sanidade e rastreabilidade, de modo a certificar que o produto comprado não esteja somente dentro das especificações exigidas, mas que também tenham sido produzidos de maneira correta, com trabalhadores registrados, em áreas não desmatadas, etc. De acordo com a ABIEC (2019), para atender estes requisitos, nos últimos anos, o Brasil vem apresentado avanços tecnológicos e produtivos, assim, tem realizado trabalhos focando a melhoria da imagem da carne brasileira.

Pode-se considerar que neste período, a pandemia causada pelo Coronavírus em todo mundo, foi a responsável direta pela queda, além disso, há o estado permanente da crise do petróleo com entrave nas negociações, já que, se levarmos em conta o câmbio, adquirir gado brasileiro seria um bom negócio.

O processo de logística usado para exportar carne bovina compreende o processo da saída do gado da fazenda até o frigorífico, onde o animal é abatido e cortado, após isso, a carne bovina é transportada em containers refrigerados até o porto onde é embarcada para o seu destino final.

3.2.1 O Mercado da Logística e Importação da Carne - União Europeia e China

Neste mercado, exigem que os animais sejam inspecionados antes, durante e depois do abate, além de considerarem e exigirem padrões de sanidade, processo e higiene. Todo processo deve ser aprovado pelas empresas pertencentes ao Bloco, devendo ser apresentados todos os certificados de saúde animal e de saúde pública as autoridades veterinárias oficiais do país exportador, bem como a padronização exigida para rotulagem e embalagem dos produtos. Sendo assim, há pouco estímulo para o produtor investir em rastreabilidade e habilitação para exportarem para UE, pois o preço pago não compensa o risco da produção.

Entre os países que somam este crescimento, está a China, que, mesmo tendo um rebanho expressivo, devido à redução na área de pastagem e também a produção de gado de corte, utiliza sistema de pasto para confinamento, aumentando os custos dos grãos e a necessidade de importação dos mesmos. Dessa forma, pelos altos custos há uma tendência de aumentar as importações (BEEFPOINT, 2013b). Dessa forma, devido à sua grande população e consumo crescente, necessita importar grandes volumes de países como Brasil, Austrália, Estados Unidos, e Canadá (CARVALHO, 2018a).

4.0 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDOS

Localizado no Centro-Oeste da região Norte, tendo como capital a cidade de Belém, sua área é de 1.247.950 km², o Pará é o segundo maior estado do Brasil em extensão, ocupando 16,7% do território nacional e 26% da Amazônia. Limita-se ao norte com o Suriname e com o Amapá, a nordeste com o Oceano Atlântico, ao leste com o Maranhão, ao sul com o Mato Grosso, ao oeste com Estado do Amazonas, ao noroeste com

VI Seminário de Iniciação Científica

Pesquisa na Amazônia: Novos cenários

27, 29 e 30 de Outubro de 2020

On-line pela plataforma Google Meet

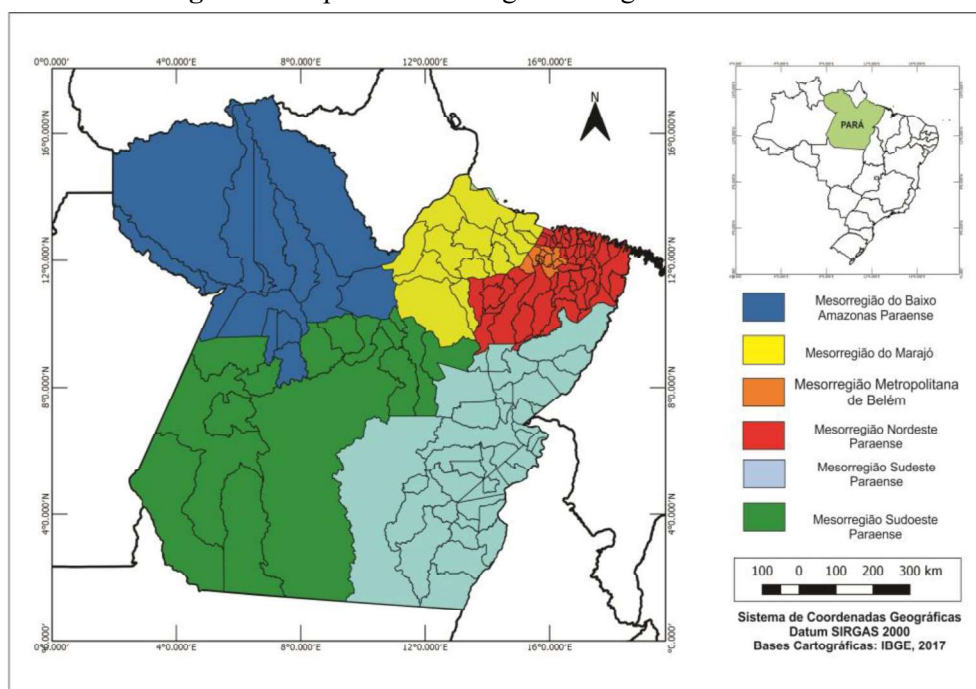
UNIFFESPA | PROPIT

Roraima e a República da Guiana, a Sudeste com Tocantins e a sudoeste com o Amazonas e o Mato Grosso. O Pará está dividido em 6 mesorregiões geográficas e 22 microrregiões geográficas (IBGE, 2013).

O estado do Pará, com sua localização geográfica privilegiada, possui vantagens, seja, pela proximidade com os mercados dos Estados Unidos, Europa, Caribe, e Ásia, por via marítima e pela proximidade com o Canal do Panamá e pelo projeto do Posto de Inspeção Fronteiriço (INVESTPARÁ, 2020)

O transporte aquaviário é o mais indicado para levar grandes volumes por grandes distâncias, além disso, é apontado como o meio de transporte mais barato e o que menos consome energia. No município de Barcarena temos o Porto de Vila do Conde, que é o maior porto do Estado, referência na região Norte do Brasil, estando no centro geométrico da produção industrial e movimentação de carga de todo o Estado do Pará para os mercados internacionais. Encontra-se ligado ao sistema de circulação regional, como a Alça Viária, as eclusas de Tucuruí e a Hidrovia Araguaia-Tocantins e a futura Ferrovia Paraense; e ainda é o ponto de encontro do eixo modal de infraestrutura porto-rodovia.

Figura 1. Mapa das Mesorregiões Geográficas Paraenses



Fonte: Organizado pelos autores/ 2020.

O Estado tem destaque no modal aeroportuário, a partir do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans – Júlio César Ribeiro, localizado em Belém, considerado uma das principais rotas de entrada para turistas e investidores na Amazônia.

A malha rodoviária do Estado é extensa, ligando a Amazônia ao restante do Brasil, onde se destacam dois corredores principais: BR – 163 (Cuiabá – Santarém), BR – 010 e BR – 158, atravessando sete estados, de Norte a Sul do país.

Já a malha ferroviária do Pará está no auge da sua expansão. Em vias de ser implantando, o projeto da Ferrovia Paraense, que prevê um gasto de R\$ 14 bilhões em investimentos. A realização deste projeto é considerada de grande importância e visa o fortalecimento das cadeias produtivas do Pará.

4.1 O REBANHO DO PARÁ

Medeiros Neto (1970) e Moser (2002) apontam que os primeiros bovinos a chegarem no estado do Pará, vieram do Maranhão, por via marítima, aportando em Belém e Marajó, nas décadas de 1620 e 1680, respectivamente. Daí em diante, parte das boiadas do Marajó, espalharam-se pelo Baixo Amazonas, e os rebanhos de Belém, migraram rum ao Nordeste Paraense.

Até o final da década de 50, a pecuária praticada no Pará, ficava limitada as regiões litorâneas e às faixas de terras ribeirinhas dos rios navegáveis da Ilha de Marajó e do Baixo Amazonas e era

VI Seminário de Iniciação Científica

Pesquisa na Amazônia: Novos cenários

27, 29 e 30 de Outubro de 2020

On-line pela plataforma Google Meet

UNIFESSPA/PROFIT

predominantemente extensiva, entre os anos de 1950 e 2000, o rebanho paraense passou de 600 mil animais, aproximadamente, para mais de 10 milhões de cabeças (INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL, 2003).

Na atualidade, do efetivo de animais, foi verificado um aumento de bovinos e bubalinos nos estabelecimentos agropecuários do Pará. O número de cabeças de gado chegou a 20.661.996 cabeças de bovinos – e o de búfalos a 514.308 cabeças. (IBGE, 2017). Atualmente, o Pará tem o maior rebanho do circuito Norte-Nordeste.

De acordo com a Agência Pará, existem no Estado 38 indústrias frigoríficas, e 16 delas passam por inspeção sanitária estadual. Desde 2011, a maioria aguardava renovação do Licenciamento Operacional (LO), o que dificultava o crescimento das empresas e ameaçava a geração de empregos no setor. O governo atendeu a essa demanda para a liberação de licenciamentos operacionais que estavam pendentes.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dadas suas características particulares, a logística de carne bovina requer critérios rigorosos na escolha do transporte e nas condições do trajeto da fazenda à indústria e desta até os portos de exportação. Dentro deste contexto, já se tem uma noção dos problemas enfrentados pelo estado do Pará no escoamento dos seus rebanhos e dos produtos destinados ao mercado internacional inclusive em função de seus volumes de produção e exportação, como também, da deficiência da infraestrutura da logística de transportes do restante do Brasil. Mesmo com altos investimentos nesta área, ainda existem grandes deficiências. Suas ferrovias se tornaram obsoletas e ineficientes, as rodovias estão em estado precário, além de poucas alternativas hidroviárias.

As principais defasagens observadas foram nos gargalos do processo produtivo, desde os controles sanitários, que não tem um programa eficiente que envolva vacinas e medidas profiláticas impedindo o aparecimento de doenças e de parasitas no rebanho, além de eliminar riscos à saúde do consumidor.

Já nos gargalos da distribuição/ comercialização observamos a necessidade de ampliar o incentivo a utilizar modais diferenciados para escoamento da produção. Para isso é necessário promover a intermodalidade e também a recuperação/ criação de outros modais, entre eles, destaque para a malha ferroviária.

Além disso, há a necessidade de investimentos entre os acessos rodoviários e na malha portuária, com a finalidade de promover nessa agilidade, qualidade e baixos custos, uma vez que a escolha do modal de transporte e conseqüentemente o frete que são componentes muito significativos dos custos finais.

Dentre os cinco principais compradores estão Hong Kong, China, Egito, Chile e Irã, que juntos somam 68% do volume total exportado pelo Brasil. A China é o mercado com maior crescimento, com previsão de passar Hong Kong em volume, fator que reforça a importância deste mercado. Por ser considerada um dos mercados mais exigentes e com consumidores seletivos, a União Europeia, promove a necessidade de buscarmos melhorias e mudanças para atendê-los com relação aos requisitos de qualidade, sanidade e rastreabilidade.

E principalmente, reforçamos a necessidade de um sistema logístico mais abrangente, quesito fundamental para que o país não oculte suas vantagens competitivas, além de investir em adequar os gargalos vistos durante o resumo, e com isso mostrar aos importadores mundiais de carne bovina que o Brasil possui a confiança que procuram.

REFERÊNCIAS

ABIEC - Associação Brasileira das Indústrias Exportadoras de Carne. **Dados Estatísticos**. Disponível em: <www.abiec.com.br>. Acesso em: 15/01/2020.

ABRAFRIGO – Associação Brasileira de Frigoríficos. **Dados Estatísticos da Exportação Brasileira**. <https://www.abrafrigo.com.br/index.php/estatisticas/>. Acesso em: 10/01/2020.

BALLOU, Ronald H. **Gerenciamento da cadeia de suprimentos/ logística empresarial**. 5. ed. Tradução de Raul Rubenich. Porto Alegre: Bookman, 2006. 616 p.

BEEFPOINT. **Pecuária de corte e mercado da carne bovina na China: mercado crescente, importações explodindo, oportunidades para o Brasil – Relatório completo do Rabobank**. Publicação: 05/09/2013. 2013b. Disponível em: <<https://www.beefpoint.com.br/pecuaria-de-corte-e-mercado-da-carne-bovina-na-chinamercado-crescente-importacoes-explodindo-oportunidades-para-o-brasil-relatorio-completodo-rabobank>>/. Acesso em 15/01/2020.

VI Seminário de Iniciação Científica
Pesquisa na Amazônia: Novos cenários

27, 29 e 30 de Outubro de 2020
On-line pela plataforma Google Meet

UNIFESSPA/PROFIT

CARVALHO, Thiago Bernardino de. **A importância do Brasil na produção mundial de carne bovina**. Publicado em 26/02/2018. 2018a. Disponível em: <https://www.cepea.esalq.usp.br/br/opiniao-cepea/a-importancia-do-brasil-na-producaomundial-de-carne-bovina.aspx>. Acesso em 13/01/2020.

_____. **As três quebras de paradigmas da pecuária de corte**. Publicado em 08/10/2018. 2018b. Disponível em: <https://www.cepea.esalq.usp.br/br/opiniao-cepea/as-tres-quebras-deparadigmas-da-pecuaria-de-corte.aspx>. Acesso em 13/01/2020.

IBGE. **Manual Técnico de Uso da terra**, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=295892>>. Acesso em: 20/01/2020.

INVEST & EXPORT BRASIL. **Análise de oportunidades comerciais no mercado chinês de carne e de carne processada**. Preparado por IPSOS Business Consulting para a Embaixada do Brasil em Pequim. [2016?]. Disponível em: <https://investexportbrasil.dpr.gov.br/arquivos/Publicacoes/Estudos/EstudoMercadoChinaCarnesProcessadas.pdf>>. Acesso em 10/02/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. Censo Agropecuário 2017. Disponível em: https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo_agro/resultadosagro/index.html>. Acesso em 10/02/2020.

INSTITUTO SOCIOAMBIENTAL. **Histórico da ocupação do entorno do Xingu**. São Paulo, 2003. Disponível em: <http://www.socioambiental.org>>. Acesso em 10/02/2020.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica: ciência e conhecimento científico, métodos científicos, teoria, hipóteses e variáveis**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MEDEIROS NETO, J. B. **Desafio à pecuária brasileira**. Porto Alegre: Sulina, 1970. 215 p.

MOSER, L. M. **História da colonização da Amazônia**. [S.l.: s.n], 2002. Disponível em: <http://www.amazonia.com.br>>. Acesso em 10/02/2020.

RODRIGUES, Auro de Jesus. **Metodologia científica**. São Paulo: Avercamp, 2006.