

O MERCADO CARIOCA E SEU SISTEMA DE ABASTECIMENTO

BERTHA K. BECKER
Centro de Pesquisas de Geografia
da U.B.

INTRODUÇÃO

O extraordinário crescimento da população mundial verificado nas últimas décadas, trouxe à tona, de forma mais aguda, o problema da subnutrição decorrente das condições vigentes de produção compartilhado por mais da metade da população do globo. O problema é agravado por ser a expansão demográfica muito maior nos países subdesenvolvidos, onde, justamente, é mais baixa a produtividade agrícola. Dêsse modo, a produção de alimentos tende a ser cada vez menos suficiente para a demanda.

Explica-se, assim, a atualidade da “explosão demográfica” e a preocupação de todos os setores da atividade e do pensamento humano em trazer uma contribuição à solução deste problema complexo, que tem profundas implicações sociais, econômicas e políticas. No plano internacional, o assunto é objeto de estudos por parte da FAO, desde 1945; no plano nacional, os governos passam a incluir em suas metas, soluções para os problemas do abastecimento.

Ciência que explica a organização do espaço pelo homem, a geografia não poderia ficar alheia ao problema, e são inúmeras as áreas em que ela pode contribuir para o seu estudo e solução, quer estudando a produção em si, tipos de mercado e formas de comercialização, quer efetuando um estudo global de abastecimento, analisando as relações que se estabelecem entre o mercado e as áreas produtoras, através dos canais da comercialização. Esta geografia do abastecimento, entretanto, ainda está para ser feita.

Considerado, via de regra, como o suprimento e distribuição de alimentos, o abastecimento, a nosso ver, é um complexo sistema de relações que se estabelecem entre a produção, o armazenamento, o transporte, a comercialização e o consumo de alimentos. Cabe ao sistema ajustar condições muito diversas entre os seus dois extremos: de um lado, a produção, cíclica, concentrada em períodos curtos — as safras — dependente de fatores físicos e fornecendo produtos perecíveis em maior ou menor escala; de outro lado, a demanda contínua e diária, exigente em preços acessíveis à renda dos consumidores, bem como em volume e qualidade, segundo os hábitos alimentares da popu-

lação. Equilibrando essas divergências, o sistema de abastecimento deve transformar a produção intermitente e variável, num fluxo regular e contínuo.

Dada sua complexidade este sistema é extremamente sensível, pois qualquer alteração em um dos seus componentes, provoca perturbações no conjunto. Como cada componente apresenta dinâmica e características próprias, inerentes ao estágio de desenvolvimento econômico do país, o sistema de abastecimento expressa, em si, esse estágio.

Observado dentro desse contexto, o sistema de abastecimento do Rio de Janeiro, bem como os problemas dele decorrentes, é o sistema de uma metrópole de país em processo de desenvolvimento. Qual a situação que condiciona o seu funcionamento?

É a de uma economia fundamentada na agricultura mercantil, que foi a responsável por toda a sua estruturação agrária, pelos meios de transporte, formas de comércio e relações sociais e políticas, do país, onde se implanta uma economia industrial, que vem provocando a subordinação de amplos setores de vida rural às necessidades da sociedade industrial, cristalizada nas cidades. Vale notar que os próprios centros urbanos apresentam particularidades inerentes ao estágio de desenvolvimento do país.

Essa situação apresenta uma contradição básica. De um lado assiste-se ao desmesurado crescimento urbano, especialmente do Rio de Janeiro e de São Paulo, metrópoles que, gerando um novo tipo de mercado, exige maior e mais variada produção no campo, e toda uma organização comercial e de transportes que desloque os produtos para as zonas de consumo. De outro lado, permanece uma estrutura agrária, de transportes e de comércio, secularmente organizada para a exportação, marcada pela persistência de antigas formas de exploração e de relações sociais, forças de inércia, que oferecem resistências às transformações necessárias para atender às novas solicitações das cidades.

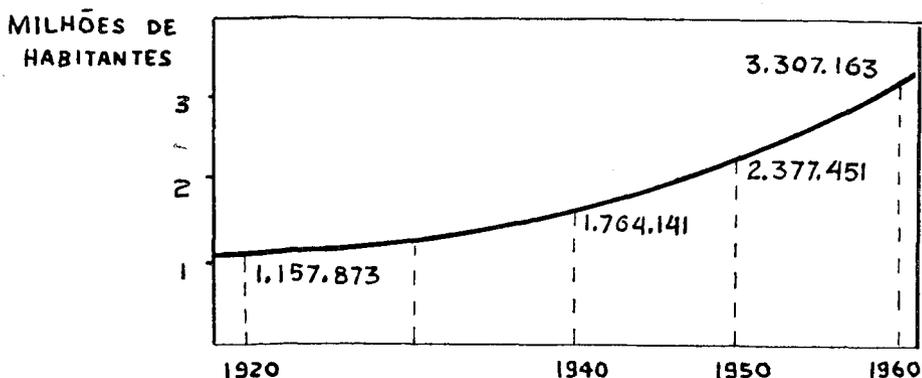
Decorrentes dessa situação, o sistema e os problemas de abastecimento devem ser analisados de um ponto de vista dinâmico. Trata-se de caracterizar o *mercado*, em seu poder de transformar a velha estrutura, e de caracterizar o modo pelo qual a *velha estrutura* se comporta, quando responde ao mercado.

CARACTERÍSTICAS DO MERCADO METROPOLITANO

Como é comum nas cidades dos países em desenvolvimento, o Rio de Janeiro apresenta no século XX, um rápido crescimento demográfico, que registra um grande surto entre 1950-1960, surto este acompanhado por uma sensível elevação da renda *per capita* (figura 1).

Com o crescimento do poder aquisitivo da população urbana, modifica-se a qualidade do mercado que passa a exigir maior quantidade, variedade e melhor qualidade de alimentos. Segundo a lei formulada por ENGEL, o aumento da renda traduz-se por um maior consumo de

FIGURA 1
CRESCIMENTO POPULACIONAL DA GUANABARA
1920 - 1960



Fonte: IBGE

alimentos de origem animal, mais ricos em proteínas, bem como de produtos hortícolas, ricos em vitaminas, em detrimento do consumo de leguminosas, raízes e cereais, considerados alimentos de substância. O gráfico da figura 2, revela o crescimento no consumo de carne e leite, verificado na Guanabara no último decênio.

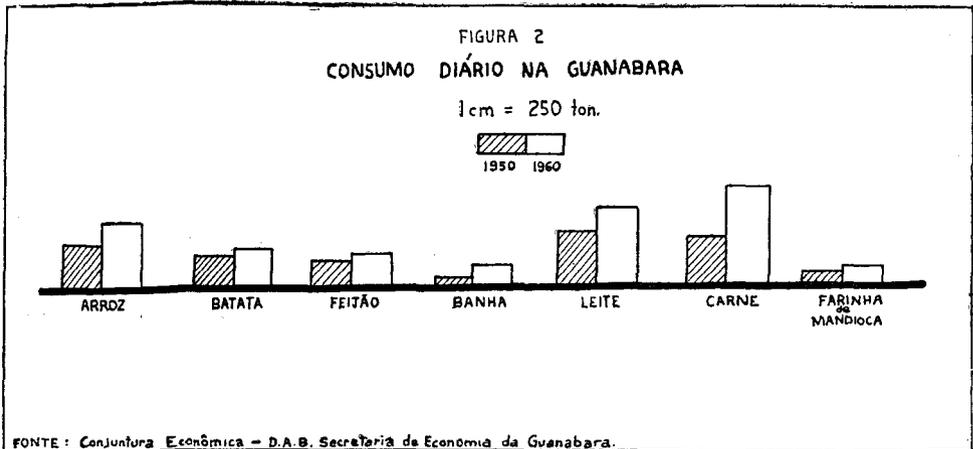
Índice da renda per capita na Guanabara — 1947/1958

Base: 1949 = 100

1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
93,6	96,3	100	108,9	108,3	109,7	112,6	119,9	110,6	121,5	130,1	136,5

A par dêsse fenômeno universal, o Rio de Janeiro apresenta certas particularidades que refreiam o estímulo que exerce sobre a produção. Crescendo em grande parte devido ao êxodo rural, comporta grande massa populacional oriunda de regiões agrícolas pobres e estagnadas, massa essa que constitui mão-de-obra abundante, mas não qualificada, e por isso sujeita a baixos salários. O fluxo constante dessa mão-de-obra garante, ele próprio, a manutenção do baixo nível salarial.

Dadas as características do seu desenvolvimento urbano, em que o setor terciário suplanta o setor secundário, é principalmente nos baixos níveis do setor terciário e na indústria de construção civil, que a metrópole oferece emprêgo a essa mão-de-obra não qualificada. Por essa razão, como se observa na figura 3, a distribuição da renda efetua-se muito desigualmente pela população da cidade. Acha-se concentrada em camadas restritas, enquanto a grande massa pouco recebe. Caracteriza-se assim, o mercado carioca por um baixo poder aquisitivo, reflexo do baixo padrão econômico da maioria de seus habitantes. Dada



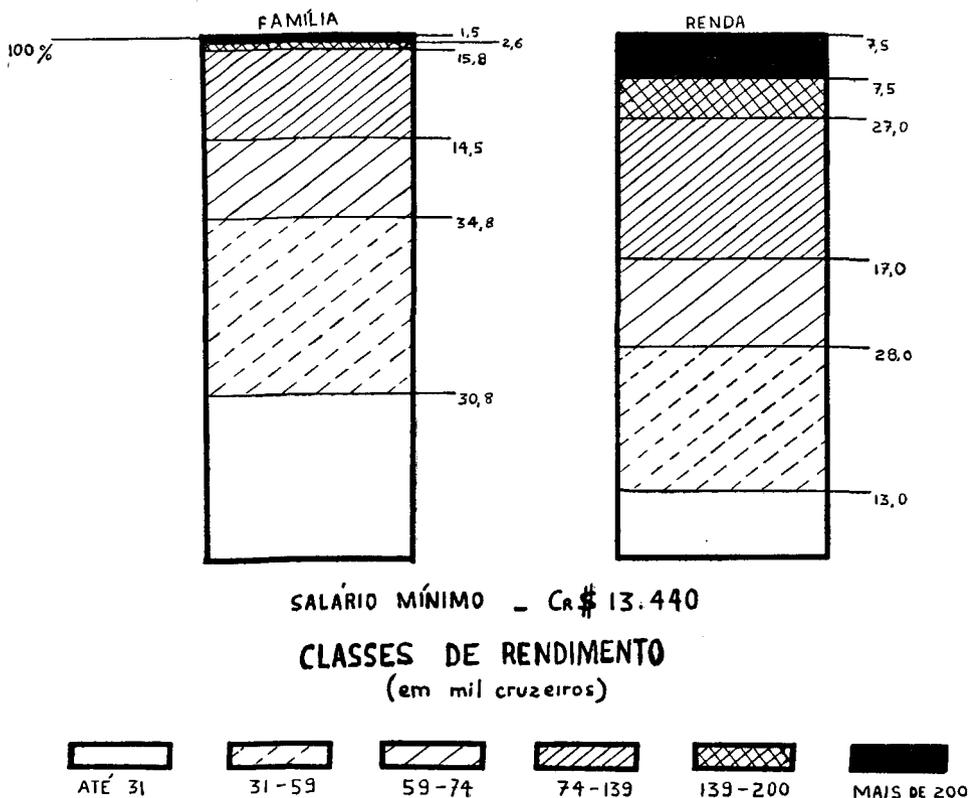
a manutenção dos hábitos alimentares das regiões de origem, pela população migrada das zonas agrícolas, persiste forte marca rural no seio da metrópole, verdadeira penetração do Brasil rural no âmago da vida urbana. É comum encontrarem-se em feiras dos subúrbios, onde é maior a concentração de migrantes, certos produtos desconhecidos nos bairros mais elegantes, como o pé-de-boi, de onde se obtém o mocotó, típico da dieta nordestina, ou a farinha de mandioca não beneficiada — farinha puba — ou o fubá de milho vendido em saca, que a população mineira não dispensa.

Coexistem, assim, na metrópole, em parte devido à tradição alimentar, mas, principalmente, devido às diferenças de poder aquisitivo, dois regimes alimentares: um, variado, e caracterizado por maior volume total de calorias consumidas *per capita*, correspondente aos bairros onde vive uma população mais rica; o outro, vigente nos subúrbios e subúrbios periféricos habitados por uma população mais modesta, é menos diversificado e apoia-se basicamente no feijão, no arroz do Maranhão e na farinha de mandioca. É ele caracterizado ainda por muito menor consumo de leite, consumo de carne restrito aos fins de semana (praticamente só é utilizada a carne de segunda, os “dianteiros” repudiados pelos consumidores de maior poder aquisitivo) e menor consumo de legumes e hortaliças, reduzidos ao chuchu, quiabo, abóbora, repolho e tomate.

Explica-se, por esse motivo, a persistência e o aumento do consumo de gêneros tradicionais tais como o xarque, a banha animal, a farinha de mandioca, etc. (fig. 2), não obstante paralelamente se registra também um crescimento do consumo de leite e carne.

Outra particularidade do mercado carioca é a elevada proporção de jovens na composição total de sua população. Conquanto essa proporção seja muito menor do que se verifica em relação ao total da população brasileira, ela é ainda elevada, se comparada com cidades de países desenvolvidos. Ora, é sabido que as crianças consomem muito menor quantidade de calorias do que os adultos. Nos países desenvolvidos, as crianças ingerem calorias derivadas de alimentos variados,

FIGURA 3
DISTRIBUIÇÃO DA RENDA
NO GRANDE RIO DE JANEIRO



Fonte: IBOP - 1962

ricos em proteínas e vitaminas, que representam assim importante setor de demanda, capaz de estimular a produção. Numa cidade de país subdesenvolvido, como a nossa, onde a maior natalidade se registra nas classes menos favorecidas, a população infantil não tem possibilidade de usufruir desses alimentos, de sorte que a grande proporção de crianças, reflete-se numa redução da capacidade de consumo do mercado.

Acrescente-se como fator limitante da demanda do mercado carioca, bem como de outras cidades do país, processo inflacionário, que provoca a rápida elevação dos preços dos gêneros alimentícios em curto prazo, sem que os salários sejam reajustados no mesmo lapso de tempo. O descompasso entre a elevação dos preços e os reajustamentos salariais provoca periodicamente retrações temporárias do mercado, dando margem a grandes oscilações na demanda, que incutem ao mercado uma característica de instabilidade com graves repercussões sobre as fontes de produção.

Conclui-se, assim, que, embora dinâmico e em expansão, o mercado carioca, em decorrência das condições em que se processa seu crescimento, apresenta uma demanda relativamente restrita em volume e eminentemente instável, que refreia seu poder atuante sobre as áreas de produção. Por essas características, o mercado carioca está mais capacitado a promover uma produção especulativa, do que a oferecer segurança para uma transformação básica nos métodos de produção agrícola.

ORGANIZAÇÃO DAS ÁREAS PRODUTORAS

A expressão da demanda metropolitana estimula trocas ilimitadas. Exigindo fluxo regular dos produtos, a metrópole recorre a áreas que apresentam safras de um mesmo produto em épocas diversas, como é o caso da cebola do Rio Grande do Sul e das margens do São Francisco, do feijão do Rio Grande do Sul, de São Paulo, do arroz que provém de múltiplas áreas, etc. Por outro lado, a heterogeneidade do mercado, requerendo tipos diversos de um mesmo produto, estimula a sua produção mesmo em áreas longínquas como ocorreu com o Maranhão, que produz arroz mais barato, largamente consumido pela população. Até ao exterior a metrópole recorre para obter produtos tradicionalmente consumidos, tais como bacalhau, azeite, frutas, vinho e o próprio trigo.

Em virtude da valorização alcançada pelos gêneros em mercados concentrados como são os centros urbanos, as áreas rurais próximas devem integrar-se a êles, especializando-se em determinados produtos que variam segundo a distância e a disponibilidade de transporte, conforme já idealizara VON THUNEN, há mais de século.

Em tôrno do Rio de Janeiro existe uma organização das áreas rurais em faixas especializadas que contribuem com a maior parcela dos gêneros de que a metrópole necessita.

No entanto, o mercado carioca recebe normalmente produtos alimentícios de muitas áreas do país, situadas a distâncias superiores a 2 500 quilômetros. Acrescente-se que, ocasionalmente, quando falha um dos abastecedores básicos, a metrópole recorre a áreas que normalmente não contribuem para o seu abastecimento. Foi, por exemplo, o que ocorreu, em 1959, com o feijão enviado do Nordeste.

Essa extensão da área abastecedora sugere uma influência nacional da metrópole carioca que constitui, com São Paulo, um único e gigantesco foco de atração para onde converge a produção agrícola de mercado interno que se desenvolve no país. A grande concentração de renda dos habitantes das duas metrópoles e a importante função comercial do Rio de Janeiro, — maior entreposto atacadista do país e grande centro redistribuidor, — garantem preços compensadores apesar da distância. A presença do pôrto certamente favoreceu a extensão da área abastecedora, graças à possibilidade que a navegação de cabotagem oferecia ao transporte de gêneros produzidos em áreas distantes.

Se o Rio de Janeiro assume essa influência nacional como mercado consumidor e centro distribuidor, por outro lado, as suas áreas rurais mais próximas, por êle diretamente comandadas, não apresentam uma transformação nos métodos agrícolas como seria de se esperar. Pelo contrário, muitos setores da atividade agrícola caracterizam-se pela manutenção de uma agricultura de baixa produtividade. Herdadas de uma economia mercantil, as importantes organizações portuária e comercial e ferroviária somadas à ampla rede rodoviária mais recentemente organizada, permitem ao mercado carioca recorrer a diferentes fontes abastecedoras, esbatendo a pressão que êle exerce sobre as áreas próximas. Estas, por sua vez, apresentam resistências estruturais que as impedem de produzir em escala suficiente para atender às necessidades crescentes da metrópole.

A polarização do mercado carioca se exerce, assim, antes de forma extensiva do que intensiva. É um centro capaz de estimular a produção especulativa em áreas longínquas, iniciar uma integração à grande distância e em áreas diversas, porém a intensidade dessa integração é ainda fraca.

A organização das áreas produtoras que abastecem o Rio de Janeiro, apresenta, pois, certas particularidades:

1.^a — As áreas abastecedoras são excessivamente distantes e descontínuas.

2.^a — Elas não se organizaram exclusivamente em função do mercado carioca, e sim também do paulista; quer dizer, as áreas produtoras atendem a um só foco gigantesco, representado pelas duas metrópoles.

3.^a — Persiste, via de regra, nas zonas de produção que atendem mais exclusivamente o Rio de Janeiro, uma agricultura pouco evoluída, que revela pequena intensidade de integração ao mercado.

Essas particularidades refletem-se diretamente na elevação do preço dos gêneros alimentícios na cidade.

Como explicar essas particularidades da organização rural?

ÁREAS PRODUTORAS DE HORTALIÇAS E DE LEITE

A produção desses gêneros, fugindo inteiramente ao esquema de VON THUNEN, encontra-se, não na baixada próxima, mas sim à distância, na serra e no planalto interior.

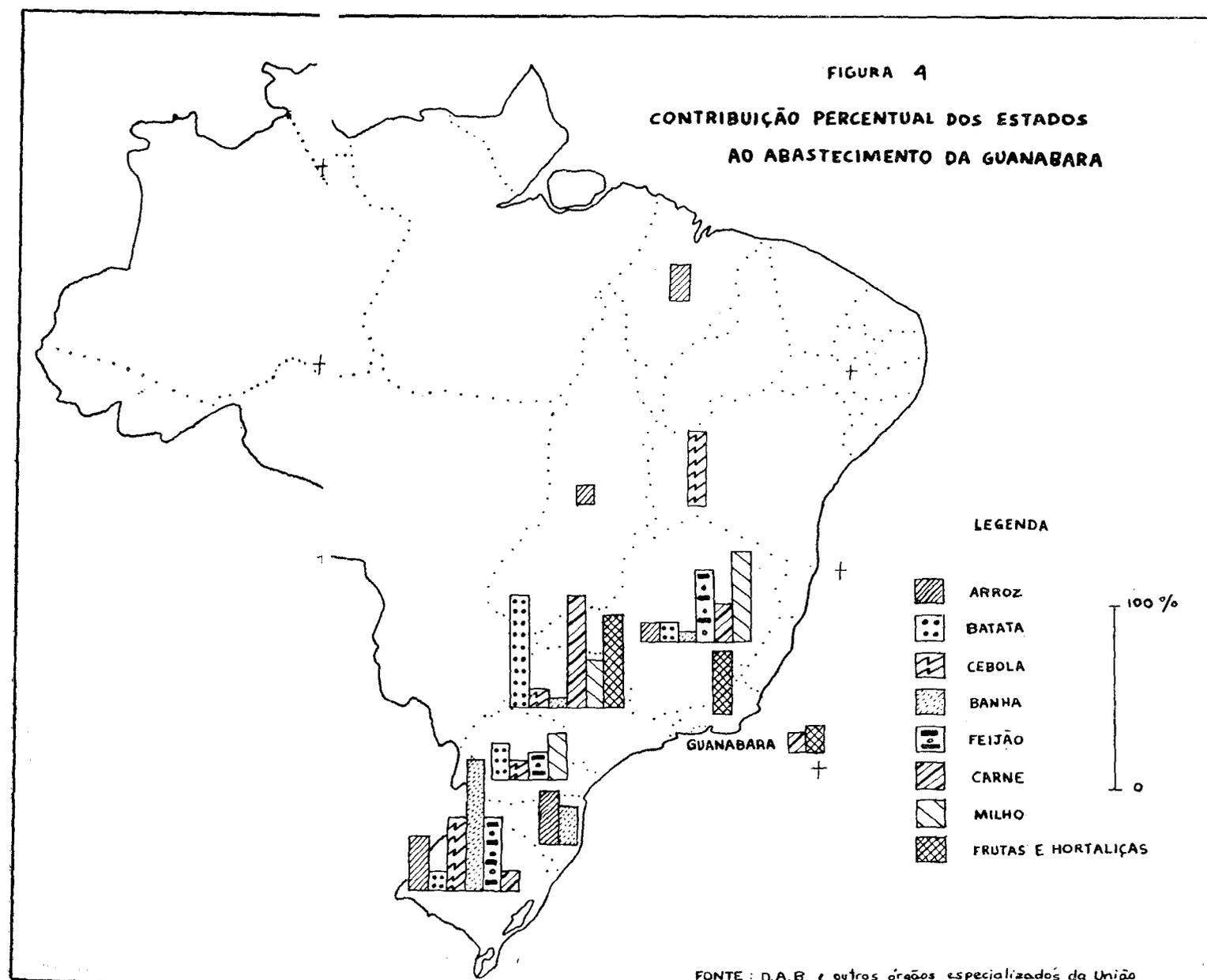
Mercado acanhado no século XIX, o Rio de Janeiro era atendido nesse setor alimentar por chácaras e estábulos localizados dentro do atual perímetro urbano. Quando em fins do século XIX a cidade apresentou surto de crescimento, a baixada encontrava-se totalmente decadente e estagnada, em decorrência do declínio da produção açucareira, única suficientemente valorizada naquele momento, para estimular o tremendo esforço que significava o aproveitamento de uma baixada pantanosa e mal drenada. Ora, o mercado incipiente não valorizara a produção hortícola e leiteira a ponto de justificar êsse esforço. Ao

mesmo tempo, o Rio elaborava a sua região através da expansão da rede ferroviária que lhe permitia recorrer à serra próxima, cujos altos, excessivamente frios para o café, eram extremamente favoráveis às hortaliças e flôres, cujo cultivo se dispersou pelos pequenos alvéolos entremeados nos cursos acidentados dos rios. Isto ocorreu em Petrópolis, Teresópolis e Nova Friburgo, que, aliás, já abasteciam a cidade em gêneros não perecíveis antes da ferrovia, enviando em tropas de burros os seus produtos até os pequenos portos fluviais do Recôncavo, de onde alcançavam a cidade, atravessando a baía em pequenas embarcações. (Parece, aliás, ser daí originário, o termo "atravessador", hoje usado para o intermediário especulador).

A decadência do café, no vale do Paraíba e Zona da Mata, ofereceu grandes extensões de terras próximas à cidade, servidas por transporte ferroviário, suficientemente esgotadas e desvalorizadas para permitir o desenvolvimento de uma pecuária leiteira extensiva. A horticultura, por sua vez, se dispersou pelos pequenos alvéolos do vale do Paraíba e em antigas fazendas cafeeiras, como ocorreu em Vassouras, Pati do Alferes, Bom Jardim, Barra Mansa e Resende. Explica-se assim, a migração da faixa produtora de hortaliças e leite, da periferia urbana para a serra e o vale próximos.

A extraordinária expansão urbana verificada no Rio de Janeiro a partir da década de 1930, expulsou das áreas não urbanizadas da cidade, as hortas e os estábulos. Visando o desenvolvimento de um cinturão verde em torno da cidade, o govêrno, já equipado tècnicamente, iniciou obras de saneamento da baixada. Uma nova forma de especulação, porém, capturou essas terras. Não mais a especulação agrícola, mas a imobiliária, decorrente do próprio surto de crescimento urbano, num país dominado pelo processo inflacionário, que veio imobilizar a baixada para a produção agrícola. Excessivamente caras as terras, dada à falsa valorização, não se podia aí estabelecer uma agricultura extensiva, e, por outro lado o consumo urbano não justificava ainda uma intensificação dos métodos de cultivo.

Se bem que introduzindo melhoria em seus métodos agrícolas (adubos orgânicos, químicos), os lavradores da serra e do vale, dispersos em pequenas unidades e sem organização cooperativista, permaneceram presos ao crédito concedido pelos atacadistas do mercado Municipal, e aos "atravessadores" que efetuam o escoamento de seus produ-



tos não podendo atender satisfatoriamente à demanda do mercado. Este passou então a recorrer a novas áreas para seu suprimento. Se a ferrovia possibilitara a migração da faixa produtora dos gêneros em pauta, a expansão rodoviária dos últimos anos veio permitir a sua dilatação. Desenvolvendo-se paulatinamente em São Paulo, a cooperativa de Cotia dotada de poderosa organização comercial passou a competir com os pequenos lavradores do estado do Rio, dominando em pouco tempo o abastecimento de hortaliças ao mercado carioca. Hoje cerca de 50% desses gêneros vêm de São Paulo (Lavrinhas, Cachoeira Paulista, Silveira, Caçapava, Taubaté, Jacareí, Guarema), uns 30% são

provenientes do estado do Rio (localidades já citadas e também Macaé e Itaguaí), uns 10% do Sul de Minas e uns 10% da Guanabara. A distância em que se encontra a área produtora é um dos fatores responsáveis pelo preço elevado dos produtos.

Se a produção hortícola da zona comandada diretamente pelo Rio de Janeiro não satisfaz as suas exigências, a produção leiteira, conquanto tenha tido a mesma evolução e se situe também a grande distância, provém exclusivamente da região de influência da metrópole: vale do Paraíba fluminense, zona da Mata, sul do Espírito Santo, estendendo-se hoje pela Rio-Bahia, até aproximadamente Teófilo Otôni. Os limites setentrionais e ocidentais da bacia leiteira do Rio confrontando com a de Belo Horizonte (Barbacena) e com a de São Paulo (Cruzeiro), mantêm-se há muito tempo estabilizados; a nordeste, entretanto, alargam-se, ao longo da rodovia Rio-Bahia. Ocupando um vazio econômico deixado pelo café, a pecuária leiteira evoluiu no vale do Paraíba a partir do pequeno plantel existente nas fazendas para consumo doméstico (leite e queijo de Minas). A medida que o mercado crescia, as fazendas próximas às ferrovias passaram a dedicar-se à produção de leite, enquanto as mais distantes fabricavam o queijo e criavam porcos com o sôro restante da fabricação queijeira. As estradas de rodagem vieram favorecer a expansão leiteira dentro da área, expulsando a produção de queijos para zonas mais distantes. O aumento da produção de leite deu-se, pois, a princípio por preenchimento da área inicial da bacia, e, mais recentemente, deve-se à expansão espacial ao longo da rodovia Rio-Bahia. Nessas áreas pouco desenvolvidas, a pecuária leiteira não encontra a concorrência de produtos mais valorizados, podendo, assim, se expandir extensivamente.

A grande disponibilidade de terras baratas para uma atividade que exige pouca mão-de-obra, bem como o regime de cooperativas em que se organizou a produção, vem permitindo a essa região abastecer o Rio de Janeiro, mesmo com a manutenção de um sistema extensivo.

Tal sistema traz sérios problemas ao abastecimento, no que diz respeito à oscilação sazonal da produção, estreitamente vinculada ao ritmo das chuvas. Na estiagem a população ressentia-se do produto, enquanto que, na estação chuvosa, muitas vezes os produtores não têm onde colocar toda a sua produção, dado o sistema de quotas em que funcionam as cooperativas.

Implantada recentemente nas zonas de produção a industrialização do leite, procura sanar o problema do abastecimento na estiagem. Entretanto, vem capturando, cada vez mais, o produto *in natura*, que escasseia para os habitantes citadinos, tornando-os assim mais dependentes do leite em pó, de preço elevado.

Talvez a dupla pressão da cidade e da indústria venha a provocar uma intensificação nos métodos de produção.

O surto demográfico e a elevação da renda verificados na cidade nos últimos anos, vêm trazendo uma modificação ao esquema tradi-

cional acima descrito. Observa-se um retôrno à baixada, onde, em pequenas extensões se efetua uma agricultura intensiva (tomate, quiabo, etc.). O mercado já valoriza êsses produtos a ponto de justificar um investimento de capital e técnica em terras caras, para obtenção de maior rendimento. Igualmente recrudescer a pecuária leiteira nos campos da baixada que permanecem à espera de valorização.

A localização atual das áreas produtoras de gêneros perecíveis resulta assim de sucessivas dilatações. À medida que o mercado se expandiu, novas áreas abastecedoras se desenvolveram apoiadas inicialmente na ferrovia e, atualmente, na circulação rodoviária.

ÁREAS PRODUTORAS DE CARNE BOVINA

Se bem que as áreas de criação situem-se à maior distância daquelas que produzem cereais e outros gêneros estocáveis, analisamos a produção de carne a seguir à das hortaliças e do leite. Isto porque aquela produção está dissociada das zonas de criação, de vez que os frigoríficos situavam-se, até recentemente, na faixa dos gêneros perecíveis.

Observa-se, em relação ao abastecimento de carnes à metrópole, o mesmo problema do arcaísmo e insuficiência do sistema de produção que perduram na zona de influência do Rio de Janeiro para as áreas leiteira e hortícola. O norte de Minas Gerais organizado em função do mercado do Rio de Janeiro, abastece-o de forma arcaica, enviando o gado vivo para os seus matadouros, ou para os frigoríficos localizados na vale do Paraíba, enquanto que São Paulo abastece o Rio de forma moderna, enviando a carne verde em caminhões frigoríficos.

Em fins do século XIX e início do século XX, o mercado carioca em expansão, apoiado na circulação ferroviária que para êle convergia, estimulou uma grande transformação na economia pastoril¹. A criação de gado deixou de se efetuar exclusivamente em terras de campo e passou a ocupar terras de mata, onde surgiram as invernadas para sustentar uma atividade especializada — a engorda do boi. Para as zonas de engorda, passou a convergir o gado de longínquas áreas de cria. Essas transformações verificaram-se na zona de influência do Rio, mercado mais atuante na época. Do sul de Minas as invernadas expandiram-se pelos vales do Triângulo Mineiro e, posteriormente, por aquêles que recortam os chapadões do centro-norte de Minas, região que se constitui como maior área fornecedora da metrópole. Assim como na pecuária leiteira, a expansão da área destinada a atividade pastoril permite a manutenção de um sistema agrícola extensivo.

As grandes distâncias que separam essas áreas de engorda dos matadouros localizados na cidade, agravados por um transporte ferroviário deficiente e moroso, traziam grandes perdas e estrangulamentos no abastecimento da cidade em contínua expansão. Além das áreas,

¹ Expansão do mercado urbano e transformação da Economia Pastoril. Grupo de trabalho do Centro de Pesquisas de Geografia do Brasil. F. N. de Filosofia, 1965.

citadas, estimuladas pelo mercado paulista, novas zonas de engorda se desenvolveram no noroeste de São Paulo, de onde passou também a ser exportado gado para suprimento da metrópole carioca.

Numa tentativa de aproximar a indústria das áreas de produção, implantaram-se os frigoríficos no vale do Paraíba, posição chave, à meia distância entre as áreas de produção e os mercados do Rio de Janeiro e São Paulo. A precariedade dos transportes e da indústria impediu a sua localização a maior distância dos mercados, razão pela qual situaram-se na faixa dos gêneros perecíveis. Persistiram, por essa razão, os problemas de distância e transporte precário do gado e a insuficiência do abastecimento à metrópole. A expansão da economia industrial verificada no país na última década, favorecendo o encurtamento das distâncias, graças à ampliação da circulação rodoviária e o transporte da carne verde em caminhões frigoríficos, graças ao desenvolvimento do "frio" industrial, permite finalmente o deslocamento dos frigoríficos para junto das zonas de produção. Gozando de grande impulso industrial, São Paulo registra a implantação de vários frigoríficos no seu planalto ocidental, e passa a enviar carne abatida para o Rio, suplantando o tradicional fornecimento de gado vivo, efetuado pelo centro-norte de Minas.

Nos últimos cinco anos, porém, difunde-se a industrialização pelo estado de Minas Gerais, em cujas zonas de engorda também se estabelecem os frigoríficos como a FRIMISA, em Santa Luzia, próximo a Belo Horizonte, T. Minas, em Governador Valadares, além de outros no Triângulo Mineiro. Planeja-se também a construção de um frigorífico em Mato Grosso e vários na Bahia.

Dêse modo, passam os frigoríficos a se disseminar não mais na faixa dos gêneros perecíveis, mas na faixa dos cereais e gêneros estocáveis, onde também estão localizadas as zonas de engorda. A medida que se deslocam para o interior, provocam a transformação de zonas criatórias em zonas de engorda, expulsando a cria para áreas mais distantes.

É provável que o crescimento da demanda e a localização da indústria junto às zonas de produção, favorecidas pela circulação rodoviária, venham a estimular a intensificação nos métodos da produção.

Os problemas do abastecimento de carne bovina derivam hoje, em grande parte, da permanência do sistema extensivo de criação que, dependente como é da distribuição anual das chuvas, só oferece o boi gordo no período da safra. Na entre-safra, que corresponde aos últimos meses da estiagem, e aos primeiros da estação chuvosa, estando os pastos ressecados ao máximo, escasseia o produto na cidade. Em parte, também derivam eles da insuficiência do frio industrial, que permitiria a estocagem da carne para a entre-safra. Mas, as crises do abastecimento se devem, fundamentalmente, ao tabelamento do preço impôsto ao produto, frente à grande especulação, que, em tórno dele se desenvolve.

ÁREAS PRODUTORAS DE CEREAIS E PRODUTOS ESTOCÁVEIS

Recebendo êsses tipos de gêneros de diversas partes do país, o Rio de Janeiro, é, entretanto, abastecido principalmente por três grandes zonas, dispostas num amplo semicírculo em tórno de si e de São Paulo. São elas:

1 — A Zona da Mata, com prolongamento até Muriaé, que abastece a cidade especialmente em arroz (de sequeiro), milho e feijão;

2 — O Triângulo Mineiro e Sudeste de Goiás, de onde a metrópole recebe arroz (de sequeiro), feijão e xarque;

3 — O Rio Grande do Sul, que é o maior fornecedor do Rio de Janeiro, abastecendo-o em maiores proporções de arroz (irrigado), xarque, banha, farinha de mandioca e também milho, feijão, batata e cebola.

Além dessas zonas básicas, deve-se ressaltar o fornecimento de São Paulo, norte do Paraná e Sul de Minas, especialmente no que diz respeito à batata, e último também à manteiga, e o Maranhão, grande fornecedor de arroz de pior qualidade. Para o fornecimento de arroz contribuem igualmente as zonas bragantina do Pará e do Baixo São Francisco, se bem que esporadicamente e em pequenas quantidades.

Essa dispersão das áreas abastecedoras resulta das condições vigentes de produção, que são profundamente marcadas por um passado colonial, caracterizado pela grande lavoura de gêneros tropicais valorizados no mercado europeu. De duas formas se faz sentir a atuação dêsse passado. Uma, se traduz pela vinculação da agricultura às manchas de solos ricos. Extremamente exclusivista, a monocultura canavieira reservou para si as terras férteis da faixa costeira, impedindo aí o desenvolvimento do criatório. Em virtude da dissociação então estabelecida entre a lavoura e a pecuária, dissociação mantida tradicionalmente na agricultura brasileira, a lavoura permanece até hoje vinculada às manchas de solo de maior fertilidade natural, representadas pelas várzeas e áreas de mata. Esta vinculação constitui um dos fatores da distância e descontinuidade das áreas agrícolas.

A outra forma pela qual o passado colonial interfere na organização das áreas produtoras de gêneros alimentícios refere-se ao caráter secundário que essas culturas mantêm no quadro geral da produção. Constituindo setor subsidiário dentro da economia colonial, as culturas alimentares eram praticadas em pequenas áreas desprezadas pela monocultura. Restritas à pequenas unidades estabelecidas em escassas sobras de terra, dispersaram-se por ampla área.

O caráter secundário dessa lavoura, que ainda hoje se mantém em muitas zonas rurais, é pois o segundo fator a explicar a distância e descontinuidade das áreas produtoras. É êle que explica, ainda, o baixo nível de sua produção, decorrente não só do fato das lavouras ocuparem solos de pior qualidade, mas, sobretudo, por serem elas praticadas por categorias inferiores da sociedade colonial, em geral caboclos, mestiços de índios, indivíduos desprovidos de recursos e de técnica adequa-

da. Ainda hoje grande parte dos gêneros alimentícios é produzida em pequenos estabelecimentos rurais, cujos responsáveis, sem disponibilidade de capital, têm limitada a sua capacidade de aumentar a produtividade, situação ainda mais agravada pela falta de acesso direto ao mercado.

Eis os traços que, herdados do passado, interferem na organização atual das áreas abastecedoras da metrópole.

Centro importador de importante zona canavieira que o circundava, o Rio de Janeiro já no período colonial era abastecido por áreas distantes e descontínuas. Insuficiente a produção do recôncavo da Guanabara, onde as culturas alimentares eram realizadas, quer de forma intercalar nos canaviais, quer em pequenas áreas inaproveitáveis pela grande lavoura, a cidade recorria, para seu suprimento, às zonas mais distantes, localizadas na faixa costeira de fácil acesso à navegação. Por outro lado, graças à sua ligação com as minas, contava ainda com o fornecimento das fazendas mineiras, que se dedicavam à produção de gêneros para o abastecimento da população mineradora, e que encontraram, no Rio de Janeiro, um estímulo à sua produção.

Expandindo-se no século XIX devido à vinda da côrte portuguesa, de numerosos comerciantes estrangeiros e, principalmente, ao enriquecimento decorrente da cultura cafeeira, a cidade passou a exigir maior suprimento. Mais uma vez as culturas alimentares não puderam se desenvolver nas terras de matas mais próximas, de vez que nelas se instalou a monocultura cafeeira. Foi do Rio Grande do Sul que a cidade passou a receber a maior parte dos gêneros de que necessitava. Por sua posição subtropical, o Rio Grande do Sul contava com grandes extensão de matas virgens que permaneceram à margem da grande lavoura de produtos tropicais, encravadas no domínios pastoris. Nos trechos de mata mais próximos à costa, instalaram-se colonos alemães e italianos em pequenas propriedades familiares, onde produziam gêneros de subsistência, cujos excedentes passaram a ser exportados para o mercado carioca.

Para atender ao grande surto de crescimento do Rio de Janeiro e também de São Paulo no século atual, novas áreas abastecedoras se constituem, desta vez ocupando as várzeas e as terras de mata do interior. É que as terras próximas do vale do Paraíba e zona de mata, não produzem em escala suficiente para abastecer a metrópole. Dado o momento histórico em que se organizou, estruturou-se a região à base de grandes propriedades cafeeiras trabalhadas por mão-de-obra escrava. À medida que as terras esgotavam e conseqüentemente se desvalorizavam, em virtude do regime escravocrata, não contou com um empresariado rural capaz de adquiri-las. Os sucessivos abalos sofridos pela economia cafeeira, e finalmente a libertação dos escravos, aceleraram o processo de desvalorização das terras e a crise econômica dos fazendeiros. Graças à disponibilidade de terras baratas, os grandes proprietários encontraram na pecuária leiteira extensiva, que dispensava mão-de-obra, agora assalariada, a atividade econômica mais con-

veniente para o momento. Valendo-se da presença da mão-de-obra recém-libertada sem mercado de trabalho, puderam ainda explorar indiretamente as culturas alimentares sem dispêndio de capital, através do regime de parceria. Desprovidos de terra e de capital, os parceiros mantêm baixo nível de produção. Nessa região comandada diretamente pela metrópole, os traços do passado monocultor, latifundiário e escravocrata persistem na estrutura atual, através do monopólio da terra, exercido por grandes proprietários e relações de produção daí decorrentes que impossibilitam à estrutura fazer face às exigências apresentadas pela metrópole em expansão. Por essa razão o Rio de Janeiro é obrigado a recorrer, para seu abastecimento, a áreas situadas fora de sua esfera mais direta de influência.

Apoiadas a princípio na circulação ferroviária e atualmente na rodoviária, as áreas produtoras deslocam-se para as matas interiores. Pequena parte dos gêneros é produzida em áreas cafeeiras. Acompanhando a migração da rubiácea como cultura intercalar entre os cafezais novos, os cereais vinculados à produção cafeeira, provêm, hoje, principalmente de São Paulo e do norte do Paraná, onde são produzidos por colonos ou sitiantes. Grande parte dos cereais que abastece a metrópole, é proveniente do Triângulo Mineiro. Nos vales que recortam essa região, bem como naqueles que seccionam o planalto ocidental paulista, os cereais são produzidos em áreas de criatório. Ocupando nos primeiros anos, as terras de matas abertas, visando à formação de pastos, ou praticada para renovação das pastagens em áreas mais antigas, a lavoura de cereais acompanhou a expansão das invernadas pelas áreas citadas. Efetuada principalmente por arrendatários mas também por parceiros, fornece ao pecuarista, além do preparo e renovação das pastagens, renda adicional proveniente do aluguel das terras. Dedicam-se ainda a essa lavoura os pequenos proprietários que não dispõem de terra e capital suficiente para exercer a atividade pastoril. Em terras de excepcional fertilidade, como as que constituem os patamares basálticos do vale do Paraíba, a atividade agrícola supera a pastoril. Nesse caso, as pastagens são utilizadas para pousio da terra.

Se a produção para consumo interno constitui atividade secundária nas áreas cafeeiras e pastoris, assume entretanto importância primordial naquelas áreas de mata ou nas várzeas marginalizadas pela agricultura de produtos tropicais e pelas invernadas. Valorizando os gêneros alimentícios, os mercados urbanos estimulam a abertura de frentes pioneiras para sua produção no oeste de Santa Catarina e sudoeste do Paraná, no Mato Grosso de Goiás, no Espírito Santo, no sul de Mato Grosso, bem como em matas mais longínquas como as dos vales do Mearim e Pindaré, no Maranhão. Nessas áreas a lavoura de cereais é realizada por pequenos produtores. Ainda hoje portanto, a produção de alimentos se realiza, via de regra, em pequenas unidades por proprietários, arrendatários ou parceiros. Dada a falta de recursos de que dispõem e as dificuldades de acesso ao crédito que, com os vícios de sua organização tradicional era até recentemente concedido somente

aos grandes proprietários, os pequenos produtores vêem-se na impossibilidade de intensificar a sua produção. Mantendo baixa produtividade, obtêm pequenos volumes de produção. Por essa razão, torna-se necessário recorrer a múltiplas áreas dispersas para a obtenção de quantidades suficientes de um mesmo produto.

Dilatando-se continuamente por novas terras de mata e de várzeas, aumenta a produção, por extensão da área cultivada e não por maior rendimento, o que permite a persistência de sistemas agrícolas extensivos em diversas regiões.

Explica-se assim, simultâneamente, a distância e a descontinuidade das áreas produtoras, bem como a baixa produtividade nelas vigente, que repercute na elevação do preço dos gêneros.

Em muitas zonas porém, registram-se sintomas de progresso nos métodos de produção. A crescente demanda dos centros urbanos e as facilidades de crédito agrícola, estabelecidas em parte por pressão dessa própria demanda, estimulam novas iniciativas nas zonas rurais. Na várzea do Jacuí, grandes arrendatários desenvolvem a rizicultura irrigada, que é também praticada no vale do Paraíba paulista. Em São Paulo e no Triângulo Mineiro, mecaniza-se a lavoura. No Paraná e em São Paulo, a cultura da batata, adubada e mecanizada, alcança alta produtividade. Êsses exemplos são observados justamente em áreas que servem não somente ao Rio de Janeiro, mas, também, a São Paulo e a rede de cidades paulistas, enquanto que na região mais exclusivamente voltada para o Rio de Janeiro (Zona da Mata), permanecem padrões agrícolas menos evoluídos. A intensidade de integração que se observa nessas áreas parece refletir, assim, a pressão maior que uma multiplicidade de mercados é capaz de exercer sobre a zona rural.

O FLUXO DE COMERCIALIZAÇÃO DE MERCADORIAS

A distância e descontinuidade das áreas produtoras interferem no fluxo e comercialização das mercadorias, somando-se às resistências que os transportes e a forma de comércio apresentam à transformação necessária para colocar a produção no centro consumidor. O custo do transporte a excessiva intermediação têm graves efeitos sobre a elevação do preço dos gêneros, bem como sobre os lucros percebidos pelo produtor, e, conseqüentemente, sobre a forma de produção.

A rede de transporte e a capacidade de armazenamento asseguram a regularidade do fluxo do abastecimento, transformando a produção cíclica e variável em fluxo regular e contínuo.

Ora, o Rio de Janeiro organizou a sua região apoiado na rede ferroviária estabelecida para o escoamento do café. Vimos que as áreas produtoras de gêneros alimentícios em maior quantidade, são justamente aquelas que se situam além da zona de influência direta da cidade e, portanto, da rede ferroviária mais densa que a serve. O problema da distância é agravado pelas diferenças de bitola existentes, que, exigindo baldeações das mercadorias, encarecem-nas sobremaneira. Por outro

lado, o sistema ferroviário não se remodelou para atender a maior intensidade do comércio; mantendo baixa velocidade horária, sujeito a longos e freqüentes atrasos, asfixia o escoamento da produção, provocando a perda de safras e trazendo total insegurança à produção e ao consumo. O seu traçado rígido, revelou-se incompatível com uma produção que se caracteriza pela rápida expansão em área e que, portanto, se afasta cada vez mais dos eixos estabelecidos.

Da mesma forma, o transporte de cabotagem, de que se valeu a cidade em grande proporção até data recente, responsável pelo importante papel que o Rio Grande do Sul exerceu no abastecimento carioca, e que ainda persiste com importância relativa, não evoluiu para atender a intensificação das trocas. O tempo excessivo consumido para carga e descarga dos navios, as elevadas taxas portuárias e de pessoal, são fatores de estrangulamento, a que se soma a interiorização da produção, cada vez a maior distância do litoral.

A asfixia que a insuficiência dos meios de transporte tradicionais provoca no escoamento da produção, agrava-se sobremodo pela deficiência do armazenamento, elemento fundamental para regularização de fluxo e estabilização do preço. Se, na safra, o produtor não tem como transportar ou armazenar a sua produção, é obrigado a vendê-la por preços aviltantes; na entre-safra, em contrapartida, escasso o produto, eleva-se o preço. Por outro lado, os preços baixos obtidos na safra, desestimulam muitas vezes a produção daquele gênero — o produtor deixa de plantá-lo, acarretando no ano seguinte escassez e, portanto, alta vertiginosa nos preços. Daí as fortes oscilações verificadas nos preços pagos ao produtor, oscilações que, mantendo-os em grande insegurança, repercutem sobre o abastecimento. Também quanto ao armazenamento, verificam-se resistências decorrentes de uma estrutura arcaica. A rede de armazéns e silos situa-se, em maior proporção, nas zonas cafeeiras, e cêrca de metade da nossa capacidade de armazenagem, em 1961, era utilizada para estocagem do café (capacidade de 6 milhões de toneladas; 3 milhões ocupadas pelo café), que pode pagar taxas mais elevadas de aluguel, competindo vantajosamente com os produtos alimentares.

Dadas as resistências à modernização oferecidas pelos meios de transporte tradicionais, especialmente o ferroviário, que contrastam enormemente com a rápida expansão em área de produção, as zonas produtoras recorrem à circulação rodoviária para atender às suas necessidades. Se bem que normalmente anti-econômico quando utilizado a longas distâncias, dada a limitação de carga que pode transportar, o caminhão, no Brasil, compensa o custo elevado, graças à sua mobilidade, que lhe permite atingir áreas mais distantes, à sua rapidez que encurta grandes distâncias, à conexão direta que estabelece eliminando as baldeações onerosas, e à garantia e segurança que oferece.

Sendo assim, o caminhão no Brasil não complementa o trem e o navio — compete com êles e os substitui. Por essa razão, a expansão rodoviária não provocou uma expansão das áreas de produção, mas apenas

substituiu a circulação tradicional; os produtos deixaram de vir por trem ou por navio, passando a vir de caminhão, como acontece com o arroz do Maranhão, a cebola do São Francisco, vários gêneros do Rio Grande do Sul, etc. Sem estender a área de produção, a rodovia trouxe antes uma transformação no tipo de produção de certas áreas. Ao longo da Rio-Bahia, transforma-se a pecuária de corte em pecuária leiteira. O Triângulo Mineiro começa a substituir o fornecimento de xarque à metrópole, pelo de carne verde.

COMERCIALIZAÇÃO DE MERCADORIAS, DAS ÁREAS PRODUTORAS AO ATACADISTA

As maiores transformações provocadas pela circulação rodoviária registram-se, entretanto, na comercialização que se estabelece entre a produção, o atacado e o varejo e responde pela oferta do produto ao consumidor.

A primeira etapa da comercialização efetua-se na zona de produção, através da coleta nas diversas unidades agrícolas, o beneficiamento e a concentração nos locais de fácil acesso à circulação.

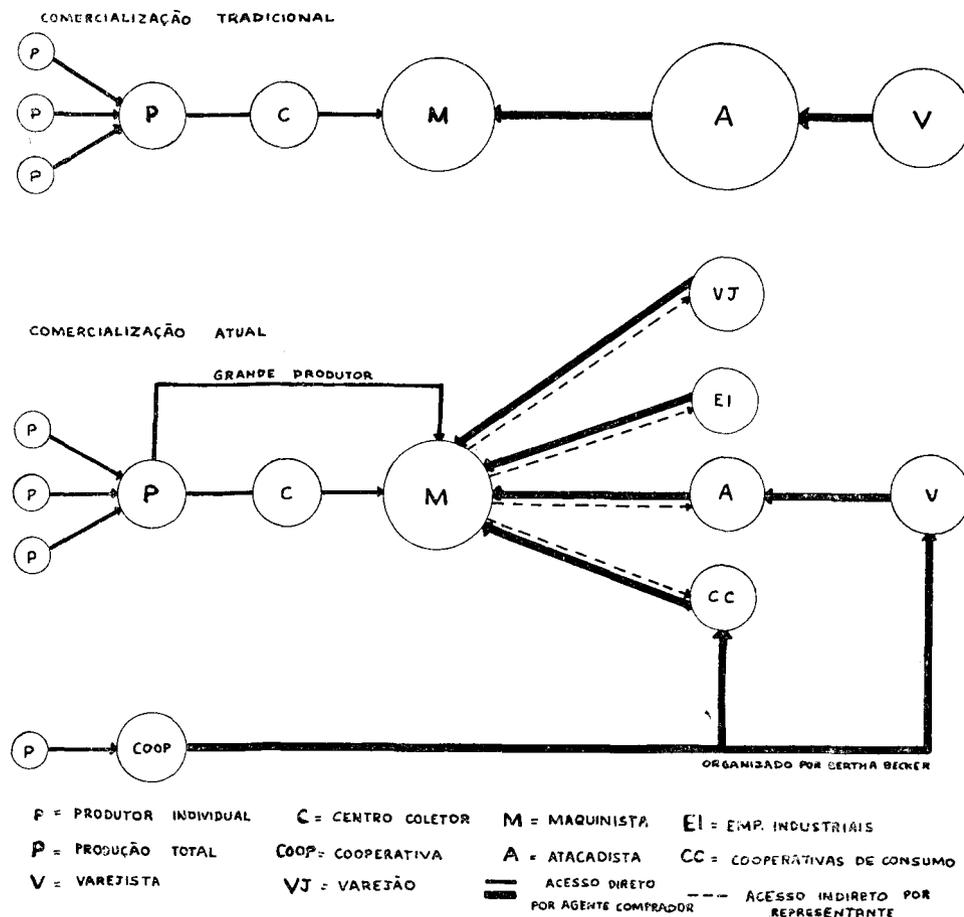
Até recentemente, e ainda hoje, nos rincões mais longínquos, dado o *habitat* disperso que domina no campo e a falta de organização dos produtores, estes são obrigados a entregar a sua produção àquele produtor que tenha acesso mais fácil aos centros coletores das mercadorias. Assim reunido entre vários pequenos produtores, o produto é levado a um ou dois centros coletores, dependendo da maior ou menor proximidade da área em relação aos eixos de circulação, até alcançar um centro maior, onde a produção é vendida a um maquinista. Este possui as máquinas para beneficiamento, classificação e armazenamento da produção e, muitas vezes, o transporte para a coleta. Os maquinistas, pequenos atacadistas regionais, são geralmente comerciantes locais, únicos possuidores de capital suficiente para dispor das instalações citadas. Em geral, financiam o produtor em sementes, dinheiro e fertilizantes, descontando o financiamento na compra da produção. É fácil receber a dependência que se estabelece, do pequeno produtor ao maquinista, que pode ser também um grande produtor. Monopolizando o armazenamento, os maquinistas impõem seus preços no época da safra, especialmente quando esta é volumosa. Poder-se-ia dizer que a dependência do pequeno produtor ao maquinista, é uma forma moderna do "vale e do barracão".

Ao maquinista, vinham comprar através dos seus agentes compradores, até recentemente, exclusivamente os atacadistas da cidade, que monopolizavam inteiramente a compra nos centros de produção e a estocagem no centro consumidor. O comércio atacadista do Rio de Janeiro é o maior do país, em virtude da herança histórica da cidade. Caracteriza-se por sua grande concentração: um pequeno número de firmas detém grande volume de gêneros, o que lhes assegura grande potência. Sem competição, podem essas firmas controlar o preço para

o varejo, e também impô-lo às próprias zonas de produção. Por essa razão, o setor atacadista domina economicamente a comercialização, sobrepondo-se à produção e ao varejo, posição que lhe permite exercer grande especulação.

É, portanto, longo o caminho percorrido pelo produto até chegar ao varejo (figura 5). Cada etapa assinalada corresponde a uma intermediação que onera o preço da mercadoria. O exemplo citado refere-se à cultura do arroz. Segundo o tipo de produto, o esquema varia um pouco, porém, básicamente o percurso e etapas percorridos são os mesmos, e é constante a dependência do produtor ao transporte, e às instalações de beneficiamento e armazenamento.

FIGURA 5
ESQUEMA DA COMERCIALIZAÇÃO DO ARROZ



A expansão industrial verificada no país na última década, traduzida em crescimento do mercado, implantação de fábricas e expansão rodoviária, trouxe profundas transformações ao sistema de comercialização. Uma nova forma de comércio, e um novo sentido nas correntes comerciais se estabelecem. A rapidez com que a rodovia permite o

atendimento aos compradores, a possibilidade que o caminhão oferece à compra de quantidades variáveis e a segurança do transporte, oferecem condições para que os grandes centros produtores mantenham hoje, no centro de consumo, representantes seus, encarregados da venda dos produtos. De seus escritórios na cidade, os representantes, por telefone ou telegrama, requisitam diretamente ao centro de produção as mercadorias na quantidade que necessitam e estabelecem o prazo em que elas devem ser entregues. O comércio de representações está quebrando assim o monopólio do atacado.

Além disso, novos tipos de compradores têm acesso às zonas produtoras através dos representantes ou de agentes compradores, competindo com o atacadista tradicional: as empresas industriais (óleos vegetais, laticínios e leite em pó, etc.), as cooperativas de consumo, bem como os "atravessadores", donos ou não de caminhões, que procuram os centros mais longínquos, e vendem os produtos na "esquina do pecado", na rua Acre, realizando aí um comércio paralelo ao da Bôlsa de gêneros chamado "comércio branco".

Com a nova situação, restringe-se a importância do armazenamento na cidade, e aumenta a necessidade de armazenamento nas zonas de produção. Competindo com o setor atacadista, o comércio de representações e os novos tipos de compradores, reduzem-lhe a força econômica. Verifica-se assim uma tendência ao enfraquecimento dos atacadistas, muitos dos quais passam a buscar na integração com o varejo, uma forma de sobrevivência: o varejão. Concentrando ao mesmo tempo, as funções atacadista e varejista, também o varejão (organizações em cadeia), por sua vez dirige-se diretamente aos centros produtores ou aos seus representantes.

A ação da rodovia e do desenvolvimento industrial se faz sentir também no campo. O grande produtor, detentor de transporte próprio, consegue eliminar intermediários, alcançando diretamente o maquinista ou o centro exportador (quando êle mesmo não é o maquinista). Por outro lado, o desenvolvimento das cooperativas, movimento de organização de defesa dos produtores, cujo maior exemplo é a Cooperativa de Cotia, permite a eliminação de todos os intermediários, pois que ela realiza a coleta, o beneficiamento e o transporte, atingindo diretamente o varejo.

Vale chamar a atenção para o fato de que, na situação atual de desenvolvimento do país, as duas formas de organização de produção, que conseguem romper o estrangulamento das etapas de comercialização, são os grandes produtores (mecanizados modernizados) ou as cooperativas de produtores que, associados, conseguem também uma capitalização elevada.

Esta observação é um alerta aos problemas de reforma agrária discutidos no país. Num país que carece de capitais, estradas, transporte e armazenamento satisfatórios, a pequena propriedade familiar submergindo diante de sua dependência ao crédito e ao transporte, não parece poder subsistir sem organização cooperativista segura.

DISTRIBUIÇÃO INTERNA

Se o comércio atacadista tende a diminuir as suas dimensões, o comércio varejista, em contrapartida, apresenta tendência oposta: caracteriza-se por sua concentração em grandes emprêsas.

Até recentemente, a cidade apresentava uma organização deficiente da distribuição de gêneros, em virtude das resistências oferecidas por uma estrutura funcional que fôra organizada em decorrência da importante função portuária que a cidade exercia na economia mercantil.

A concentração do comércio atacadista, dos armazéns e trapiches, junto às instalações portuárias com suas ligações ferroviárias (Praça Mauá, Ruas Rodrigues Alves, do Acre, Praia de São Cristóvão, Praça da Bandeira), ou mesmo nas adjacências do velho pôrto da Praça 15 de Novembro (Mercado Municipal, Entrepasto de Pesca) são persistência dessa estrutura ligada à fase de economia mercantil, que já não satisfazem à expansão da cidade, em sua nova fase de economia industrial.

Da mesma forma, a organização do comércio varejista não atendia à expansão urbana. O comércio de comestíveis finos concentrava-se no centro da cidade, enquanto que os bairros eram servidos por pequenas unidades dispersas, como quitandas, armazéns, açougues, etc. Vendendo pequenos volumes, extremamente dependentes do atacado de que compravam a prazo, as pequenas unidades varejistas apresentavam alto custo de operações que onerava o consumidor. Êste, por sua vez, pagava preços excessivamente elevados pelos produtos, de forma suave no fim do mês. Papel relevante cabia às feiras, que ofereciam ao consumidor semanalmente, grande variedade de produtos concentrados em um só local, a preços mais acessíveis.

O crescimento rápido da cidade, que, devido ao sítio, expande-se linearmente ao longo de vários eixos, estendeu enormemente a distância dos bairros ao centro da cidade, cujo excesso torna-se ainda mais difícil devido à intensa circulação automóvel, ao mesmo tempo em que a população se adensa e exige maior volume de alimentos. O próprio centro, em remodelação para atender às novas necessidades da metrópole, tendo que arrazar morros para se expandir, não podia suportar o atravancamento representado pela presença de um comércio atacadista em seu próprio âmago. Por essas razões, iniciou-se o deslocamento espacial do comércio atacadista, do centro da cidade. O Mercado Municipal foi demolido, deslocando-se os atacadistas para o mercado de São Cristóvão e para o de São Sebastião, estrategicamente localizado na Avenida Brasil, no ponto de convergência das grandes rodovias que vem ter ao Rio de Janeiro.

As pequenas unidades varejistas, por sua vez, não estavam aptas a oferecer o volume, a variedade e a quantidade de produtos agora demandados, a preços convenientes. Para atender às novas necessidades da população, organiza-se e moderniza-se o varejo, através de duas modalidades:

1 — a descentralização espacial, que se reflete no aparecimento de vários subcentros localizados quer nos bairros populosos, cuja população tem alto poder aquisitivo, quer naqueles que, graças à sua situação privilegiada quanto à circulação ferro e rodoviária, servem a amplas áreas da cidade habitadas por uma população mais modesta, porém numerosa;

2 — a concentração financeira através da organização de grupos de lojas com administração centralizada, e de propriedade de uma só empresa poderosa. Essa organização em cadeia, os chamados varejões, quando sob a forma de mercearias, ou supermercados, quando apresentam auto-serviço, baseiam-se na integração horizontal (várias unidades de uma empresa em diferentes pontos da cidade) e vertical (muitos têm acesso direto à produção, têm transporte, às vezes indústria própria e efetuam a sua própria embalagem).

Concentrando produtos da mais variada natureza, inclusive artigos importados, anteriormente só encontrados nas grandes mercearias do centro da cidade, e apresentando-os empacotados, com embalagem higiênica e atraente, essas organizações oferecem melhor qualidade ao consumidor. Além do que vendendo ao mesmo tempo volume e variedade muito maiores de produtos, podem oferecer alguns deles a preços inferiores aos do varejo tradicional. A eliminação de um dos intermediários nessas transações e o auto-serviço são também fatores que diminuem o custo de operações, permitindo o rebaixamento de preços para o consumidor. Por outro lado, o grande volume de vendas, e o pagamento à vista, propiciando um rápido giro de capital, garantem-lhes grande margem de lucro.

As Casas da Banha, Casas do Xarque, Mercearias Nacionais, Disco, Peg-Pag, Avelino Tôrres, Casas Nelson e o próprio governo estadual (super-mercados da COCEA), são representantes da forma moderna de comercialização dos produtos de consumo. Essa forma moderna de distribuição, que se expandiu na Guanabara nos últimos anos, é uma forma norte-americana, por assim dizer, que se contrapõe à forma acanhada que persistia como herança da velha cidade colonial de influência européia¹.

Algumas dessas organizações derivaram de adaptações dos antigos armazéns, como as casas Gaio Marti, Casas Oliveira; outras derivaram de uma adaptação do setor atacadista, que se lança também ao varejo, como é o caso das Casas da Banha, Casas do Xarque, Organizações Avelino Tôrres; e, finalmente, algumas são novas, tendo sido criadas especialmente para esse fim, como, por exemplo, o Disco.

A forte competição introduzida pelo varejão e super-mercados, abalou profundamente os pequenos comerciantes, alguns dos quais remodelam seu sistema para sobreviver, oferecendo certos tipos de vantagens ao consumidor. É o caso de algumas quitandas que aumentam a varie-

¹ Os super-mercados com auto-serviço, expandiram-se nos Estados Unidos a partir da década de 1930, os armazéns em cadeia, mais antigos tiveram seu impulso também naquele país a partir de 1910.

dade de produtos em venda, transformando-se em casas de frutas e bebidas, e passam a oferecer serviços aos domingos; é o caso também de pequenos armazéns ou mercearias, que, em bairros elegantes, passam a se dedicar a venda de produtos finos especializados (arenques, azeitonas, latarias, vinhos), substituindo o comércio fino que outrora se concentrava no centro.

No entanto, ainda em 1963, segundo dados da COCEA, as novas formas de varejo respondiam apenas por 20% do movimento das vendas de produtos alimentícios na Guanabara. Ao lado delas persistem, assim, formas antigas, em parte, devido ao hábito da população que, por exemplo, não aceita legumes a não ser aqueles comprados nas feiras (responsáveis ainda por 90% da distribuição dos produtos hortícolas), e exige a carne verde resfriada, repudiando a congelada, o que explica a persistência dos açougues.

A distribuição das novas e velhas formas de varejo na cidade, bem como o seu comportamento, efetua-se nas diferentes áreas da cidade, principalmente de acôrdo com o conteúdo sócio-econômico da população e também com sua densidade.

Na zona sul, como na Tijuca, dado o rápido crescimento da população e o seu mais alto poder aquisitivo, os super-mercados e varejões são, além de mais antigos, muito mais freqüentes e a sua dispersão é muito maior. São encontrados em Ipanema, Leblon, em vários pontos de Copacabana, Botafogo, Largo do Machado, Praça Saens Peña, etc.

À medida que nos afastamos do centro para a zona norte, dado o menor poder aquisitivo da população, as formas novas de varejo são mais recentes, em menor número, e altamente concentradas nos subcentros. No subcentro de Madureira, próximo à estrada de ferro, concentram-se a pequena distância um do outro, cêrca de oito dêsses estabelecimentos e nos subcentros dos subúrbios periféricos começam êles agora a surgir, como se verifica em Nova Iguaçu, onde a Supre foi inaugurada há apenas um ano, a Senda há uns seis meses e a Avelino Tôrres inaugurar-se-á em breve.

Por conseguinte, é mais freqüente na zona norte, especialmente nos subúrbios guanabarininos e nos subúrbios periféricos, a presença das pequenas unidades varejistas, portanto, através de um pagamento a crédito no fim do mês, atendem a uma necessidade da população mais pobre. Também são aí freqüentes as feiras no domingo, dado o pagamento semanal dos salários. O comportamento diverso do varejo nessas áreas decorre, em parte, também, da falta de serviços organizados, devido à rapidez do seu crescimento. Em muitas zonas suburbanas não existe, por exemplo, a distribuição domiciliar do leite *in natura*, que é vendido nos açougues.

Conclui-se, assim, que a distribuição das formas velhas e novas de comércio varejista, bem como o seu comportamento tem características próprias e refletem o tipo de mercado que é o Rio de Janeiro, inicialmente analisado.

CONCLUSÕES

1 — Como decorrência do grau de desenvolvimento econômico do país, o sistema de abastecimento da metrópole carioca, bem como os problemas a êle inerentes, derivam do excessivamente rápido aumento da demanda urbana, e da incapacidade da estrutura existente em atender a essa demanda, dado às resistências que oferece à transformação.

2 — O mercado carioca é uma expressão dessa situação que o país atravessa. Apesar de constituir a mola dinâmica para as transformações da estrutura existente, apresenta dinamismo relativo, freiado como é, pelo baixo poder aquisitivo de maior parte da população e por sua grande instabilidade.

3 — As resistências estruturais oferecidas pelas fontes de produção, pelos transportes, pelo armazenamento, pelo comércio, e pelo próprio mercado, traduzem-se pela baixa produtividade o que provoca a elevação do preço dos gêneros alimentícios.

4 — Estabelece-se assim uma grande contradição que gera um círculo vicioso: o preço dos gêneros é excessivamente elevado frente ao poder aquisitivo do mercado, obrigado, por essa razão, a uma expansão moderada que, por sua vez, lhe atenua o poder de dinamizar as áreas produtoras.

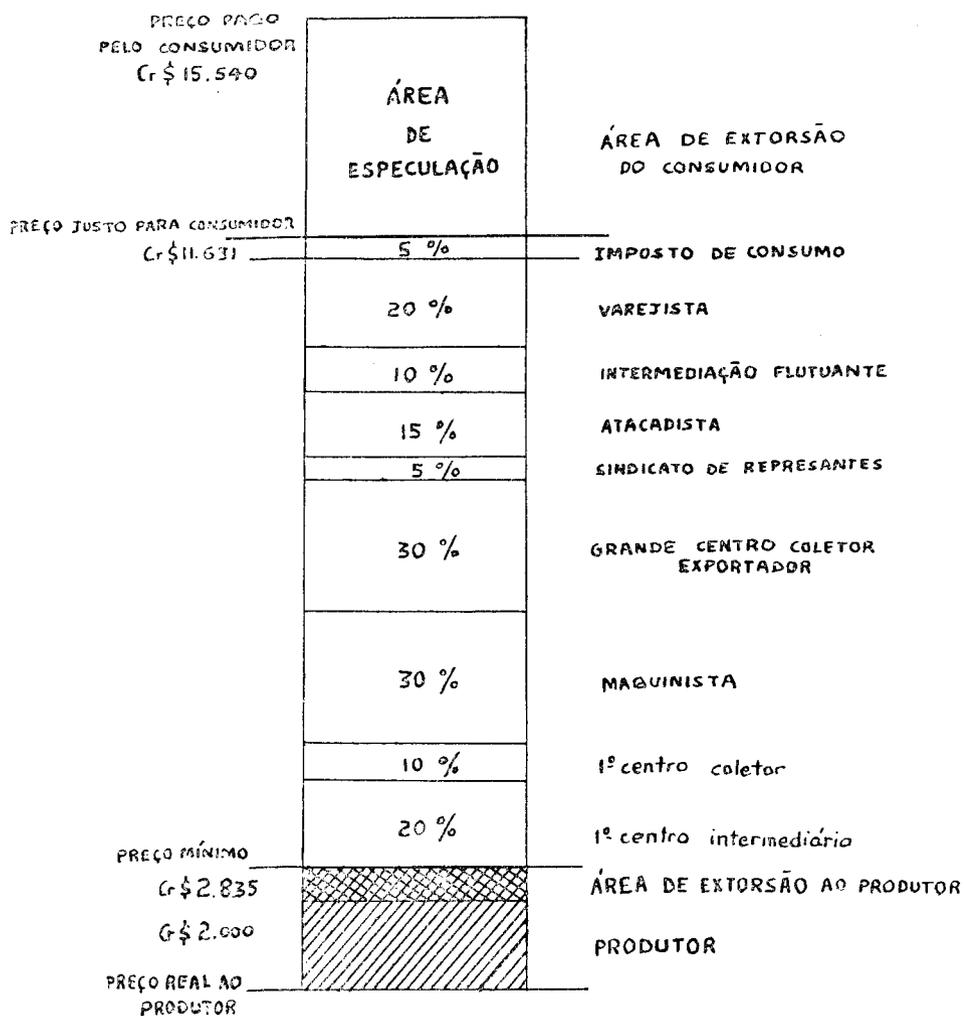
5 — O estímulo que o desenvolvimento urbano deveria proporcionar às áreas rurais, através do mecanismo de preços, não atinge o seu objetivo, diluindo-se pelas numerosas escalas existentes entre o produtor e o consumidor (fig. 6). Assim, embora voltados para uma agricultura de mercado, os produtores não conseguem uma integração mais intensa. Somente o grande produtor e as cooperativas produtoras, escapando às etapas da comercialização, têm contacto mais direto com o consumidor, e sofrem ação mais direta do mercado.

6 — Diante desse problema, compreende-se a importância de uma ação governamental planejada. Compreende-se ainda a inadequação de uma política de tabelamento de preços, que procure solucionar o problema atacando a etapa final e mais superficial de um gigantesco e complexo sistema. Nenhum setor do sistema pode progredir e solucionar problemas isoladamente; os problemas só podem ser resolvidos com o desenvolvimento harmônico de todos os componentes que devem evoluir integrados no processo geral de desenvolvimento.

Segundo dados de *Conjuntura Econômica*, o setor da alimentação na composição geral do custo de vida, elevou-se de 100, em 1948, para 1 144 em 1961. Os gastos excessivos com a alimentação consumindo a maior parte dos vencimentos familiares, impedem a poupança para investimentos, contribuindo assim para o subdesenvolvimento.

FIGURA 6
COMPOSIÇÃO DE PREÇOS DE GÊNEROS

ARROZ DE GRÃOS LONGOS



FONTE: COBAL, 1964

BIBLIOGRAFIA

- BERNARDES, Lysia Maria Cavalcanti — *O Rio de Janeiro e sua região*. CNG — IBGE. Rio de Janeiro, 1964.
- CONFORTO, Gilberto — “Aspectos e problemas que envolvem o abastecimento de alimentos à população do Estado da Guanabara”. *Boletim Mensal do DAB*, Secretaria de Agricultura do Estado da Guanabara, ns. 21, 22 e 23. Rio de Janeiro. 1961.
- CUNHA, Thiago Ferreira — “Problemas do abastecimento de gêneros alimentícios”. *Desenvolvimento e Conjuntura*, ano VI — n.º 10, outubro de 1962.
- Curso de Geografia Carioca para a Cadeira de Estudos Sociais — AGB, 1964.

- DAVIDOVITCH, Fanny — *A função metropolitana do Rio de Janeiro*.
- GEIGER, Pedro Pinchas — *As atividades da população. Importância do Comércio e dos Serviços*.
- SOARES, Maria Therezinha Segadas — *Bairros e Bairros Suburbanos. Os Subcentros*.
- GEORGE, Pierre — *Précis de Géographie Rurale*. Presses Universitaires de France. Paris, 1963.
- *Précis de Géographie Urbaine*. Presses Universitaires de France. Paris.
- *Geografia Econômica*. Editôra Fundo de Cultura. Rio de Janeiro.
- GRUPO DE TRABALHO DO C.P.G.B. — "Expansão do Mercado Urbano e Transformação da Economia Pastoril. II Congresso Brasileiro de Geógrafos. Rio de Janeiro, 1965.
- JOVIANO, Rômulo — "Problemas de abastecimento do Rio de Janeiro em leite e carne". *Revista Brasileira de Geografia*, ano XVII, n.º 3 — CNG — IBGE — 1960.
- MESQUITA, Miriam Coelho Gomes — *Aspectos Geográficos do Abastecimento do Rio de Janeiro em gêneros alimentícios de base. Aspectos da Geografia Carioca*. AGB — CNG — IBGE — 1962.
- PRADO JÚNIOR, Caio — *Formação do Brasil Contemporâneo* — Editôra Brasiliense Ltda. — São Paulo.
- *História Econômica do Brasil* — Editôra Brasiliense Ltda. São Paulo.
- SANTOS, Walter J. — "Comercialização de gêneros alimentícios. *Desenvolvimento e Conjuntura*, ano VIII, n.º 12.
- VALVERDE, Orlando — "Estudo Regional da Zona da Mata de Minas Gerais". *Revista Brasileira de Geografia*, ano XX, n.º 1.º — CNG — IBGE — 1958.

SUMMARY

The urban food supply system, which comprehends a complex relationship among production, storage, transportation, commercialization and consumption of food, expresses the stage of economical development of a country, since each and every component of the system presents its own characteristics and dynamic inherent to this stage.

The food supply system of Rio de Janeiro as well as the problems that it brings about are a consequence of the present situation of a country whose structure is built around a mercantile agricultural economy and upon which is implanted an industrial economy, crystallized in the cities which have been causing the subordination of the ample sectors of the rural life, to its own needs.

Thus, a basic contradiction is established. On one hand we witness a rapid urban expansion, one which demands a bigger and more varied production inland. On the other side there remains an agrarian, commercial and transportation structure aimed, through the centuries, at export, within which may be found ancient forms of exploitation and social relationship as forces of inertia that resist the changes that have to be made to meet the new demands of the cities.

It comes down, therefore, to study the market as to its power of changing the old structure and the way in which this structure responds to the market.

Due to its conditions of growth the Rio de Janeiro market though dynamic and in process of expansion, presents certain peculiarities which hinder its acting power over the production areas: a very unequal distribution of income among the urban population which owes its growth mainly to the rural exodus and which has, therefore, as a general rule, a very low purchasing power and lives on a very poor and limited diet; a great number of children in the general population; as they belong to the lower economical classes they reduce the consumption capacity of the market; temporary retractions in the purchasing power of the population due to the inflationary process which causes prices of goods to shoot up very quickly while salaries are not readjusted at the same rate.

Because of these characteristics the Rio de Janeiro market presents rather restricted and highly unsteady demand; it is more capable of promoting a speculative production than offering security for a basic transformation in the methods of agricultural production.

Since they are established as a function of Rio de Janeiro and São Paulo also, the production areas are marked by their distance and discontinuity in relation to the Rio de Janeiro's market and by the fact that there still exists, in the area most directly attached to Rio de Janeiro, an agriculture of low productivity a fact that indicates a weak rate of integration in the market.

In view of the historical moment which the region close to the city was organized, there remain in its present structure great properties and production relationships which prevent it from producing at the rate required to meet the expansion of the city. Making use of important portuary, commercial and railway organizations, a heritage of its mercantile past, the city, as of dense highway system now recently organized as well as it expands, look for supplies in more distant areas. A progressive growth of production areas can be felt as they go more and more inland, since they are directly linked to the spots of fertile land of plains and forest areas.

In this way, more than 50% of vegetables and ex-meat consumed by the city comes nowadays from the state of São Paulo. Its milk supply area, extends itself along the Rio-Bahia road up to the town of Teófilo Ottoni. As to cereals, as well as other storable goods, although mainly furnished by Rio Grande do Sul, Triângulo Mineiro and Zona da Mata, are also brought from several parts of the country. The increase in production due to the extension in cultivated area makes for more expensive goods whose prices get higher because of the cost of transportation.

The distance and discontinuity of production areas influence the traffic and commercialization of merchandise, already faulty due to the resistance put forth by the traditional means of transportation and forms of commerce. Until recently, because of difficulty of railway and maritime transportation in serving new production areas and of the low capitalization of planters, their products went through several intermediaries before getting to the machinery men, local wholesalers, which are settled in privileged spots of better circulation and with great possibilities of storage and beneficiation. Once they were concentrated in these spots, they were acquired only by city wholesalers which constituted the most powerful sector of commercialization. The recent industrial development of the country brought forth deep changes to the commercialization of goods. Thanks to the speed, flexibility and safety offered by the truck, the great production centers keep their representatives in town and they ask directly for the merchandise in the production zones, thereby breaking the wholesaler's monopoly. On the other side, new buyers can get to the production centers; by means of the representatives or by agents retailers industrial enterprises, cooperatives take away the strength of said monopoly by competing with wholesalers. Only cooperatives and great planters get to surpass all the intermediaries.

Inside of the city the distribution of goods is also undergoing some changes. The traditional concentration of wholesale and special retail commerce in the center of the city, a heritage from a mercantile phase, is unable to attend to the present expansion of the city and is giving way to a spacial dispersion. The very forms of commerce are changing. Meanwhile wholesale business gets weaker and tries to survive by adapting itself to retail, the latter gets stronger by means of organization into powerful financial concentrations: big retailers and super-markets. These new American shapes, as opposed to the former ones of European influence, spread unequally through the neighbourhoods and suburbs of the city, following the density and purchasing power of the population.

The structural resistance put forth by the sources of production, by transportation, by the commerce and by the market itself, makes for the establishment of a vicious circle: the price of goods is too high for the purchasing power of the market; which forces a moderate expansion of which, in turn, diminishes its capacity of activating the production areas.

The problems of food supply to the city can not be solved through the limitation of prices alone — which attacks only the final and most superficial step of a gigantic system — because they are the result of a very complex process; only a planned governmental action comprehending a harmonious development of all its components will be of any effect.

Versão de Bertha K. Becker.

RÉSUMÉ

Constituant un système complexe de relations établies entre la production, l'entrepôtage, le transport, la commercialization e la consommation des aliments, le système d'approvisionnement urbain exprime le stade de développement économique du pays, étant donné que chaque composante du système présente des caractéristiques et une dynamique propres inhérentes à ce stade.

Le système d'approvisionnement de Rio de Janeiro ainsi que les problèmes qui en découlent est le résultat de la situation d'un pays structuré en fonction d'une économie agricole-mercantile dans laquelle est venu s'implanter une économie industrielle, cristallisée dans les villes, qui provoque la subordination d'amples secteurs de la vie rurale à ses besoins. De ce fait s'établit une contradiction de base. D'un côté on assiste à une croissance urbaine rapide qui exige une production agricole plus grande et plus variée. D'un autre côté persiste une structure agricole commerciale et de transports organisée depuis des siècles pour l'exportation, dans laquelle les anciennes formes d'exploitation et de relations sociales constituent une force d'inertie qui résiste aux transformations nécessaires pour épondre aux nouvelles sollicitations des villes.

Il s'agit donc de caractériser le marché dans son pouvoir de transformer l'ancienne structure et de caractériser la façon dont cette structure se comporte pour répondre au marché.

Quoique dynamique et en expansion le marché carioca, en raison de ses conditions de croissance, présente certaines particularités qui freinent son pouvoir sur les aires productrices: grande inégalité dans la distribution de la richesse entre la masse de la population urbaine, laquelle, provenant en grande partie de l'exode rural, présente, en majorité, un bas pouvoir acquisitif et conserve un régime alimentaire pauvre et varié; une proportion, élevée de femmes dans la composition globale de la population, jeunes qui, appartenant aux classes les moins favorisées, réduisent la capacité de consommation du marché; retractions temporaires du pouvoir d'achat de la population en raison de l'inflation qui élève rapidement le prix des produits alimentaires sans que les salaires soient reajustés dans le même laps de temps. A cause de toute ces caractéristiques le marché carioca présente une demande relativement restreinte en volume et énormément instable, étant davantage capable de promouvoir une production spéculative plutôt que d'offrir une assurance d'une transformation de base dans les méthodes de production agricole.

Organisées en fonction de Rio de Janeiro et aussi de São Paulo, les aires productrices se caractérisent par leur distance et leur discontinuité relativement au marché carioca et par la résistance, dans les aires plus particulièrement liées à ce marché, d'une agriculture de faible productivité qui révèle une intensité insuffisante d'intégration au marché.

Étant donné l'époque historique pendant laquelle s'est organisée la région proche de la métropole, il y persiste, dans sa structure actuelle, la grande propriété et des conditions de production telles qui l'empêchent de produire à une échelle suffisante pour répondre à l'expansion de la ville. Ayant recours aux importantes organisations portuaires, commerciale et ferroviaire héritées de son passé mercantile et aussi du dense réseau routier organisé plus récemment, la ville, à mesure de son expansion, recourt à des aires plus distantes pour son ravitaillement. On observe une dilatation progressive des aires productrices qui s'interiorisent chaque fois davantage, étant liées aux sols fertiles des vallées et aux aires forestières.

C'est ainsi que plus de cinquante pour cent des produits potagers et de la viande de bœuf consommés dans la métropole proviennent aujourd'hui de l'Etat de São Paulo. Le bassin laitier s'agrandit le long de la route Rio-Bahia et s'étend jusqu'à Teófilo Otoni. Quant aux céréales et autres produits stockables, quoique fournis principalement par le Rio Grande do Sul, le Triangle de Minas et la Zone da Mata, ils proviennent aussi de diverses autres régions du pays. L'augmentation de la production découlant de l'extension des aires cultivées augmente des prix d'une façon anormale en raison du coût du transport. La distance et la discontinuité des aires de production interfèrent dans le flux de commercialisation des marchandises déjà déficient en raison des résistances offertes par les moyens de transport et les formes de commerce traditionnelles.

En raison de l'incapacité du réseau ferroviaire et de la navigation maritime à servir les nouvelles aires de production et aussi de la faible capitalisation des producteurs, les produits passaient jusqu'à récemment par plusieurs intermédiaires avant de se concentrer chez les grossistes régionaux placés pour la circulation et dotés de magasins de stockage et de classement. Ainsi concentrés, les produits étaient achetés exclusivement par les grossistes de la ville lesquels formaient le plus puissant secteur de commercialisation. Cependant le récent développement industriel du pays a apporté de profondes modifications à la commercialisation des produits. Grâce à la rapidité, à la flexibilité et à la sécurité qu'offre le camion automobile, les producteurs les plus importants maintiennent dans les villes des représentants à eux qui réquisitionnent directement les marchandises des zones de production, annulant la monopole des grossistes. D'un autre côté, de nouveaux acheteurs ont accès aux centres producteurs. Les gros détaillants, les entreprises industrielles, les coopératives de consommation, à travers représentants et agents acheteurs, font concurrence au grossiste et réduisent sa puissance. Les coopératives et les grands producteurs seuls parviennent à vaincre les intermédiaires successifs.

La distribution des produits se modifie aussi dans les villes. La concentration traditionnelle du commerce de gros et de détails au centre de la ville, héritage de la phase mercantile et incapable de répondre à l'expansion actuelle de la ville, cède la place à une dispersion spatiale. Même les formes de commerce se modifient. Pendant que le grossiste s'affaiblit et cherche à survivre en entrant dans la fonction de détaillant, le détail se fortifie en organisant de puissantes concentrations financières: grands détaillants et super-marchés. Ces nouvelles formes de commerce, nord américaines, qui remplacent les vieilles formes d'influence européenne, se distribuent dans les quartiers et banlieues de la ville d'accord avec la densité et le pouvoir d'achat de la population.

En raison des résistances structurales offertes par les sources de production, par les sources de production, par le transport, par le commerce et par le marché lui-même, un cercle vicieux s'établit: le prix des produits est excessivement élevé pour le pouvoir d'achat du marché astreint ainsi à une expansion modérée qui, de son côté diminue la capacité de production des aires productrices. Ces problèmes d'approvisionnement des villes, résultat de complexes opérations, ne peuvent pas être résolus par une fixation des prix du détail qui n'attaque que l'étape finale et la plus superficielle d'un système gigantesque, mais uniquement par une action planifiée gouvernementale qui vise le développement harmonieux de toutes ses composantes.

Versão de Bertha K. Becker.