

SEÇÃO TÉCNICA

INCREMENTANDO A LOGÍSTICA DO SETOR AGRÍCOLA BRASILEIRO

José Vicente Caixeta Filho¹

Tem-se tornado muito comum, e porque não dizer elegante (!), a constatação de que determinado empreendimento não obteve sucesso porque faltou-lhe adequado suporte logístico.

Suporte logístico, ou simplesmente logística, é uma terminologia que teve suas origens com o advento das Grandes Guerras. O vencedor de uma batalha seria aquele que tivesse a melhor logística a seu dispor, o que envolveria, de acordo com o "Dicionário do Aurélio", o planejamento e realização de:

- projeto e desenvolvimento, obtenção, armazenamento, transporte, distribuição, reparação, manutenção e evacuação de material (para fins operativos ou administrativos);
- recrutamento, incorporação, instrução e adestramento, designação, transporte, bem-estar, evacuação, hospitalização e desligamento de pessoal;

- aquisição ou construção, reparação, manutenção e operação de instalações e acessórios destinados a ajudar o desempenho de qualquer função militar;
- contrato ou prestação de serviços.

A experiência brasileira, felizmente, não tem muitos testemunhos que atestem um bom ou mau desempenho de sua indústria de guerra. Por outro lado, tem-se constatado que a partir da última década, a presença de segmentos logísticos dentro das estruturas formais do setor industrial brasileiro vem-se tornando necessidade premente. A indústria pesada, principalmente, através de modernização de seus parques industriais (robotização) ou através de técnicas administrativas mais eficazes (uso da filosofia "just-in-time", visando a manutenção de níveis mínimos de estoques).

Entretanto, o setor agrícola ainda parece um pouco distante do desfrute dos benefícios de projetos logísticos. Estudos de logística alimentar, por exemplo, poderiam envolver a investigação da eficiência do binômio "transporte - armazenagem" junto a determinado setor agrícola. Detectada a necessidade da otimização do fluxo do produto agrícola em estudo, proposições seriam feitas de tal modo que as atividades de planejamento, implementação e controle fossem

melhor integradas desde o ponto de origem até o ponto de consumo.

Mas até que ponto o suporte logístico tem sido uma barreira ao desenvolvimento agrícola brasileiro? Um ponto de partida para discussão seria a análise dos meios de produção envolvidos no setor agrícola em geral. Para um país que tem um salário mínimo ao redor de US\$ 100, é muito mais vantajoso para o empresário rural manter as figuras do peão, bóia-fria e congêneres, a despeito do vergonhoso quadro social que essa postura possa gerar. Não entrando no mérito social da questão, do ponto de vista logístico a utilização da mão-de-obra manual serve como uma vantagem comparativa em termos de custo de produção. Entretanto, não estimula o aumento de produtividade através de otimização de outros fatores de produção envolvidos (fertilizantes, área plantada, etc.) e, ainda, serve como um entrave à mecanização da agricultura (altos investimentos e riscos envolvidos) e não coloca o país à mesma altura de outros países competidores em termos de desenvolvimento tecnológico rural. É uma discussão que pode ser alongada e que não levará a nenhuma conclusão básica antes que um planejamento (real) macroeconômico, pelo menos de médio prazo, seja estruturado.

Retornando-se ao binômio "transporte -

te - armazenagem". Pesquisando-se, por exemplo, um jornal da grande imprensa, uma significativa relação de problemas logísticos pode ser documentada. Tome-se, por exemplo, aqueles que dizem respeito à cultura da soja:

- a região Centro-Oeste, com quase toda a capacidade de seus silos de soja tomada, vem enfrentando problemas para a movimentação adequada de sua safra. Fretes com preços elevados são a principal causa e já chegam a perfazer 40% do preço recebido pelos produtores da região (*Folha de São Paulo*, 25/04/89);
- a CFP (Companhia de Financiamento da Produção) e ABIOVE (Associação Brasileira de Óleos Vegetais) estimam que entre 600 mil e 1 milhão de toneladas de soja serão contrabandeadas dos Estados do Paraná e Mato Grosso para o Paraguai e Bolívia durante a safra 89. Um dos motivos citados (*Folha de São Paulo*, 17/04/89 e 20/04/89): os portos atualmente utilizados (Santos e Paranaguá) estão localizados a uma distância muito maior que a dos portos do Pacífico, assim como muito afastados dos mercados importadores;
- despesas com transporte, tarifas por-

tuárias e impostos fazem com que a diferença entre o preço da soja brasileira e a produzida no exterior alcancem o patamar de US\$ 100 por tonelada (*Folha de São Paulo*, 07/03/89).

Portanto, há uma série de sintomas na indústria de soja brasileira que têm caracterizado um estado de inadequado suporte logístico. Como mencionou o presidente da ABIOVE, em artigo publicado na *Folha de São Paulo* (26/03/89), está-se chegando a uma situação em que "produzir mais será sempre um problema grave para o país". Se a previsão de 20% de quebra de produção devido à falta de armazenagem for confirmada, aproximadamente 4 milhões de toneladas de soja estarão se perdendo.

É de fundamental importância, por exemplo, que uma política de estocagem adequada crie um alto grau de abastecimento não somente para situações imediatas de entressafra mas também para um melhor entrosamento entre as políticas de produção, transporte e comercialização de produtos agrícolas. Um dos itens que poderiam ser incluídos nesta então "melhoria do suporte logístico à agricultura brasileira" seria a construção de silos e armazéns a nível de fazenda. De acordo com o Petrofértil Rural (Jan/Fev 89), esta forma de estrutura geraria benefícios a nível de economias de trans-

porte, menores custos comparados à armazenagem na rede oficial, e ainda a quase que eliminação no tempo perdido por caminhoneiros em filas de espera para a entrega do produto.

A reação imediata a este tipo de idéia levantaria a questão dos altos custos envolvidos na construção de estruturas permanentes de armazenagem. Estes, entretanto, poderiam ser remediados através da associação de produtores em cooperativas para a construção de armazéns comunitários. Ou ainda, a utilização de estruturas temporárias, tipo a céu aberto.

Enfim, o incentivo à armazenagem a nível de fazenda é apenas um item dentro de um rol de alternativas que poderiam ser propostas na pauta da nova Lei Agrícola brasileira, municiando assim o produtor rural com um melhor suporte logístico para vencer a grande guerra contra as deficiências da infraestrutura do setor agrícola brasileiro.

△△△

¹ DESR Departamento de Economia e Sociologia Rural da ESAIQ USP
