

TRANSPORTE DA PRODUÇÃO DE LEITE DE PEQUENOS PRODUTORES EM UMA ÁREA DE FRONTEIRA NO SUL DO PARÁ

Célio Armando Palheta Ferreira

Economista, Embrapa Amazônia Oriental, Caixa Postal, 48, CEP 66017-970, Belém, PA,
CPF: 001.316.952-15, e-mail: celio@cpatu.embrapa.br

Alfredo Kingo Oyama Homma

Eng. Agr. D.Sc. em Economia Rural, Pesquisador da Embrapa Amazônia Oriental, CPF:
013.316.122-68, e-mail: homma@cpatu.embrapa.br

Grimoaldo Bandeira de Matos

Sociólogo, Embrapa Amazônia Oriental, CPF: 029.539.512-53, e-mail:
grimo@cpatu.embrapa.br

Terezinha Cavalcante Feitosa

Socióloga M.Sc., Universidade Federal do Pará, CPF: 215.445.651-00, e-mail:
tecafe@msn.com

Grupo de pesquisa: Comercialização, Mercados e Preços Agrícolas

Forma de Apresentação: Oral

TRANSPORTE DA PRODUÇÃO DE LEITE DE PEQUENOS PRODUTORES EM UMA ÁREA DE FRONTEIRA NO SUL DO PARÁ

Resumo

A atividade de transporte de leite em latões, através de veículos *pick-ups* até as plataformas dos laticínios, ainda subsiste na região Sul do Pará, por ser a única forma do leite do pequeno produtor chegar até os laticínios. Apesar desse processo reduzir a qualidade do produto e dos altos custos que são impostos aos carreteiros pelas péssimas condições das estradas vicinais, especialmente no inverno, a atividade atraiu muitas pessoas que vêm nela uma forma de garantir a sobrevivência ou ter um incremento na renda familiar. O problema é a reposição do veículo. O ganho com o frete mal dá para a manutenção da família e do próprio veículo, e não há como obter financiamento para a troca do carro. Mas, paradoxalmente, a tendência é o desaparecimento dessa atividade, com a melhoria da infra-estrutura no campo (energia e estradas vicinais) que facilitará a captação do produto à granel e, em conseqüência, aumentará o valor recebido pelo produtor.

Palavras-chave: Transporte de Leite; Amazônia; Rio Maria; Eldorado dos Carajás

TRANSPORTE DA PRODUÇÃO DE LEITE DE PEQUENOS PRODUTORES EM UMA ÁREA DE FRONTEIRA NO SUL DO PARÁ

INTRODUÇÃO

A pecuária tem sido objeto de vários estudos na região amazônica, em virtude do processo de destruição da floresta para a formação de pastos e pelo alto potencial econômico do mercado, seja ele local ou nacional. Enquanto os grandes produtores se dedicam exclusivamente à pecuária de corte, a produção de leite é feita em sua totalidade pelos pequenos criadores. Enquanto os grandes produtores dispõem de tecnologia e vastas extensões de pastos, os pequenos produtores dependem da produtividade das pastagens, que está em declínio, e do crescimento vegetativo do rebanho (HOMMA, 2003).

O Estado do Pará tem um grande mercado potencial para produtos lácteos e condições favoráveis para produzir leite suficiente para atender a demanda interna e gerar excedentes para vender a outras regiões do país. Atualmente o Estado é o segundo produtor de leite da Região Norte, tendo produzido em 2003, segundo o IBGE (2004), mais de 191 milhões de litros.

No Sul do Pará, em geral, as propriedades que se dedicam à pecuária leiteira têm as seguintes características: possuem áreas inferiores a 100 hectares, mais da metade com pastos; possuem rebanho de 72 reses, com 17 vacas em lactação, com produção de 1,65 litros/vaca/dia no período seco e 2,86 litros no período chuvoso, perfazendo a média anual de 2,42 litros/vaca/dia. A média anual de produção de leite por produtor é de 15 mil litros, que corresponde a um salário mensal bruto menor que três salários mínimos, incluindo a venda de bezerros machos e de vacas improdutivas (FEITOSA, 2003; HOMMA, 2003).

Na região Sul do Pará estão concentradas cerca de 65% da produção de leite do Estado. A estrutura fundiária é alicerçada em grande número de assentamentos, o que confere à atividade uma característica de produção em bases familiares (LIMA JÚNIOR, 2003).

Em todos os níveis pode-se constatar o amadorismo dos produtores, que adotam um processo produtivo altamente extrativista. Os indicadores de eficiência estão muito aquém dos padrões competitivos de produção (LIMA JÚNIOR, 2003).

A captação do leite dos pequenos produtores é realizada por carreteiros, também chamados de freteiros e leiteiros, proprietários de veículos de porte médio (*pick-ups*), que trafegam por estradas vicinais mal cuidadas, fato que eleva sobremaneira os custos dessa atividade, coletando o leite em latões nas porteiras para entregar nas plataformas. Boa parte da produção, no auge do inverno, deixa de ser captada por problemas de acesso às pequenas propriedades rurais, causando elevados prejuízos a todos os segmentos da cadeia produtiva, especialmente aos pequenos produtores, que dependem da venda do produto para sua sobrevivência (ORZIL, 2003).

O processo de captação de leite em latões, ainda existente na região, compromete a qualidade do leite. Quase a totalidade do leite é destinada à fabricação de queijo para exportação para o Sul e Sudeste do país. A esse aspecto vêm juntar-se o despreparo da mão-de-obra na ordenha e a precariedade do sistema de transporte (ORZIL, 2003).

Nos arredores dos centros urbanos da região Sul do Pará as bacias leiteiras se desenvolveram e se tornaram mais extensas graças à atuação dos carreteiros, uma vez que, com a garantia do transporte até as plataformas dos laticínios, os produtores passaram a

tirar e comercializar seu leite diariamente, completando a renda pontual da venda do bezerro com a renda quinzenal do leite (POCCARD-CHAPUIS et al, 2003).

O objetivo deste trabalho é analisar a atividade de transporte de leite de pequenos produtores rurais, que ainda sobrevive na região Sul do Pará, seus aspectos socioeconômicos característicos e sua importância para a economia local.

Foram escolhidos dois municípios da região para levantamento dos dados, por apresentarem características distintas: Rio Maria e Eldorado dos Carajás.

O município de Rio Maria, porque os carreteiros estão organizados em uma associação e entregam o leite dos produtores em três laticínios; e o município de Eldorado dos Carajás, porque tem um grande laticínio e os carreteiros não estão organizados em associação.

Foram entrevistados 25 carreteiros nos dois municípios e o levantamento foi realizado no mês de novembro de 2003.

MUNICÍPIO DE RIO MARIA

Os carreteiros entrevistados na sede do município de Rio Maria estão organizados na Associação dos Carreteiros de Leite de Rio Maria (ASCALERM). São 22 carreteiros associados. Foram entrevistados 15 deles.

Os carreteiros entregam o leite em dois laticínios do município. Os laticínios estão organizados como um cartel, pois os preços pagos aos produtores e carreteiros (frete) são iguais, o mesmo acontece em relação aos latões que não são dados pelos laticínios e sim comprados pelos carreteiros. O preço do leite para o produtor sofre oscilações ao longo do ano, sendo maior no verão (R\$ 0,29 a R\$ 0,24) quando a oferta reduz, embora a produtividade do leite na indústria aumente, e menor no inverno (R\$ 0,27 a R\$ 0,20), quando o leite fica mais abundante, porém mais ralo. O preço pago ao carreteiro não se altera ao longo do ano, mesmo no inverno quando as estradas ficam em estado precário, é R\$ 0,08/litro, ou seja, as variações de preço sempre vão para o produtor.

Quando o leite é devolvido por estar ácido ou coalhado o carreteiro tem que identificar o fornecedor para que este arque com o prejuízo, caso contrário o prejuízo é do carreteiro. As despesas de combustíveis e manutenção do veículo e a compra dos latões absorvem quase 100% do ganho do carreteiro, principalmente daqueles que tem carro bastante depreciado.

Vila Betel (Município de Rio Maria)

Esta vila dista 56 km da sede do município de Rio Maria, em ramal de terra em bom estado de conservação. No momento em que foi realizado este levantamento estava **ocorrendo** uma invasão de terras produtivas pertencentes a um produtor benquisto na vila, por pessoas não identificadas pela população local, com expectativa de confronto entre proprietários e invasores.

Na vila há uma unidade de beneficiamento de leite do Laticínios Italac, que recebe o leite trazido por carreteiros em motos com reboque, carroças, pick-ups e caminhões 3/4. O gerente informou que atualmente a empresa beneficia 6.000 litros de leite diariamente.

Foram entrevistados quatro carreteiros, sendo que três deles também eram produtores e transportavam leite de seus vizinhos, cobrando o frete. Um dos carreteiros/produtores, que é fazendeiro e que 90% do leite que transporta é de sua propriedade, informou que dos R\$ 0,09 que recebe de frete destina R\$ 0,03 para os produtores que atende. Diz-se na vila que a intenção do fazendeiro é angariar maior número de produtores para transportar o leite, para depois retirar esse subsídio. O preço atual pago pelo Italac é de R\$ 0,34/litro na plataforma e R\$ 0,25/litro para o produtor. O latão é fornecido pelo laticínio e custa em média R\$ 70,00 a unidade.

MUNICÍPIO DE ELDORADO DOS CARAJÁS

Os carreteiros deste município ainda não estão organizados em associação ou sindicato. Devido a grande movimentação de entrega dos latões no laticínio, entrada na fila de veículos, de certa desconfiança em prestar informações, de ter que encher alguns latões com soro para levar aos produtores e de ter que atender encomendas de seus fornecedores, só foi possível entrevistar seis carreteiros.

Em média o preço do leite para o produtor é de R\$ 0,32/litro, no verão, e R\$ 0,24/litro, no inverno. O valor pago pelo frete é de R\$ 0,08/litro, sem oscilação. Na plataforma o preço do leite é o somatório do frete com o preço do produtor. Os carreteiros recebem os latões do laticínio sem qualquer ônus. O laticínio não devolve o leite ácido (só devolve o coalhado), pois aproveita para fabricar requeijão. Sobre o prejuízo com a devolução de leite coalhado o carreteiro age da mesma forma que o seu colega do município de Rio Maria.

PERFIL DOS TRANSPORTADORES DE LEITE

Os transportadores de leite no Sul do Pará, também chamados de freiteiros ou leiteiros, são pequenos produtores rurais, de baixa renda, que, diante da necessidade de conduzirem o leite de sua propriedade e de vizinhos até o laticínio, arriscaram investir na compra de carretas, charretes e carroças puxadas por animais ou motocicletas e camionetas para fazerem esse serviço, cobrando um valor de frete que desse para cobrir os gastos com o veículo.

A atividade aos poucos foi se expandindo a outros municípios e vicinais, tanto que atualmente não é executada somente por produtores, mas também por pessoas que fizeram dessa atividade uma profissão ou extensão da renda familiar.

ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS

Na Tabela 1 constam informações sobre as condições socioeconômicas dos transportadores de leite.

Dos entrevistados, 19 residem no município de Rio Maria, 1 no município de Piçarra e 5 no município de Eldorado dos Carajás. Desses, 70% são filiados a associações que congregam os carreteiros, sendo que 100% tem veículo próprio para a atividade, sendo 98% de caminhões ou camionetas (*pick-ups*), um transporta em carreta puxada por moto e outro em carroça puxada por burro. O óleo diesel é o combustível usado por 92% dos veículos.

Tabela 1. Aspectos socioeconômicos dos transportadores de leite do Sul do Pará, em 2003.

Variáveis	Nº de respostas	Média	Variação	
			Mínima	Máxima
Idade	25	33,3	19	52
Quantas cabeças de gado tem	11	128	30	400
Quantos reprodutores	10	2,5	1	4
Quantas vacas leiteiras	10	63	13	180
Litros/dia produz no inverno	10	135	35	500
Litros/dia produz no verão	9	98	20	350
Vacas ordenhadas/dia	10	31	6	80
Litros/dia vende no inverno	10	132	35	475
Litros/dia vende no verão	9	98	20	350
Capital empregado (R\$)	16	20.000	1.200	50.000

Dirigiam seus próprios veículos 88% dos entrevistados, o restante eram motoristas empregados, 56% vivem somente dessa atividade, os outros são também agricultores/produtores, sendo que 44% criam gado. A renda do frete ajudou 30% dos carreteiros a comprarem gado. A raça mais comum entre os reprodutores é o nelore, com 66%, seguida do mestiço, com 22%. Já entre as vacas 60% são mestiças, 20% girolanda e 20% nelore. A ordenha é toda feita manualmente.

ROTAS E CUSTOS

Na Tabela 2 constam informações sobre as rotas utilizadas pelos carreteiros e as despesas mais comuns entre eles.

Observa-se que a atividade de transporte de leite é viável economicamente. A Receita Bruta média anual chega a R\$ 39.888,00, para um gasto de R\$ 26.695,00, sem a depreciação do veículo, que, na sua maioria, já está muito usado. Isso dá uma Receita Líquida de R\$ 13.193,00, ou seja, cerca de R\$ 1.100,00 por mês, que corresponde a mais de 4,5 salários mínimos mensais, na época do levantamento.

Dos latões utilizados para o transporte do leite 60% são adquiridos pelos transportadores e 40% fornecidos pelos laticínios. No município de Rio Maria os latões são comprados pelos carreteiros, em Vila Betel e no município de Eldorado dos Carajás são fornecidos sem ônus pelos laticínios. O preço médio do latão era R\$ 75,00 e a vida útil desse utensílio é de cerca de 6 meses.

Os carreteiros apanham o leite, que já está nos latões, na beira das estradas (44%), nos currais (36%) e nas sombras de árvores (20%).

As rotas são das mais diversas extensões. A mais distante tem 70 km de extensão. O fornecedor mais próximo está a cerca de 2 km de distância.

Em média os freiteiros transportam leite ordenhados de 111 vacas por dia e o produto é todo entregue no laticínio localizado na sede do município, exceto o de Vila Betel que tem laticínio na localidade.

Tabela 2. Rotas e custos do transporte de leite do Sul do Pará, em 2003.

Variáveis	Nº de respostas	Média	Variação	
			Mínima	Máxima
Quantos anos na atividade	24	4,5	1	14
Quilômetros percorridos/dia ⁽¹⁾	25	107	6	192
Tempo gasto diariamente (horas)	25	6	2	9
Gasto com combustível/ano (R\$)	25	12.000	1.020	18.200
Gasto anual com peças ⁽²⁾ (R\$)	20	10.285	500	30.000
Gasto anual c/mecânico ⁽³⁾ (R\$)	16	2.143	200	5.000
Outros gastos anuais ⁽⁴⁾ (R\$)	18	2.267	420	3.000
Dias trabalhados na semana	25	7	7	7
Quantidade leite transporta inverno (litros/ano)	25	288.000	18.000	648.000
Quantidade leite transporta verão (litros/ano)	25	210.600	11.700	540.000
Quanto recebe p/litro (R\$)	25	0,08	0,08	0,08
Fornecedores fixos	24	22	2	53

(1) – Considerando o percurso de ida e volta

(2) – Incluindo recuperação de veículos acidentados

(3) – Alguns proprietários fazem o serviço de mecânico

(4) – Ajudantes que ganham salários que variam de R\$ 10,00/semana (filhos) a R\$ 260,00/mês

Os latões, após descarregados, são lavados nos laticínios com sabão em pó e mistura de água quente com água sanitária. Após são colocados de cabeça para baixo. Em seguida os freiteiros levam para serem entregues no dia seguinte aos produtores. Alguns destes, no dia seguinte, antes de colocar o leite que acabou de ser tirado, lavam o latão com o soro do próprio leite levado pelo carreteiro.

O período de maior produção é de outubro a março. O de produção média vai de abril a junho e de produção baixa de julho a setembro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelas respostas dadas percebe-se que há, por parte de alguns carreteiros, desconhecimento dos preços que são pagos aos produtores. Alguns são mais organizados e tem anotações das quantidades entregues por cada produtor. Porém, a maioria aceita a quantidade que o laticínio paga. Esses pagamentos (tanto do frete quanto do produto) são efetuados de 30 em 30 dias, no município de Rio Maria, com o oferecimento de adiantamentos com 15 dias. No município de Eldorado dos Carajás, o pagamento é feito

de 15 em 15 dias. Em ambas as cidades o carreteiro e o produtor ficam com 15 dias da produção sob custódia do laticínio.

Dos veículos de transporte de leite, somente 12% são cobertos e os locais da propriedade onde ficam os latões até serem apanhados também não são cobertos (80%) e somente 20% ficam na sombra de árvores.

Para o laticínio só há um preço de leite, aquele pago na plataforma, ou seja, o valor do frete é desmembrado desse preço e pago ao carreteiro (também chamado de freteiro e leiteiro). Quando o produtor entrega o leite na plataforma ele ganha o valor do frete. Quando o preço do leite oscila essa variação vai para o preço do produtor, pois o valor do frete não sofre alteração.

O futuro dos carreteiros não é muito promissor pelos seguintes motivos: os veículos, na maioria dos casos, estão em péssimo estado de conservação, têm, em média, 18 anos de uso e não há perspectiva de financiamento que esteja a altura da renda dos carreteiros; a tendência é a redução da produção de leite do pequeno produtor, em consequência da degradação das pastagens, se não forem tomadas providências para prevenir o problema. A instalação de câmaras ou tanques de resfriamento por produtores e/ou laticínios da região, constitui-se num indicativo de mudança na estrutura atual de comercialização do leite.

Percebe-se claramente que no município de Rio Maria os laticínios estão organizados em um cartel, pois os preços do leite e do frete são iguais para todos os laticínios e as exigências também.

O carreteiro precisa do dobro de latões que pode carregar em seu veículo, porque quando apanha um latão cheio deixa um vazio para apanhar no dia seguinte. Em média, tanto no município de Rio Maria quanto no município de Eldorado dos Carajás, os carreteiros transportam 30 latões por dia, mas vários dos entrevistados transportam mais de 60 e tem um que transporta 72 latões/dia.

No município de Eldorado dos Carajás observa-se que há concorrência entre os laticínios pelo leite do produtor. O maior aliado do laticínio é o carreteiro, pois é ele que decide para quem entregar o leite. O frete é pago a R\$ 0,08/litro, mas o latão é fornecido pelo laticínio, que também não devolve o leite ácido, pois o transforma em requeijão. O Laticínio Eldorado, segundo seu gerente, está beneficiando atualmente 35.000 litros/dia de leite e a meta é atingir 200.000 litros/dia. A empresa pertence a um grupo privado que atua no Sudeste do país e escolheu instalar-se no município de Eldorado dos Carajás após um estudo de mercado de leite.

Além das despesas com a manutenção e combustível para o veículo o carreteiro paga também um ajudante, que ganha no máximo um salário mínimo. Há também casos desse ajudante ser o filho do carreteiro. Aí o valor do pagamento é bem menor, chegando, em alguns casos, a R\$ 10,00 por semana.

As quantidades de leite dos produtores que ultrapassam um latão (sobras) são todas colocadas num mesmo latão. Quando este latão é devolvido pelo laticínio por estar ácido ou coalhado o prejuízo é do carreteiro que fez a mistura. Em 2003 a média de devolução de latões foi de 3 por carreteiro, totalizando 150 litros de leite.

Quando o carro quebra, e isso é comum acontecer devido ao estado precário de algumas estradas vicinais, o prejuízo do leite que está em cima do veículo é do carreteiro e o prejuízo do leite que não foi apanhado é do produtor. Quando isso ocorre, o produtor joga o leite fora, ou dá para os porcos ou faz requeijão.

Quando a pane no veículo dura mais de um dia, o carreteiro, para não perder a linha, contrata outro veículo e paga o mesmo valor que recebe de frete. Isto também ocorre quando acontece algum acidente e o carro precisa ficar parado por alguns dias.

O carreteiro presta os seguintes favores (encomendas) aos fornecedores, sem cobrar: compra de gás, mantimentos e remédios; troca o cheque de pagamento; transporta pessoas. Este procedimento concorre para que o tempo gasto diariamente pelo freiteiro entre a saída e o retorno à sua casa seja maior.

As rotas percorridas diariamente são chamadas de “linha” e surgem naturalmente. São identificadas com números pelos laticínios. A partir daí os carreteiros são considerados proprietários das linhas e podem vender para terceiros, se for o caso, a preços médios de R\$ 2.000,00, dependendo do volume de leite que a linha oferece.

O transporte de leite é feito todos os dias da semana. Os carreteiros só não trabalham na Sexta-feira Santa e há interesse de estender essa folga para o Natal e Ano Novo.

De um modo geral os carreteiros não estão satisfeitos com a atividade porque não têm garantia de emprego, nem seguridade e nem ajuda para reparos nos veículos. Só continuam por medo de não encontrarem outra atividade que garanta renda suficiente para sustentar a família. Um carreteiro ex-produtor de banana, que teve seu plantio dizimado por doença, disse que plantar banana era melhor que transportar leite.

Disseram também que: o frete deveria ser diferenciado por distância do produtor, ou seja, quem pega o leite mais longe do laticínio deveria ganhar mais; as estradas precisam ser melhor conservadas; que os laticínios deveriam ter melhor relacionamento com os carreteiros, inclusive para ajudar na manutenção e no financiamento do carro (os laticínios dão um comprovante de renda para efeito de cadastro no banco); que o governo deveria apoiar para a regularização da categoria; que os preços do frete deveriam ser reajustados sempre para acompanhar os reajustes da manutenção do veículo e dos combustíveis; que o produtor/fornecedor deveria tirar o leite mais cedo para reduzir o tempo de exposição ao sol.

A tendência é a atividade desaparecer com o decorrer do tempo, como já aconteceu em outros Estados brasileiros, pela instalação de câmaras ou tanques de resfriamento e plataformas de leite mais próximas do produtor, o que virá facilitar o transporte do produto à granel, diminuindo o custo de captação e aumentando o valor recebido pelo produtor. Mas, primeiro haverá necessidade de melhorar a infra-estrutura, levando-se energia para os locais de instalação das câmaras e melhorando as condições das estradas vicinais, principalmente na época do inverno.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FEITOSA, T.C. **Análise da sustentabilidade na agricultura familiar no sudeste paraense: o caso dos produtores de leite do Município de Rio Maria.** Belém: UFPA – Centro Agropecuário: Embrapa Amazônia Oriental, 2003. 167 f.

HOMMA, A.K.O. Pecuária leiteira na Amazônia: sugestões para um programa de pesquisa a partir de uma perspectiva ambiental. In: VILELA, D.; BRESSAN, M. (eds.). Workshop sobre identificação das principais restrições ao desenvolvimento da cadeia produtiva do leite da Região Norte do Brasil. Juiz de Fora: Embrapa Gado de Leite; Brasília: MCT/CNPq, 2003. **Anais.** 252p. (Embrapa Gado de Leite. Documentos 91).

IBGE. **Banco de Dados Agregados.** Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em : 14 dez. 2004.

LIMA JÚNIOR, A.C. de S. Principais desafios ao desenvolvimento do segmento da produção no Pará. In: VILELA, D.; BRESSAN, M. (eds.). Workshop sobre identificação das principais restrições ao desenvolvimento da cadeia produtiva do leite da Região Norte

do Brasil. Juiz de Fora: Embrapa Gado de Leite; Brasília: MCT/CNPq, 2003. **Anais**. 252p. (Embrapa Gado de Leite. Documentos 91).

ORZIL, D.V. Problemas e perspectivas da indústria de lácteos no Pará. In: VILELA, D.; BRESSAN, M. (eds.). Workshop sobre identificação das principais restrições ao desenvolvimento da cadeia produtiva do leite da Região Norte do Brasil. Juiz de Fora: Embrapa Gado de Leite; Brasília: MCT/CNPq, 2003. **Anais**. 252p. (Embrapa Gado de Leite. Documentos 91).

POCCARD-CHAPUIS, R.; VEIGA, J.B. da; PIKETTY, M.; FEITAS, C.M.K.H. de; TOURRAND, J. Características das cadeias produtivas do leite nas frentes pioneiras da Amazônia. In: VILELA, D.; BRESSAN, M. (eds.). Workshop sobre identificação das principais restrições ao desenvolvimento da cadeia produtiva do leite da Região Norte do Brasil. Juiz de Fora: Embrapa Gado de Leite; Brasília: MCT/CNPq, 2003. **Anais**. 252p. (Embrapa Gado de Leite. Documentos 91).