

# ASPECTOS GEOGRÁFICOS DO ABASTECIMENTO DO DISTRITO FEDERAL EM GÊNEROS ALIMENTÍCIOS DE BASE

MYRIAM GOMES COELHO MESQUITA

A provisão das grandes metrópoles exige reunião de enormes quantidades de alimentos e sua distribuição entre os consumidores. Para esta provisão, a economia agrícola se adapta às suas necessidades, a cidade procura seus gêneros em regiões cada vez mais afastadas. CHABOT em seu livro *A Cidade* explica que, concentrando esta em espaço restrito alta densidade de população, suas relações com as vizinhanças não são mais suficientes, sendo necessário recorrer às áreas cada vez mais afastadas, assegurando-se o transporte e a distribuição. PIERRE GEORGE em *A Cidade* também se refere às adaptações da economia agrícola às necessidades cotidianas da cidade. Diz êle: "essas influências se exercem em limites variados. A ação urbana é difícil de ser limitada, e vários são os fatores que interferem entre suas zonas de influência". Para o abastecimento das grandes metrópoles é necessária a contribuição de zonas de climas diferentes, cuja produção agrícola se processe em épocas diversas, a fim de garantir ao mercado o seu suprimento. Este não deve encontrar-se nunca desprovido.

O volume da produção varia de acordo com fatores físicos e econômicos. Entre os físicos sobressaem as condições climáticas; porém os predominantes são os fatores econômicos: poder de compra do mercado, preferência do mesmo, indústrias alimentares nas fontes produtoras, a armazenagem e os transportes. Todos êles profundamente entrosados em adiantada organização comercial. Esta é percebida quando, por um motivo ou outro, há escassez do produto. Vendo-se prejudicada no seu abastecimento, pode a cidade, temporariamente, viver de seus estoques; porém, à medida que os mesmos se vão esgotando, a subsistência alimentar dos cidadãos torna-se cada vez mais precária.

O problema da distribuição não pode ser resolvido senão por uma organização comercial avançada nas suas duas etapas: atacadista e varejista. Essa não se apresenta da mesma maneira para todos os produtos.

Distinguem-se os produtos que, por sua natureza, podem ser conservados, como por exemplo o feijão, e aquêles cujo consumo deve ser efetuado em curto prazo, como carne e leite não industrializados, hortaliças e frutas.

Para os primeiros, o problema é o da estocagem ao nível do comércio atacadista. É necessária a existência de grandes depósitos bem lo-

---

NR. O presente estudo foi executado em agosto de 1958 para o SESI.

calizados em relação aos transportes, isto é, proximidade do pôrto, das estações ferroviárias ou das estradas de rodagem. É preciso também que os depósitos disponham do indispensável ao acondicionamento e à embalagem das mercadorias.

Para os gêneros de consumo em curto prazo, o problema é de solução mais difícil. A tradicional, observada para os legumes e frutas, é a do Mercado Central, onde se abastecem os varejistas. A última etapa do comércio varejista é a quitanda ou o comércio ambulante: caminhões e carrocinhas.

### CONSUMO E PROCEDÊNCIA

A cidade do Rio de Janeiro, com seus 3 031 000 habitantes, cresceu consideravelmente nos últimos anos<sup>1</sup>. Apresenta sérios problemas em relação ao abastecimento. O primeiro mais grave, é o da quantidade de gêneros alimentícios indispensável a essa população. Outros se seguem, como o da variedade de padrões alimentares e dos tipos de alimentação.

O Rio, além da população de origem carioca, concentra grande número de imigrantes dos estados, e, em menor escala, imigrantes estrangeiros. Seu mercado é sortido, é diversificado. Seus gêneros possuem muitas qualidades que variam desde o tipo mais fino até o popular de preço reduzido. Como exemplos, temos o arroz amarelão e o japonês, a batata amarela especial e a comum, o feijão uberabinha ou o polido e o comum. Mas não cessa aí a variedade do mercado. Há também artigos de importação, como frutas, conservas e bebidas.

Vejamos quais os gêneros de base, os que fazem parte da dieta diária do carioca, os mais procurados pelos consumidores. São eles: entre os produtos de origem animal, a carne, o leite, a manteiga, a banha e o charque; os de origem vegetal, o feijão, o açúcar, o arroz, a farinha de mandioca, alguns produtos hortícolas, como a couve, o aipim, a batata doce, a abóbora e certas frutas como a banana e a laranja. Esses são, sem dúvida, os de preço mais reduzido, os que mais concorrem para a alimentação da classe popular e da classe média. Naturalmente que o consumo de cada um deles varia, segundo as condições econômicas da população e a oferta do mercado.

Outros produtos, como conservas, salsicharia, frutas importadas e alguns hortícolas, como couve-flor, tomate, alface paulista e outros, constituem em geral privilégios da classe média, mais alta ou abastada.

Qual será o consumo *per capita* do carioca em relação a alguns desses alimentos? Pergunta difícil de ser respondida, pois as estatísticas sobre o assunto são deficientes, não estando computado, entre as mesmas, o que entra no Distrito Federal por via rodoviária. Em alguns produtos, como o leite e a carne, que possuem comércio mais organizado, os dados estatísticos são mais facilmente controláveis.

<sup>1</sup> Em 1950 a população era de 2 377 000, em 1953 de 2 604 000, em 1956 de 2 852 000 e em 1958 de 3 031 000. *Anuário Estatístico do Brasil*, IBGE.

A média diária aproximada de consumo de carne fresca de bovinos é de 400 000 quilos e a do leite *in natura* 424 000 litros. Trata-se de dados fornecidos pelo Departamento de Produtos de Origem Animal e Comissão Nacional de Pecuária do Leite, ambos pertencentes ao Ministério da Agricultura. Calculando-se a população na base de 3 000 000 de habitantes, observamos um consumo *per capita* de 133 gramas de carne e 144 cm<sup>3</sup> de leite.

Para outros produtos, como, por exemplo, o arroz, o feijão, o charque, a farinha de mandioca, a batata e a manteiga, o Departamento de Abastecimento da Prefeitura faz uma estimativa do consumo aparente, não estando incluído nêle o que é transportado por caminhão. Assim, em 1957 o consumo diário de arroz foi de 366 666 quilos, cabendo 133 gramas para cada habitante; o do feijão 233 000 quilos, ou 77 gramas *per capita*; o da batata inglesa 200 000 ou 67 gramas; o da farinha de mandioca 166 666 ou 19 gramas e, finalmente, o da manteiga, 20 000 quilos, cabendo de modo aproximado 7 gramas *per capita*.

A julgar pelo que nos indicam as estatísticas, isto é, o aumento constante das safras e das áreas cultivadas no país, observaremos que as disponibilidades alimentares aumentaram sensivelmente. Tomando-se por bases a produção total e a população brasileira no mesmo ano, com relação, por exemplo, ao arroz e ao feijão, observaremos que houve um aumento progressivo dessas disponibilidades: em 1938, havia para cada habitante do país, 39 quilos de arroz e 22 de feijão, em 1948, 51 de arroz e 23 de feijão, em 1957, 66 de arroz e 27 de feijão. O crescimento das disponibilidades anuais *per capita*, entre 1938 e 1957, foi de 27 quilos para o arroz e 5 para o feijão. Para outros, mais intimamente ligados à industrialização, como o charque e a banha, houve também um aumento das disponibilidades: em 1948 havia, para habitante do Brasil, 1,700 quilograma de charque e 1,200 de banha; em 1956, 1,800 de charque e 1,400 quilograma de banha. Notam-se ainda certos produtos que no passado dependiam da importação, como, por exemplo, a batata inglesa, hoje já produzida em várias regiões do país, principalmente no sul.

Pela maior freqüência de certos gêneros, hoje, nos mercados distribuidores do Distrito Federal, observamos que o padrão alimentar do carioca melhorou. Entre êsses, convém notar os que dependiam no seu consumo da indústria do frio, como, por exemplo, a manteiga, o queijo e frutas de importação. Estas se sobressaem, pois, se no passado constituíam privilégio de classe abastada, hoje, embora continuem sendo importadas na sua maioria, aparecem nos mercados populares, como, por exemplo, nas feiras ou nos mercados regionais.

Muito contribuíram para a melhoria do padrão alimentar do carioca o desenvolvimento da indústria, dos transportes, da ciência médica e da higiene, acrescentando-se ainda outras, como os reajustamentos salariais e a criação de cooperativas de consumo entre as classes proletárias e a classe média, destacando-se nesta a dos funcionários públicos.

O problema atual é o da manutenção dêste padrão alimentar, que se vê seriamente ameaçado, devido ao alto preço que paga o consumidor pelo seus alimentos, fato decorrente da elevação do custo de produção, que constantemente se eleva, em consequência dos aumentos sucessivos de tudo o que contribui para a sua produção e circulação: valorização das terras, equipamento industrial, mão-de-obra, transporte, etc., decorrentes da situação inflacionária do país.

Qual é a procedência dos gêneros de base da dieta cotidiana do carioca? Quais as zonas de influência do mercado do Rio de Janeiro?

Elas se espalham em limites variados, atravessando muitas vezes áreas incultas ou destinadas ao abastecimento de outros mercados, ou de produção orientada para o mercado externo. Generalizando podemos dizer que a influência do Distrito Federal, em relação ao seu abastecimento, se faz sentir do Pará ao Rio Grande do Sul, refletindo a tradição da nossa agricultura de subsistência. CAIO PRADO JÚNIOR, em *Formação do Brasil Contemporâneo* explica que, já no passado, as culturas alimentares se localizavam longe dos aglomerados urbanos, embora êsses fôsem seus únicos mercados. Diz êle: "as grandes cidades são sempre centros de grande lavoura; resultam aliás da presença destas grandes lavouras, únicas atividades capazes na colônia de provocar a formação de aglomerações urbanas de certo vulto".<sup>2</sup>

Tôdas as regiões do país contribuem com parcela maior ou menor, neste ou naquele produto, na sua qualidade superior ou inferior, ou em certo grupo dos mesmos. Na realidade, o que se observa é a tendência para a especialização das áreas produtoras em gêneros que, devido à sua conservação, estão intimamente ligados aos transportes e às distâncias do mercado consumidor. Assim, nas áreas próximas encontramos a produção dos chamados gêneros perecíveis aproveitando as condições favoráveis de clima e de relêvo. Mais longe, estão as de produção dos cereais, do feijão e de outros gêneros que podem ser estocados. Porém, nem sempre essas diferenciações são muito nítidas, pois é freqüente ver os gêneros perecíveis serem produzidos em áreas que também contribuem com arroz ou feijão. Como exemplo temos a "Zona da Mata", de Minas, produtora de leite, carne, arroz e feijão; a de "Miracema", no estado do Rio, produtora de leite e arroz. Outras vezes, a proximidade não tem influência no mercado, pois outros fatores interferem de modo preponderante, como podemos ver em vários trechos da zona rural do Distrito Federal, atualmente já absorvidos pela expansão urbana.

Vejamos, em primeiro lugar, qual a procedência dos gêneros que podem ser estocados, como arroz, feijão, batata inglesa, farinha de mandioca, banha, charque e manteiga com sal.

De início, é preciso levar em consideração a variedade dos padrões alimentares, isto é, a qualidade do gênero consumido, o que se reflete profundamente no volume da produção e na extensão de sua área culti-

<sup>2</sup> PRADO JÚNIOR, CAIO: *Formação do Brasil Contemporâneo*, p. 154.

vada. Assim, o maior consumo de arroz é o do “bleu rose” do Rio Grande do Sul e o japonês do Maranhão, estados que ocuparam, em 1956, o primeiro e o quarto lugar em relação ao volume da produção e o terceiro e o quarto em relação à extensão da área cultivada<sup>3</sup>.

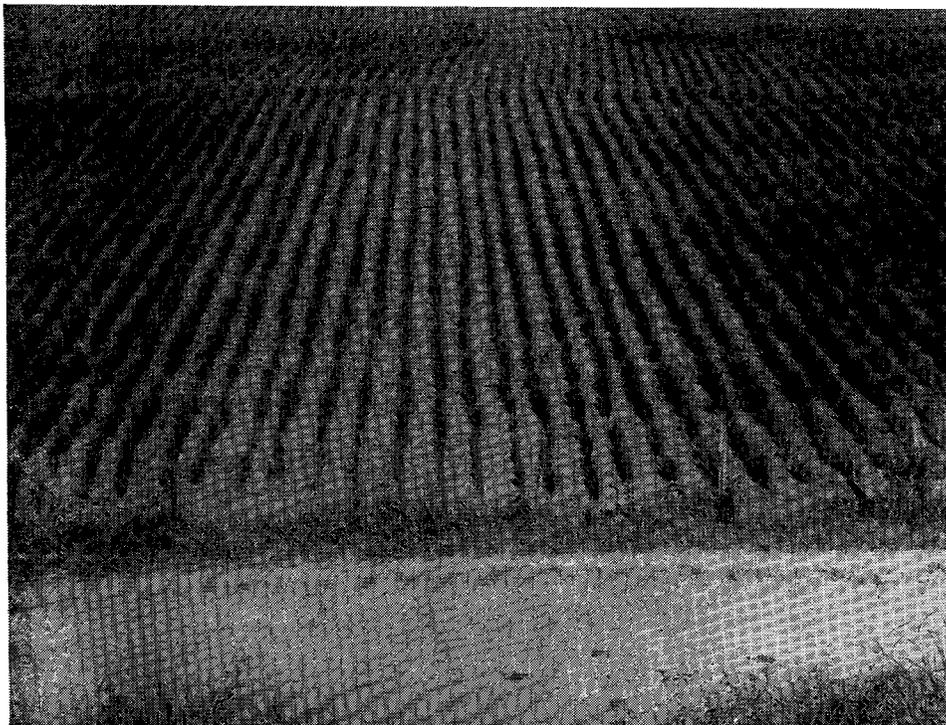


Fig. 1 — Zona da Mata de Minas Gerais — Várzea cultivada com arroz. Proximidade da cidade de Leopoldina.

As áreas que mais contribuem com esses tipos de arroz para o consumo do carioca são a “Depressão Central” e o “Litoral Lagunar” do Rio Grande do Sul, e a “Planície Maranhense”, sobressaindo nesta o trecho situado entre os rios Pindaré e Mearim. Há, porém, ainda para o arroz, uma grande variedade de qualidades, classificadas por tamanhos de grãos. *Arroz de grãos longos*: “amarelão”, proveniente do Triângulo Mineiro, sul de Goiás e São Paulo; segue-se o chamado “tipo amarelão”, procedente do Rio Grande do Sul, do estado do Rio, da “Zona de Miracema”; do Pará, da “Zona Bragantina”, e de Sergipe e Alagoas, da “Zona do Baixo São Francisco”. Este é o arroz de maior luxo, o de consumo da classe média e abastada. *Arroz de grãos médios*: o procedente de Minas, principalmente da “Zona da Mata”, de Goiás, de São Paulo, de Santa Catarina, do Pará, de Sergipe, de Alagoas, o chamado “agulha”, e o do Rio Grande do Sul, que é o “Bleu rose”. *Arroz de grãos curtos*: o “japonês”, que vem do Rio Grande do Sul e do Maranhão.

<sup>3</sup> Em relação à quantidade produzida destacam-se: o Rio Grande do Sul em 1.º lugar, com 790 302 t; 2.º São Paulo com 751 013 t; em 3.º Minas Gerais com 591 147 t e 4.º Maranhão com 250 101 t; em relação à área cultivada: 1.º São Paulo, com 682 410 ha, 2.º Minas Gerais com 527 415 ha; 3.º Rio Grande do Sul, com 290 030 ha e 4.º Maranhão, com 200 978 hectares. Fonte: *Anuário Estatístico do Brasil*, 1957.

Cada uma dessas categorias é subdividida em outras, que são no mínimo três: “extra”, “especial” e “superior”. O “amarelão”, procedente de Minas Gerais e de São Paulo, como o “tipo amarelão”, que vem do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e o “Miracema”, do estado do Rio, possuem cinco classificações, isto é, além de “extra”, “especial” e “superior”, têm ainda a de “bom” e “regular”. Os mais cotados na bolsa de Gêneros Alimentícios são “amarelão” e “tipo amarelão”, que alcançam em geral preços mais elevados, cujas cotações médias em 1956 variaram entre Cr\$ 1 039,00 para o amarelão “extra”, paulista, mineiro e goiano e Cr\$ 779,00, para o “Miracema”, também “extra”, por saco de 60 quilos. O mais barato é o japonês, cuja cotação média foi de Cr\$ 693,00 por saco de 60 quilos.

O feijão mais procurado pelo carioca, é, sem dúvida, o feijão preto, e dêste o conhecido como “uberabinha”. Dizem as donas de casa que é êste o feijão de cozimento mais rápido, de caldo mais grosso e mais saboroso. Para o feijão preto não existem tantas gradações como observamos para o arroz, devido ao fato de haver para aquêle maior procura. As categorias variam de “polido” a “comum”, excetuando-se o “uberabinha”, que aparece como “especial”, e o do “Rio Grande do Sul”, que além de “polido”, tem a de “catado”. Quando se trata de feijão de safra do momento surge ainda o termo “novo” ao lado das classificações citadas. O “uberabinha”, especialidade do “Triângulo Mineiro” e do sul de Goiás, é o que alcança maior cotação na bolsa, tendo atingido em 1956 a média de Cr\$ 1 020,00 por saca de 60 quilos, enquanto o melhor tipo do Rio Grande do Sul chegava a Cr\$ 959,00. Os estados que mais contribuem para o abastecimento do Distrito Federal em feijão, são: o Rio Grande do Sul, principalmente com as “Zonas da Colônia Baixa”, e “Alto Uruguai”, Minas Gerais com o “Triangulo”, “Zona Sul” e “Zona da Mata”, e Goiás, com a parte sul do estado, predominando nas áreas do “Vale do Paranaíba e “Mato Grosso de Goiás”. Outros estados, como Paraná, e Santa Catarina, também apresentam sua contribuição.

Na produção de batata inglesa, hoje de procedência nacional, sobressaem os estados sulinos, em particular o de São Paulo, que é o maior fornecedor. Sua principal área produtora para o Distrito Federal é a proximidade da capital, com os municípios de São Paulo, Moji das Cruzes, estendendo-se para o norte em direção a Campinas e Bragança Paulista, para leste, ao vale do Paraíba com São José dos Campos e Taubaté, e para oeste, nas proximidades da Sorocabana, com os municípios de Piedade, Sorocaba, Itaberá, Fartura e outros. Os produtores estão organizados em cooperativas, fornecendo alguns ainda ovos como, por exemplo, os das cooperativas de Cotia, Bandeirantes e Mista de Taubaté. A batata paulista é a de maior valor no mercado, tendo 4 gradações como “florão” “especial”, de “primeira” e de “segunda”. A cotação da “florão” em 1956 foi, em média de Cr\$ 547,00, enquanto que a de primeira do Paraná foi de Cr\$ 421,00 por saco de 60 quilos<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> As cotações apresentadas correspondem aos preços CIF Rio de Janeiro. Estatística de Preços de 1956, da Bolsa de Gêneros Alimentícios do Rio de Janeiro.

Entre os produtos transformados, como a farinha de mandioca, o charque, a banha e a manteiga, os estados que mais exportam para o Distrito Federal são: o Rio Grande do Sul, com farinha, banha e charque; Minas Gerais e Goiás, com manteiga e charque; Santa Catarina, com farinha e banha, e Bahia, com farinha de mandioca.

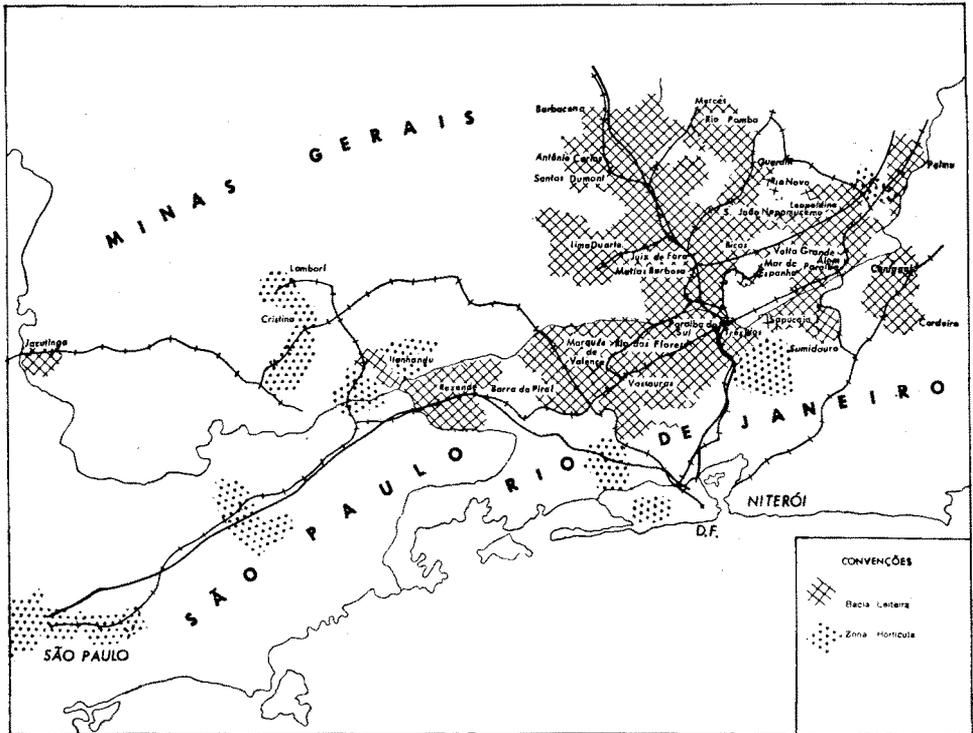


Fig. 2

Os perecíveis são os que se localizam mais próximo à cidade e aos grandes eixos de transportes, assim como o leite, a carne, verduras, frutas e ovos. Entre esses é o leite *in natura* o que depende de consumo mais rápido, pois cada hora que se distancia da ordenha, requer uma série de recursos para sua conservação, exigindo vigilância e rigoroso cuidado, por parte de técnicos especializados e da legislação. O leite *in natura* de consumo do carioca é o tipo "C, isto é, com 3% de gordura. A bacia leiteira espalha-se principalmente pela "Zona da Mata" e do "Vale do Paraíba", junto às Estradas de Ferro Central do Brasil e Leopoldina, distantes os centros produtores do mercado consumidor por vezes até 400 quilômetros. A "Zona da Mata" é a que mais contribui, destacando-se nela os municípios de Leopoldina, Juiz de Fora, Volta Grande e Matias Barbosa. Segue-se a produção do "Vale do Paraíba", com os municípios de Resende, Marquês de Valença, Três Rios e outros.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Segundo inquérito feito pela Comissão Nacional de Pecuária do Leite no ano de 1952, a "Zona da Mata" apresentava a produção média diária de 191 184 litros, e o "Vale do Paraíba", 143 218. Na primeira, entre os municípios que possuíam usinas e postos de recepção notavam-se os de Leopoldina, com produção média diária de 34 272 litros, Juiz de Fora, com 25 218, seguindo-se os de Volta Grande e Matias Barbosa, com respectivamente 24 766 e 20 271 litros diários. No "Vale do Paraíba", Resende com 34 341, seguindo-se Marquês de Valença, com 34 189, e Três Rios, com 23 949 litros.

A carne verde é procedente do estado do Rio, de São Paulo e de Minas (da "Zona da Mata"). Os matadouros que abastecem o Rio se situam no vale do Paraíba, como Cruzeiro, Três Rios, Barra Mansa, Mendes e Barra do Piraí; outros, na Baixada Fluminense, como Majé, Nova Iguaçu, Meriti, Duque de Caxias e Santa Cruz. A congelada, importada às vêzes na entressafra, é originária principalmente do Rio Grande do Sul e do estado de São Paulo.

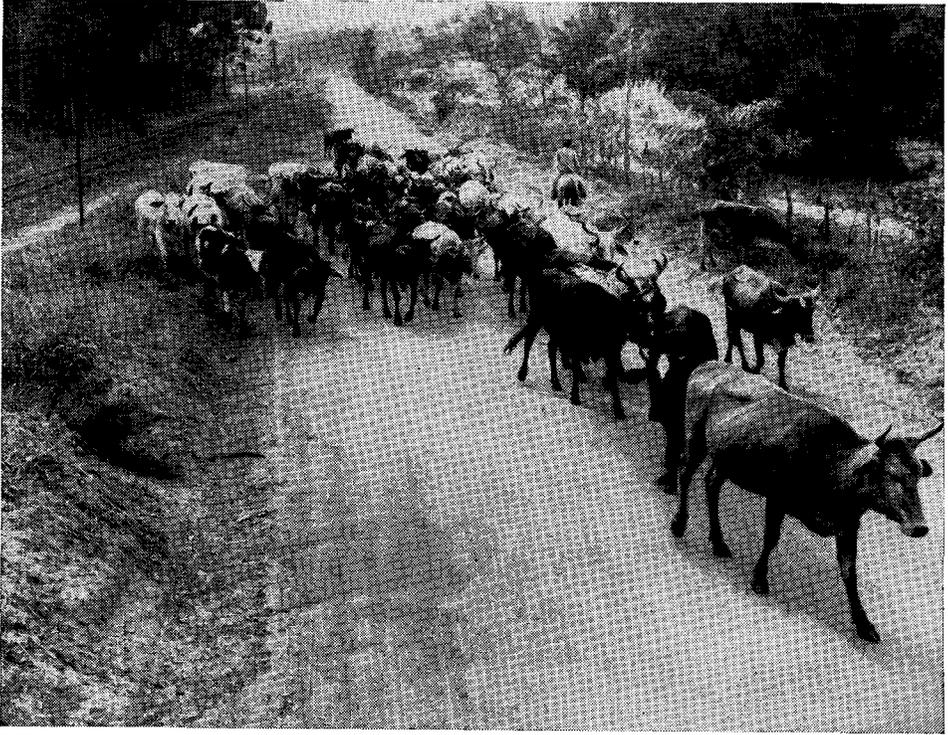


Fig. 3 — Boiada de gado para corte em Santa Rita do Sapucaí, Minas Gerais

Na localização das áreas produtoras de verduras, hortaliças, ovos e frutas, observamos mais uma vez a influência da proximidade do centro consumidor e dos principais eixos de transportes; tôdas localizadas perto das principais rodovias, servindo a Rio-São Paulo e a Rio-Petrópolis como ligações e vias de circulação. É o caminhão o único meio de transporte para êsses produtos tão procurados pelo mercado do Rio e que a cidade precisa receber em ritmo quase diário, dadas as deficiências de instalações apropriadas no mercado atacadista e nos distribuidores, para uma permanência mais prolongada. Para não haver perdas, o transporte de cada zona de produção é feito várias vêzes por semana. São Paulo é o estado que mais contribui, com a porcentagem média de 50%. A área produtora é a vizinhança da capital, destacando-se os municípios de São Paulo e de Moji das Cruzes. Em segundo lugar vem o estado do Rio, com 30%, sobressaindo os municípios de Teresópolis, Vassouras, Miguel Pereira e Itaguaí. O estado do Rio concorre mais com hortaliças e frutas. Segue-se em terceiro lugar o sul de Minas, com os

municípios de Itamonte, Maria da Fé e Passa Quatro, sendo a contribuição média dêste estado de 15%. Finalmente, a área rural do Distrito Federal, com Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz e lavouras quase de quintal observadas em certos trechos de subúrbios como Cascadura, Realengo, Deodoro, Bangu, Anchieta e Coelho Neto; a contribuição do Distrito Federal é de 5%.<sup>6</sup>

Os períodos de safra interferem não somente para a manutenção do mercado abastecedor, sempre bem provido, mas ainda no preço da mercadoria.

Para o arroz que vem do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina, a safra se processa quase na mesma época, com a diferença de um mês de atraso para o último, iniciando-se no fim de março, vai até maio ou junho. O de Minas Gerais, Goiás e São Paulo tem seu período em maio-junho; o de Sergipe e Alagoas, em agosto e setembro, e o do Norte do país, como os estados do Maranhão e Pará, em julho e agosto.

O feijão preto do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e do Paraná tem suas safras no período de dezembro a fevereiro. O procedente de Minas e Goiás, no período que se inicia em fins de maio e que vai às vezes até o mês de agosto, sendo junho o auge da safra.

Para o charque, a matança se inicia em janeiro, predomina em fevereiro e vai até março, seguindo-se o período de salga. É comum, no fim do ano ou no início do mesmo, o charque já chegar ao Rio com a côr diferente, indício de que o produto já está velho. Os atacadistas lavam a carne e salgam-na novamente, recuperando a mercadoria, inclusive no seu peso.

Para a manteiga, o auge da safra é o mês de dezembro, tendo início em novembro e estende-se até janeiro.<sup>7</sup> É interessante observar como para os produtos de transformação de origem animal a época da safra coincide, de modo geral, com o período de predominância das chuvas, época em que os pastos estão em boas condições e que o gado se encontra mais gordo.

Esses produtos são então estocados nas fontes de produção, nos pontos de embarque ou nos depósitos atacadistas, só surgindo nos mercados distribuidores à medida das necessidades dos consumidores.

Em relação aos produtos agrícolas, as safras se substituem umas às outras, abastecendo o mercado, que se vê diante de vários fornecedores e provocando a concorrência entre as diversas zonas produtoras.

De modo geral, quanto mais longe da safra mais elevado é o preço que alcança o gênero alimentício. Outras vezes porém acontece que já nas proximidades da nova safra o produto se desvaloriza um pouco, em virtude de perspectivas mais promissoras para esta. Outras vezes, há superprodução; observa-se então a corrida para ver quem coloca primeiro a mercadoria na praça.

<sup>6</sup> Os dados estatísticos e os referentes à procedência foram fornecidos pelo Setor de Produtos Vegetais do Conselho Coordenador do Abastecimento.

<sup>7</sup> Os períodos de safra foram indicados pelo Sr. EDGARD ROBERTO RHIL, superintendente da Bolsa de Gêneros Alimentícios do Rio de Janeiro.

Convém notar que a estocagem é extremamente deficiente, sobretudo em relação às condições técnicas, o que acarreta, às vezes, como no caso do arroz, a desvalorização do produto, que perde sua côr originária, tornando-se escuro e de aspecto menos agradável. Quanto ao feijão, fica mais duro e ressequido, não podendo competir com o produto da nova safra.

## OS TRANSPORTES E O COMÉRCIO ATACADISTA

Os transportes variam de acôrdo com o gênero alimentício, com a necessidade do mercado e principalmente com a transação comercial efetuada.

A organização comercial e os transportes são intermediários obrigatórios entre o produtor e o consumidor, pois na realidade quem toma providências para assegurar a circulação do produto é o mercado atacadista.

Para os gêneros perecíveis, como leite, carne, verduras e frutas, gêneros que procedem de áreas mais próximas, o transporte é ferroviário ou rodoviário. Assim, por exemplo, para o leite e para a carne, a predominância é de transporte ferroviário, embora para o primeiro já se observe, ultimamente, tendência para incremento do rodoviário, devido ao aumento dos carros-tanque. Atualmente, o Distrito Federal conta com uma frota de 25 carros-tanque, com a capacidade total de 294 000 litros diários.<sup>8</sup> Em relação às verduras, ovos e frutas, o caminhão é quase o único veículo usado, sendo seu proprietário, na maioria das vezes, intermediário entre o produtor e o mercado atacadista.

A tendência atual é para um aumento intensivo do emprêgo dos transportes rodoviários, não somente para os gêneros citados, como também para outros, a saber, manteiga, batata inglesa, farinha de mandioca, etc., em conseqüência da grande expansão das estradas de rodagem no país, ligando de modo mais direto um ponto ao outro, evitando escalas e baldeações das mercadorias. O caminhão é o transporte certo quanto à disponibilidade e apresenta maior segurança em relação a desvios e perdas dos gêneros.

Os transportes marítimos, embora reduzidos, contribuem mais do que os ferroviários, que se apresentam hoje extremamente deficientes. O fato de grande parte da produção ser originária de estados sulinos, com portos de destaque na navegação de cabotagem, favoreceu a predominância do transporte marítimo sobre as estradas de ferro, evitando maior número de baldeações e de intermediários, pois é comum ver, quando muda a estrada, surgir novo intermediário.

A distribuição das mercadorias, uma vez no Distrito Federal, varia de acôrdo com o mercado a que se destina. O Rio, além de ser mercado consumidor, é ainda redistribuidor, abastecendo não somente cidades próximas (Nilópolis, Duque de Caxias, São João de Meriti) em gêneros como arroz, feijão, charque e outros, mas exportando para várias

<sup>8</sup> Dados estatísticos da Comissão Nacional de Pecuária do Leite.

regiões afastadas do país, como faz, por exemplo, com o arroz do Maranhão para o interior de Minas, charque e arroz do Rio Grande do Sul para o Nordeste, etc.

O desenvolvimento dos transportes rodoviários não diminuiu esta função, uma vez que contribuiu para maior concentração de firmas atacadistas no Rio, firmas essas que comerciavam com outros estados. O pôrto, apesar de o seu movimento de cabotagem em relação aos gêneros alimentícios não ser, hoje em dia, tão expressivo quanto poderia ser em relação à extensa linha de costa e aos portos existentes, confirma que o Rio é mercado redistribuidor em gêneros alimentícios. Assim, por exemplo, em 1956 o Distrito Federal importou por via marítima 3 655 toneladas de batata inglesa, exportando 3 144; 4 261 de charque, exportando 3 023; e 3 257 de feijão, exclusive o prêto, exportando 1 548 toneladas (Serviço de Estatística Econômica e Financeira, Ministério da Fazenda).

O mercado consumidor carioca se beneficia dessa situação, apresentando, de modo geral, em relação às capitais do país, com exceção de São Paulo, maior variedade de gêneros alimentícios e menor preço. Vejamos, por exemplo, a média dos preços no varejo durante o mês de junho de 1958, do arroz Bleu Rose, banha, batata amarela e especial, charque e manteiga, nas praças do Rio Branco, Teresina, Recife, Belo Horizonte e Distrito Federal.

GÊNEROS (kg)	Rio Branco	Teresina	Recife	Belo Horizonte	Distrito Federal
	Cr\$				
Banha.....	65,00	60,00	66,00	56,00	51,00
Batata amarela e especial.....	50,00	20,00	20,00	15,00	13,00
Charque.....	75,00	60,00	66,00	65,00	53,00
Manteiga.....	172,00	160,00	145,00	120,00	139,00

FONTE — Departamento de Planejamento e Preços da COFAP.

A distribuição da produção dos gêneros alimentícios desde a fonte até os consumidores é feita através de uma rede comercial extremamente complexa, em que aparecem numerosos intermediários, como exportadores, importadores, representantes, comissários e consignatários e atacadistas; todos profundamente entrosados uns com os outros, exercendo várias funções e às vezes interferindo, mesmo, como varejistas. A denominação de atacadista não implica esta ou aquela função, e sim, um intermediário, podendo ser importador, representante, comissário ou consignatário.

A base do comércio atacadista é a aquisição nas fontes de produção, de modo direto, por êste ou aquele preposto. O sistema de transação é o do crédito bancário entre os numerosos revendedores, o que acarreta a elevação do preço da mercadoria, devido ao acréscimo no mesmo da comissão paga a cada intermediário, dos juros e despesas bancárias e às vezes de novo impôsto de vendas e consignações.

A estocagem da produção se efetua nos depósitos, nos trapiches do Cais do Pôrto ou nas casas atacadistas, que vendem para o varejo de acôrdo com suas necessidades. Em geral, os grandes depósitos dão o "tipo" da mercadoria, isto é, misturam duas ou mais qualidades da mesma, como por exemplo, o arroz amarelão "especial" com o "bom", e o "regular" com o "superior" ou "extra". Em seguida, empacotam essa mercadoria, que recebe determinado nome, como arroz "Cibele", "Bandeirante", "Paulista", etc., numa grande variedade. O empacotamento serve a dois objetivos principais: o da propaganda entre os consumidores e o da maior rapidez para o varejista, quando atende sua clientela.



Fig. 4 — Rua do Acre — Concentração do comércio atacadista em secos e molhados. Grande número de caminhões estacionados junto às calçadas das casas atacadistas, dificultando a circulação.

Os depósitos se localizam de preferência no centro da cidade, espalhando-se entre a praça Marechal Âncora, avenida Presidente Vargas, avenida Salvador de Sá, praça da Bandeira, estação Alfredo Maia e Barão de Mauá, avenida Francisco Bicalho e o mar, continuando pela praia de São Cristóvão, avenida Brasil até a avenida Prefeito Olímpio de Melo e avenida Suburbana. O maior número deles situa-se junto ao Cais do Pôrto, na avenida Rodrigues Alves, aproveitando-se das vantagens oferecidas pelo pôrto e pelas estradas de ferro. São em número aproximado de 80, ocupando velhos prédios ou trapiches do Cais do Pôrto, alojando mal a mercadoria, que às vêzes fica exposta a desvios e danos, principalmente quando a permanência da mesma nesses lugares é mais demorada. É também nessa área que se concentram, de preferência, as

associações de classe do comércio atacadista, do varejista, dos empregados que trabalham no Cais do Pôrto e a “Bolsa de Gêneros Alimentícios”. Os sindicatos são inúmeros: Sindicato do “Comércio Atacadista de Gêneros Alimentícios”, do “Comércio Atacadista de Carnes Frescas”, “Comércio Atacadista de Carnes Congeladas”, do “Comércio Varejista”, do “Comércio Ambulante”, dos “Trabalhadores do Comércio Armazenador”, dos “Trabalhadores da Indústria do Frio”, dos “Despachantes Aduaneiros, Carregadores e Transportadores”, e assim por diante.

É interessante observar como o centro da cidade, em particular a área próxima ao mar, não está em condições de alojar êsse intenso comércio. O tráfego dos caminhões é feito com dificuldade nas suas ruas, que se apresentam atravancadas, dificultando a circulação, e acarretando perda de tempo no desembarque dos gêneros.

A comercialização dos produtos hortícolas difere em parte, sendo menos numerosos os intermediários entre o produtor e o consumidor. A proximidade das zonas de produção dos mesmos, como também a urgência com que precisam ser exportados, são fatores que contribuem para essa diminuição. Na maioria das vezes, a mercadoria é comprada em consignação, pagando-se pela mesma preços que o mercado atacadista estipula. Cabem ao agricultor os riscos e estragos, além do frete do caminhão. Só em casos excepcionais, o lavrador realiza diretamente seu comércio, vendendo seu produto nas feiras. O transporte é a escuridão para os produtores, que se vêem obrigados a vender ao caminhão do Mercado Municipal, ou ao de um particular, cujo proprietário nada mais é do que um intermediário entre o produtor e o mercado concentrador.

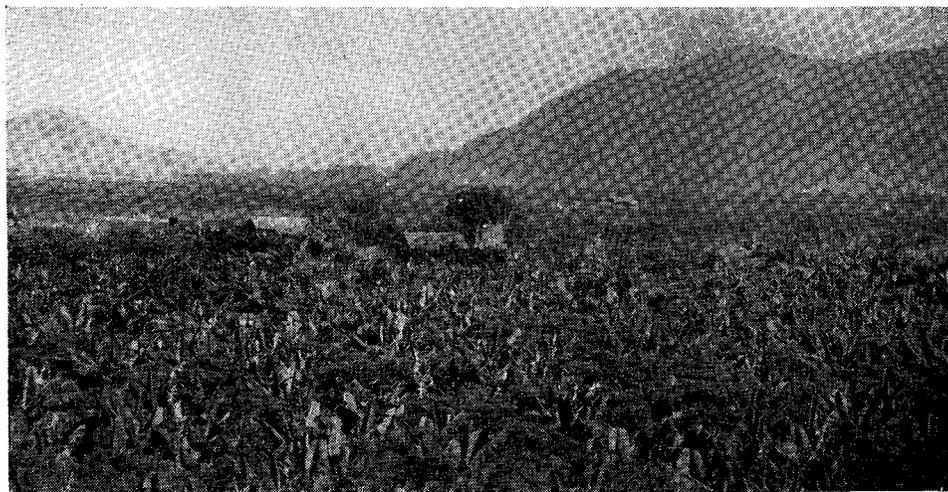


Fig. 5 — Zona rural do Distrito Federal — Bananais na baixada de Jacarepaguá.

Às vezes, observa-se maior variedade nos métodos de compra das verduras, porém, quando isso acontece, em geral foge ao âmbito do Mercado Municipal. Assim, no estado do Rio é comum o sistema da compra de produtos hortícolas nas feiras. Essas permitem ao lavrador

maior expansão de seu comércio, vendendo seus produtos onde há maior concorrência de compradores, alcançando as verduras preços mais elevados. No município de Vassouras, em Avelar e Pati do Alferes, por exemplo, essas feiras têm grande significação na venda da produção. Segundo informações do Dr. VIRGÍLIO GONÇALVES LEDO, assistente-técnico do Conselho Coordenador do Abastecimento, neste município são realizadas três feiras semanais, cada uma exportando em média 8 caminhões, perfazendo um total por semana de 24. O transporte até as feiras, é feito no lombo de animais ou em carroças; a embalagem varia, sendo usada a caixa para o tomate, vagem, cenoura e outros produtos de tamanho menor e que menos suportam os solavancos do caminhão, e o saco para couve-flor, o repólho e outros. O principal mercado comprador dos produtos hortícolas do estado do Rio, é o de Madureira, em que os produtores alcançam melhores preços.

É mínima a porcentagem de lavradores que dispõem de acesso direto ao público consumidor, mesmo em relação aos do Distrito Federal. Êsses seguem geralmente um dos quatro caminhos: venda direta nas feiras livres, na porta do sítio, fornecimento do produto a terceiros para que vendam em seu nome, ou — caso mais freqüente — entrega em comissão ao barraqueiro do Mercado de Madureira ou Municipal. Contudo, entre êsses lavradores destacam-se os horticultores de Jacarepaguá e Campo Grande, que trabalhando mais próximo do centro da cidade, levaram suas especializações nas atividades agrícolas a um nível bem elevado, produzindo repólho, pimentão, abobrinha, agrião, alface, acelga, couve,

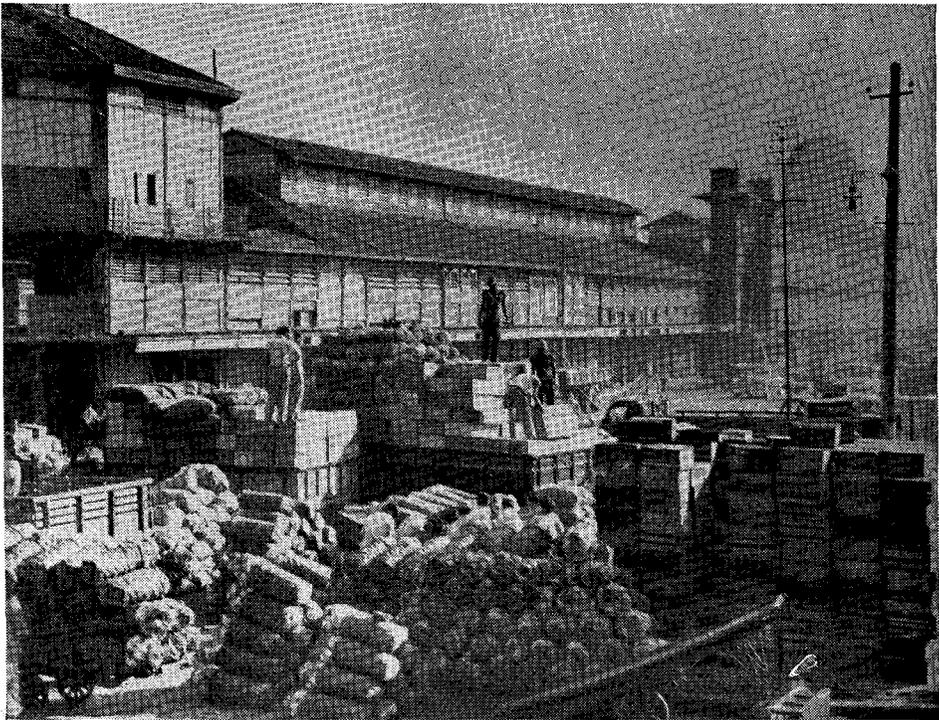


Fig. 6 — Mercado Municipal — Caminhões carregados esperando lugar para alojamento dos produtos. Carrinhos de mão utilizados para os transportes interiores.

berinjela, cenoura, chicória, beterraba, rábano, rabanete, salsa, cebolinha e quanta coisa mais. Esses geralmente vêm às feiras livres dos subúrbios e da zona norte, de modo direto, ou indireto por um sócio da exploração rural ou através de prepostos. Porém, o restante dos lavradores, a grande massa, se entrega a atravessadores, ao dono do caminhão que lhes vai ter ao sítio ou chácara ou ao agente do Mercado Municipal. O transporte é o instrumento de libertação para os raros felizardos que dêle dispõem. João GONÇALVES DE SOUSA, em interessante inquérito feito na área rural do Distrito Federal, apurou que, entre 605 lavradores, apenas 38 declararam possuir transporte próprio. Ridícula proporção de 1 para 15.

Se, nas proximidades da cidade, se observa esta predominância do fator transporte para a influência do mercado central receptor, imaginemos o quanto ela se faz sentir nas áreas mais afastadas. Isso explica bem a razão pela qual a absoluta maioria dos lavradores não pode furar o bloqueio armado pelo Mercado Municipal, colocando assim o produto de seu esforço diário nas mãos do agente da especulação.

Fogem um pouco a isso os Mercados de Campinho e Madureira, que representam mercados mais livres, onde 31% dos lavradores do Distrito Federal levam suas mercadorias e onde se abastecem consumidores e intermediários.

Para os ovos, a comercialização se realiza de forma mais direta, procurando seu produtor colocá-los nas empresas que distribuem aos armazéns, mercearias, confeitarias e outras, como a Brasilaves e a Cotia, ou, quando próximos à cidade e dispendo de transporte, vendem diretamente nas feiras. Sua produção exige maior capital, não permitindo aos produtores os lucros excessivos dos intermediários.

Em relação às frutas de maior consumo, o Rio se abastece principalmente do refugio da exportação. Geralmente as que não são de interesse do mercado externo, como por exemplo as bananas "prata", "ouro", "são-tomé" e outras, aparecem menos freqüentemente, o mesmo se observando em relação às laranjas "seleta" ou "baía", produtos que logram preços mais elevados.

É o Mercado Municipal o grande concentrador da produção de verduras e frutas. Sua influência é notória na manutenção do preço elevado, interferindo diretamente no volume da produção, mantendo escassa a mercadoria, a fim de garantir seu preço alto. Produtores e proprietários de caminhões ficam a sua mercê, pois é êle o único mercado distribuidor para as zonas sul e central, influenciando ainda na distribuição para as zonas norte e suburbana. Esse mercado concentra, de modo aproximado, 80% da distribuição de verduras no Distrito Federal; sua localização central é de extrema importância na distribuição das mercadorias, produtos perecíveis que têm de ser vendidos o mais rapidamente possível, representando, também, um fator de segurança para os varejistas que convergem de todos os pontos da cidade. Porém, é extremamente deficiente. Não tem, hoje em dia, capacidade para alojar a pro-

dução. Arcaico nas suas instalações, não dispõe de frigoríficos e é pequeno em relação às necessidades do consumo, atravancado e apertado em relação à circulação e ao comércio intensivo aí realizado. Os caminhões ficam, muitas vezes, parados dias e dias, à espera de que o mercado possa alojar suas verduras. Os transportes interiores são os carrinhos de mão; os legumes espalham-se de forma desordenada pelas praças, varandas, varões e até mesmo no chão.

Pelo que foi exposto, verifica-se que vários são os problemas do abastecimento do Distrito Federal. Entre esses, o mais grave é o dos intermediários monopolistas, que, com seu poderio financeiro, criam sérios obstáculos à circulação e à distribuição dos gêneros, a fim de auferirem lucros maiores. Em inquérito realizado, há quatro anos, na Secretaria da Indústria e Comércio da Prefeitura, foi revelado que, entre 138 firmas distribuidoras de arroz, no Distrito Federal, 12 vendiam mais de 40%; entre 84 de banha, 6 também mais de 40%; entre 74 de charque, 6 mais de 50%, e, apesar de o milho não constar deste estudo, entre 93, uma vendia mais de 40%.

Para distribuição do leite e da carne, o comércio é diferente, não havendo tantos intermediários, graças às condições técnicas indispensáveis ao tratamento dos mesmos e à necessidade de consumo rápido.

Na produção e distribuição do leite o sistema predominante é o de cooperativas filiadas a uma Central. Esta recebe o leite procedente das diversas usinas e postos de recepção, faz a pasteurização do mesmo e envia aos postos distribuidores da cidade, às leiterias, mercearias e outros estabelecimentos que vendem o produto. Esta distribuição se faz de dois modos: leite engarrafado e fechado com fecho inviolável, que pode ser a domicílio ou não, e leite vendido nas torneiras dos carros-tanque, ou outros veículos a motor, tração animal e humana. O entreposto central situa-se no centro da cidade, junto à estação de Triagem, ocupando a área de 44 000 m<sup>2</sup>. É aí que se localizam os serviços de administração, recepção, exame, pasteurização, lavagem do vasilhame e engarrafamento, contando ainda com instalações para a fabricação da manteiga, frigoríficos para a estocagem da mesma, almoxarifado, enfim todos os serviços correlatos. Sua maquinaria é moderna e facilita a rapidez da distribuição. Nas plataformas destinadas a receber o vasilhame e os carros-tanque que vêm cheios do interior, estão os descongeladores, balanças automáticas e os tanques de recepção. A usina de Triagem tem capacidade para receber, pasteurizar e engarrafar 20 000 litros por hora, ou sejam 300 000 diários e fabricar diariamente 5.000 quilos de manteiga. Seus postos distribuidores são em número de 7, sendo 4 na "zona sul" e 3 na "zona norte". A CCPL concorre aproximadamente com 62% da distribuição do leite no Distrito Federal. Desses 62%, 28% são vendidos a granel e 34% engarrafados. Seguem-se a distribuição do leite feita pela Cia. Mineira de Laticínios, com 23%, pelo frigorífico de Caxias, com 8%, e outros, inclusive fornecedores do leite cru, com 7%.

A carne é distribuída pelos matadouros aos açougues, supermercados, mercados, mercadinhos, que a vendem em diferentes categorias, como carne de primeira (alcatra, patinho, lagarto, chã de dentro e filê), carne de segunda (peito, pá e acém), carnes empacotadas — carnes de luxo como “chateaubriand”, “boi à moda”, “tornedor”, “bifes enrolados” e outros até a carne moída, que por sua vez, também varia entre a comum e a carne para “bife tártaro”. As carnes de primeira provêm do traseiro do boi, aproveitando-se os dianteiros, desprezados por vários açougues, para a exportação. Os açogueiros dos subúrbios costumam adquirir dianteiros, como também os postos revendedores da COFAP. O gado é comprado em lotes nos invernistas da Zona da Mata e do vale do Paraíba, intermediários entre o produtor e o matadouro, sendo o pêso e valor determinados por estimativa. Os donos de matadouros arrendam pastos, situados nas áreas próximas à cidade, onde o gado permanece durante certo tempo, trazendo-o à medida das necessidades do mercado consumidor.

Atualmente estão em construção dois grandes mercados, localizados em partes diferentes da cidade. O primeiro, sob o nome de “Centro de Abastecimento São Sebastião”, localiza-se na confluência das estradas de rodagem Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, ocupando uma área de 500 000 m<sup>2</sup>, dividida em quatro setores: cerealista, com 173 351 m<sup>2</sup>, indústrias alimentares, com 193 332 m<sup>2</sup>, horti-granjeiro, com 66 502 m<sup>2</sup> (três vezes a área do Mercado Municipal) e residencial, para o pessoal que vai trabalhar no lugar, com 42 588 m<sup>2</sup>. O setor cerealista constará de 216 armazéns, com a capacidade total de armazenagem de 260 milhões de quilogramas; ainda neste setor será construído o edifício da “Bolsa de Gêneros” com escritórios e 196 *stands* onde se processarão as operações de compra e venda dos gêneros por atacado, além de salas para conferências, de exposição e auditório, lojas na parte inferior, serviço telefônico, restaurante e clube. O horti-granjeiro, com 871 lojas, terá capacidade total diária de manipulação de quatro milhões de quilos de legumes, hortaliças e frutas. No de indústrias alimentícias o projeto visa à instalação de abatedouros para aves e pequenos animais, frigoríficos para ovos, fábricas de salsichas, moagens, instalações para beneficiamento de frutas, legumes e hortaliças e indústrias correlatas, como instaladores de refrigeração, caixotaria, oficina mecânica, postos de serviço para caminhões, etc. Além dos setores acima descritos, há ainda, junto ao Centro de Abastecimento São Sebastião”, uma área de 1 000 000 m<sup>2</sup>, onde irão instalar-se depósitos de grandes firmas, indústrias várias, um frigorífico com a capacidade para dez mil toneladas, estaleiros, emprêsas de navegação, oficinas de mecânica naval e vários outros ramos industriais. A construção desse mercado está sendo levada a efeito pela “Cruzada São Sebastião”, que obteve do govêrno a área pantanosa. A Cia. Kosmos já aterrou grande parte da área e iniciou as obras de construção. É mercado de iniciativa particular. Os atacadistas interessados compram os lotes, destacando-se entre êsses os atacadistas

de cereais da rua do Acre e do Mercado Municipal. Já o setor hortigranjeiro encontrou certa resistência dos comerciantes da "Associação Comercial do Mercado Municipal", que preferiram construir um mercado próprio, isolado.

Este que será o segundo grande mercado, está localizado em Benfica, na rua Capitão Félix, e ocupará uma área de 62 000 m<sup>2</sup>. Destina-se, principalmente, à armazenagem de legumes. Segundo informações obtidas no Mercado Municipal, esse mercado será também do tipo moderno, devendo os comerciantes que necessitarem dispor de câmaras frigoríficas.

### COMÉRCIO VAREJISTA

A distribuição dos gêneros alimentícios aos varejistas é feita de diversos modos, isto é, através de mercados, armazéns, quitandas, mercados regionais, mercearias, supermercados, feiras, leiterias, açougues, confeitarias e de outros meios, inclusive o comércio ambulante, com o caminhão e a carrocinha.

Sem dúvida, de modo geral, há uma especialização segundo as mercadorias, porém, às vezes, um estabelecimento varejista se reveste dos mais variados aspectos, vendendo gêneros como cereais, farinhas, frutas, legumes, leite, ovos e muitos outros, sem falar nos artigos que não são comestíveis, como, por exemplo, os artigos de limpeza, louças, panelas e brinquedos, cuja venda é freqüente no supermercado.

As mercearias têm um comércio muito variado e onde, ao lado dos líquidos e comestíveis, aparecem algumas vezes, expostos à venda, frutas, leite e manteiga; outras vezes, a mercearia exerce, ainda, a função de bar ou de sorveteria, o que se nota mais freqüentemente na zona norte. É esta a área de predominância desse comércio, localizando-se nas proximidades das principais artérias. Entre as mercearias convém destacar algumas que se apresentam como grandes mercados. Assim, as "Nacionais", em número aproximado de 35, localizam-se em maioria nos limites da zona urbana, espalhando-se ao longo da Leopoldina, no trecho situado entre Bonsucesso e Circular da Penha. As "Mercearias Brasileiras", com mais de uma dezena de filiais, nos limites da zona central com a zona norte, entre a estação Alfredo Maia, praia de São Cristóvão, praça Pedro II, praça Vicente Neiva, ruas São Luís Gonzaga, General Padilha e Piratini. As "Cariocas", em número de sete, na área de passagem da zona urbana para a suburbana, distribuindo-se a partir do Engenho Novo até as proximidades de Piedade. É, portanto, nas áreas de contacto do centro para o norte e norte para os subúrbios, que se localizam de preferência esses grandes mercados, áreas mal definidas nos seus limites, em consequência do aumento da população, principalmente nos últimos anos.<sup>9</sup> As mercearias, com a sua multiplicidade

<sup>9</sup> A maior parte das circunscrições, que apresentam acentuado aumento, estão localizadas na zona periférica ou na suburbana. É difícil fixar, entre as mesmas, limites precisos, com critério objetivo, independente da discriminação administrativa. Assim, em 1950 as circunscrições de Engenho Novo, Méier e Piedade tinham, respectivamente, o montante de 122 977, 84 601 e 110 962 habitantes. Em 1956, segundo "Estudos Demográficos n.º 188", as referidas circunscrições possuíam 157 653, 93 750 e 128 073. As da Penha e de São Cristóvão também tiveram a população bastante aumentada, passando de 140 628 para 173 932 e de 76 604 para 78 309, respectivamente.

de artigos à venda, representam, de modo geral, uma adaptação do comércio varejista a um público consumidor que se tornou, em pouco tempo, bastante numeroso. Outros grandes mercados se sobressaem na zona norte, sul e no centro. São eles as “Casas da Banha”, com dez postos vendedores e o “Supermercado Disco”.

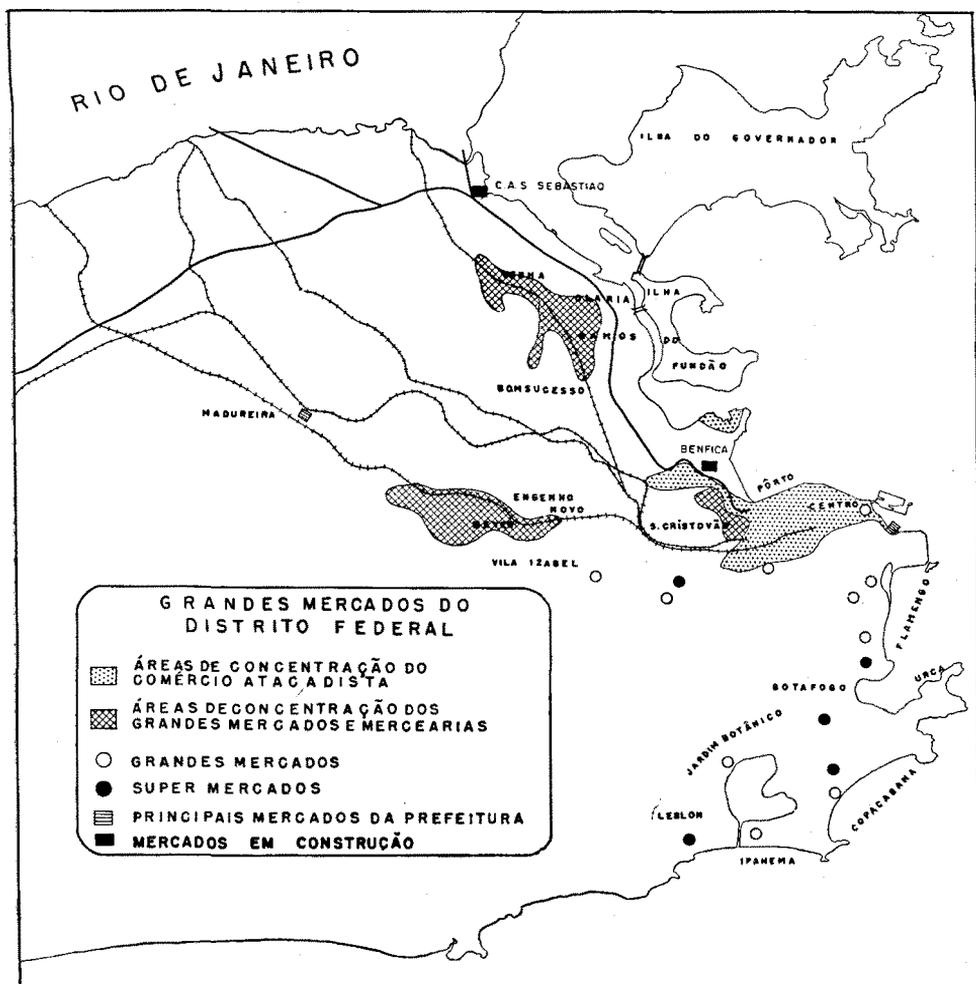


Fig. 7

As “Casas da Banha”, dada sua distribuição mais regular pelos bairros da cidade, sendo 4 postos no centro, 2 na zona norte e 4 na zona sul, possui um mercado comprador maior, incluindo entre o mesmo, clientes de várias categorias sociais. Comparadas com o “Disco”, sua clientela é mais numerosa e mais variada no poder aquisitivo, sendo sem dúvida, um mercado mais popular. Seus preços são mais compensadores, suas mercadorias são múltiplas, embora menos variadas que as do Disco, incluindo-se entre as mesmas certos artigos de luxo, como queijos, bebidas nacionais e estrangeiras.

O “Disco” difere em relação à clientela, fato este que se reflete na sua distribuição pelos bairros da cidade e na localização dentro do próprio bairro. Seus postos não são encontrados senão em bairros predo-

minantemente da classe média ou da classe abastada: Leblon, rua Ataulfo de Paiva; Copacabana, rua Siqueira Campos, perto de Toleiros, e avenida N. S. de Copacabana; Botafogo, rua Marquês de Abrantes e Voluntários da Pátria, nas proximidades de D. Mariana, Ruas Sorocaba e Dezenove de Fevereiro (em suma, nos logradouros que em geral, ainda conservam residências luxuosas e onde se erguem alguns prédios com apartamentos de luxo) e, por fim, o pôsto da praça Saenz Peña — centro comercial que serve a uma classe mais abastada da zona norte. Pelas suas instalações, pelas suas mercadorias, que são de primeira qualidade ou de luxo, vê-se que este mercado objetiva, principalmente, a venda para uma clientela mais exigente. É o mercado em que a dona de casa ou o próprio marido escolhe o produto, experimentando às vezes este ou aquele artigo de luxo, como carnes empacotadas, queijos, frios, conservas e bebidas nacionais ou estrangeiras, etc. É o supermercado, o que vende tudo, o que concentra maior variedade de artigos e o que oferece ao comprador maior conforto e maior rapidez no despacho da mercadoria.

O comércio varejista tradicional de secos e molhados é o armazém. Esses no passado procuravam localizar-se em ruas de maior trânsito, suas vendas eram feitas a crédito, pagando o comprador no fim do mês o que em parte ainda ocorre. Alguns armazéns já bem antigos se sobressaíam com suas numerosas filiais, como, por exemplo, a “Casa Gaio Marti”, em número de 20, sendo 3 em Ipanema, nas ruas Visconde de Pirajá, e Teixeira de Melo; 6 em Copacabana, na avenida N. Senhora de Copacabana e na avenida Princesa Isabel; 7 em Botafogo, nas ruas Voluntários da Pátria, São Clemente, Praia, Senador Vergueiro e Clarisse Índio do Brasil; 4 na Tijuca, nas ruas Conde de Bonfim e Haddock Lobo, dispondo ainda de casa atacadista na rua do Acre. Suas mercadorias variam desde os artigos indispensáveis à alimentação até os de luxo, de importação do Exterior, como conservas, vinhos, licores, whiskies, conhaques, etc. Seu mercado consumidor é, em geral, de clientes da classe média ou abastada. Outro exemplo desse tipo de comércio é o das “Casas Oliveira”, que se distribuem principalmente na zona sul, nos bairros de Humaitá, Jardim Botânico, Leblon, Ipanema, Gávea, Copacabana e rua Humaitá (depósito).

Em seguida, vem a série numerosa de armazéns com duas ou três filiais, e os isolados. Hoje em dia, segundo informações obtidas nos estabelecimentos, os armazéns que não possuem filiais não podem pagar aluguéis elevados, localizando-se por esta razão em ruas mais afastadas das principais artérias. Seu movimento comercial é pequeno, as vendas são quase sempre a crédito, contentando-se os proprietários com um movimento menor. A tendência, segundo alguns donos dos mesmos, é para o desaparecimento desses armazéns e expansão dos grandes mercados. Alguns já se uniram, tornando-se associados do “Consórcio de Gêneros Alimentícios”.

Cabe salientar ainda a contribuição do govêrno na distribuição dos gêneros alimentícios, através de seus órgãos especializados, como o SAPS e a COFAP.

O primeiro conta com dois supermercados, cêrca de uma dezena de postos revendedores e 3 restaurantes e a COFAP, com 92 postos, um depósito no Cais do Pôrto, um armazém próprio, que vende a varejo e aos revendedores. Os postos se localizam principalmente nas áreas de predominância do consumidor de menor poder aquisitivo, na zona suburbana, com a porcentagem de 64%, e 15% na zona norte, ou sejam, 59 postos nos subúrbios e 14 na zona norte. Seguem-se 10 na zona rural, 5 no centro e 4 na zona sul. A COFAP aparece também nas feiras livres, localizando-se sua barraca ou caminhão nas extremidades da mesma.

A distribuição de verduras e frutas no varejo é feita por uma rêde que varia entre diversos tipos de estabelecimentos, não se observando hoje, de modo geral, casas especializadas só na venda dos mesmos. A quitanda, que no passado vendia unicamente produtos horti-granjeiros e objetos de barro, atualmente sofre transformação total do seu tipo de comércio, vendendo, além das verduras, frutas e ovos, os mesmos produtos que os armazéns. Outra função, que certas quitandas têm, é a de bar, dispondo algumas até de geladeira, como foi observado na zona sul; estas não são destinadas a guardar os produtos perecíveis, e sim a cerveja, servida gelada no balcão em copos ou por unidade e paga na hora. O sistema de venda varia, tendo sido observadas quitandas que vendem a crédito mais freqüentemente na zona norte. As compras dos quitandeiros são feitas a dinheiro, quando se trata de verduras ou frutas, porém a de líquidos e comestíveis é a crédito. A variedade de produtos perecíveis é pouca, como também a quantidade dos mesmos. Diariamente nas primeiras horas da manhã, sai o quitandeiro para o Mercado Municipal, onde compra um pouco de cada verdura de maior consumo, enchendo um saco ou dois e despachando-os no caminhão.

Um ou outro proprietário de quitanda dispõe de transporte, fazendo o frete para outros. É comum se telefonar para a quitanda e perguntar se a mesma tem uma mercadoria de menor consumo, como, por exemplo, a beterraba, e de lá responderem que não, mas que, se a pessoa puder esperar, o quitandeiro trará no dia seguinte do Mercado Municipal. Seu mercado comprador é restrito, é daqueles que querem a mercadoria a domicílio, e de alguns que ficam na dependência do salário do fim do mês para saldar suas dívidas. Queixam-se os quitandeiros da zona sul das carrocinhas, alegando que o fornecimento a domicílio tem decaído muito, devido ao estacionamento das mesmas junto às calçadas dos prédios de apartamentos. A tendência é para o desaparecimento das quitandas da zona sul, o que já foi observado em Botafogo, Humaitá e Copacabana, surgindo no mesmo local outro tipo de comércio.

Como comércio ambulante os caminhões-feiras se fazem notar na zona norte e nos subúrbios; porém a influência dos mesmos nessas áreas é pequena, procurando êles sempre um meio para estacionar na zona

sul. Segundo instruções baixadas pelo secretário da Agricultura da Prefeitura, só poderão estacionar nas zonas norte, suburbana e rural. E, em casos excepcionais, poderão ser concedidas licenças para a zona sul, onde o estacionamento nunca poderá ultrapassar o prazo de 30 dias. Estabelecem ainda as instruções que o estacionamento não poderá ser junto a estabelecimentos congêneres e os preços dos produtos nêles vendidos deverão ter redução, no mínimo, de 20% sôbre os vigorantes nas feiras livres. Entre os caminhões, alguns se abastecem nas cooperativas, porém a verdade é que vários compram no Mercado Municipal. Ora, nessas condições, os donos de caminhão não têm interêsse em estacionar na zona suburbana ou rural; querem é a zona sul, mercado que paga mais caro pelo produto, como se pode observar pela quantidade de pontos vagos ou cancelados nas zonas suburbana e rural. Nessas, segundo a relação fornecida pela Prefeitura, entre 15 pontos de estacionamento da zona suburbana só há 4 ocupados, e, entre 14 da zona rural, 7 vagos.

As feiras, segundo a relação datada de 20 de maio último, fornecida pelo Departamento de Abastecimento da Prefeitura, são em número de 154; realizam-se diariamente em vários bairros da cidade, predominando nos subúrbios e na zona norte com 73% do total. Entre os bairros que possuem maior número de feiras semanais, destaca-se em 1.º lugar Botafogo, com 6, seguindo-se a Tijuca e o Méier, com 5, São Cristóvão e Governador, com 4. É no domingo que se verifica maior número de feiras, predominando nos bairros de população operária, como, por exemplo, Gávea, São Cristóvão e pontos mais afastados da zona suburbana, como se vê em Bangu, Ricardo de Albuquerque, Coelho Neto e Pavuna. Essas são em geral grandes feiras, onde se abastece o trabalhador da indústria, que recebe salário semanal. Convém notar ainda que, nas feiras mais afastadas, se observa com maior freqüência o lavrador vendendo diretamente seu produto. Dois terços da distribuição de verduras e frutas são feitos pelas feiras. Essas são os mercados mais populares, servem a consumidores de várias categorias sociais, onde não sômente compram verduras mais baratas, mas ainda encontram maior variedade das mesmas. Os feirantes são em número de 7 000, na grande maioria intermediários do Mercado Municipal e dos proprietários de depósitos. A mercadoria, quando da espécie perecível, é comprada pelos mesmos a dinheiro, e quando não, é permitido devolver o encalhe. Esta é a razão pela qual no fim da feira, já perto das 12 horas, os legumes e frutas baixam rapidamente de preço. A influência do Mercado de Madureira se faz sentir mais freqüentemente nos subúrbios e na zona norte.

Raramente se vê o lavrador colocando diretamente seu produto, fato que é mais comum na zona suburbana. Em Bangu, na feira do domingo, êsse sistema é quase predominante, em relação às verduras e frutas. Nesta feira aparecem certos costumes rurais, como o uso da carroça, a tração animal, a banana em cachos e as laranjas em sacos, em vez da caixa unidade de venda dos barraqueiros dos mercados. O aspecto da feira é mais tentador, seus legumes são mais frescos, surgindo

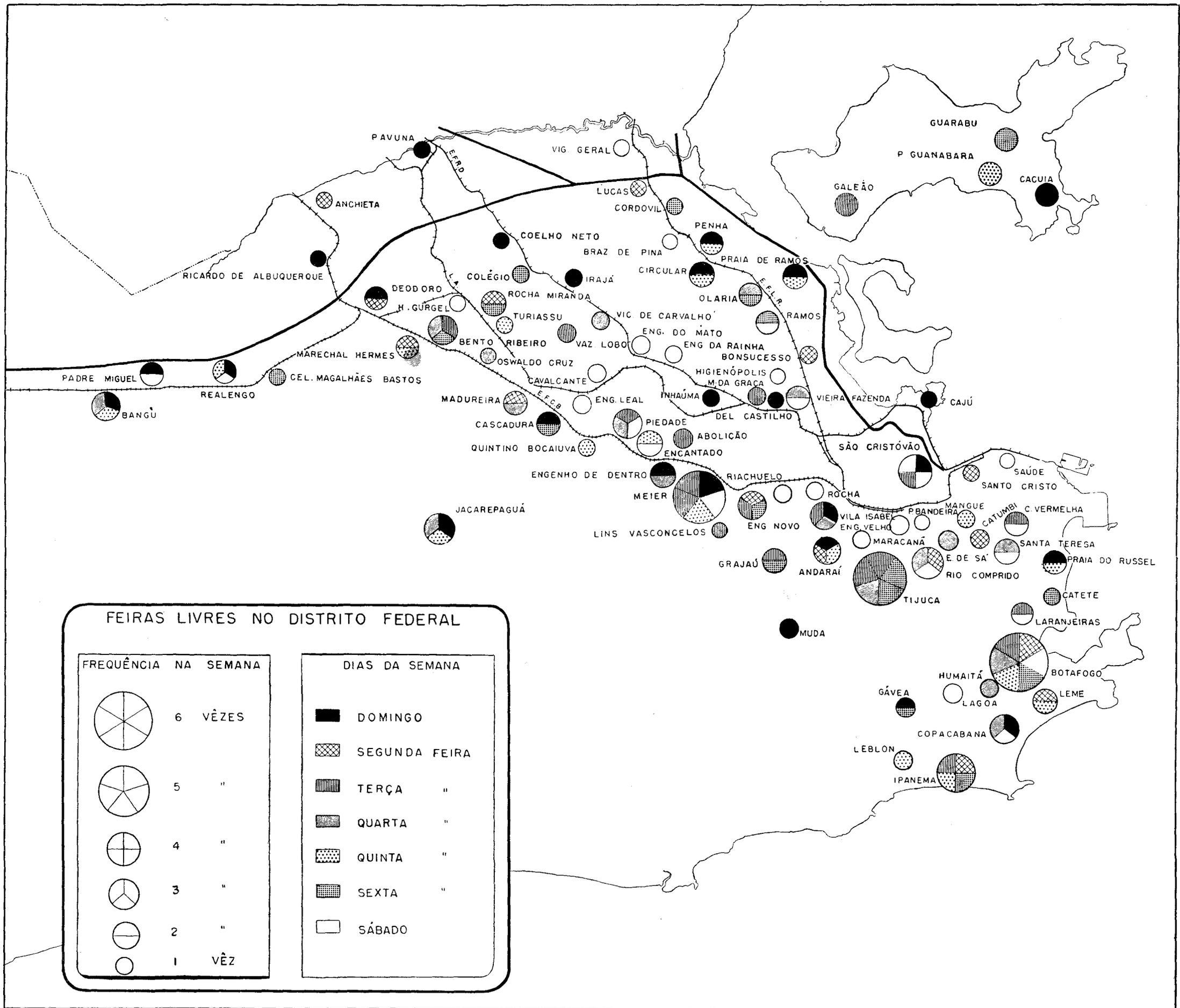


Fig. 8

constantemente nas barracas cenouras e nabos com ramas, e frutas de quintal como a goiaba. Os preços são mais vantajosos. Quando, na quarta-feira, em Humaitá, a banana prata era vendida a Cr\$ 10,00 ou Cr\$ 15,00, no domingo, em Bangu, seu preço na barraca do produtor variava de Cr\$ 4,00 a Cr\$ 6,00; a alface paulista, que custava de Cr\$ 5,00 a Cr\$ 7,00, tinha em Bangu seu preço máximo fixado em Cr\$ 2,00. Lá se encontravam vários lavradores de Campo Grande, Jacarepaguá<sup>10</sup>, Realengo, Bangu e outros lugares. A feira de Bangu é de grande significação para os moradores próximos, como atestam as largas filas de lotação, compostas de pessoas carregadas com sacas. Seu ponto extremo, já nos limites da área suburbana, favorece o abastecimento de consumidores da zona rural. É um exemplo grosseiro do que poderiam ser as feiras se o agricultor dispusesse de transporte, possibilidade única de sua liberação econômica acarretando benefícios para os consumidores, que teriam maior abundância de mercadorias e pagariam preços mais baixos.

### CONCLUSÕES E SUGESTÕES

O padrão alimentar do carioca vê-se no momento atual seriamente ameaçado, em virtude da ascensão nos preços dos gêneros alimentícios, fato êsse decorrente da situação inflacionária do país.

As disponibilidades alimentares estão sempre aumentando, apesar de estudiosos do assunto afirmarem o contrário, apoiados na tese de que o desenvolvimento industrial urbano rouba braços à lavoura.

O Rio de Janeiro é um grande mercado concentrador e redistribuidor de produtos, beneficiando-se dessa situação não só quanto ao maior volume e qualidade dos alimentos, como também em relação ao seu preço mais reduzido.

Os transportes, a estocagem e a distribuição são extremamente deficientes — circunstância de que se aproveitam intermediários monopolistas para auferirem lucros mais elevados, influenciando no comércio varejista, cujos lucros são bem inferiores aos dos atacadistas.

É necessária uma série de medidas por parte do governo: política de fomento à produção em relação à técnica agrícola e principalmente à garantia de crédito e de um preço mínimo pago ao lavrador por seus produtos; maior controle do mercado por meio de serviços técnicos indispensáveis, como estatísticas sobre as previsões de safra, estoques existentes e preços vigorantes nos centros produtores e consumidores, margens de lucro nas ações intermediárias, qualidades e preços dos gêneros entregues aos consumidores; desenvolvimento de transportes mais baratos — marítimos e ferroviários, como também transportes frigoríficos; fiscalização na circulação dos gêneros, desde as fontes até o varejo; financiamento para a construção de instalações mais modernas, destinadas à armazenagem da produção, e reforma agrária, única medida capaz de conter aquisições de terras com fim especulativo e que tanto se reflete no preço das mercadorias.

<sup>10</sup> Preços vigentes entre 16 e 20 de julho de 1958.

## SUMMARY

In this paper it is analysed the problem of supplying the great metropolis, particularly that of Distrito Federal.

The great metropolis on account of the accelerate growing of its population are obliged to be supplied by distant regions with different climates where the agricultural products are given to the market in different times.

Concerning the production of nourishing products the economical factors are above the physical ones. These are related to climatic conditions and those can be enumerated as follows of purchase power of the market, to have the preference, feeding industries in the productive sources, stock and transportation.

The problem of distribution can only be solved by a commercial organization, powerful in the two senses: wholesale merchant and retail merchant.

The problem of stock is related to the nature of the products. If these can be kept for a long time great deposits well situated what concerns the transportation are needed, that is, proximity of a port, railway or roads. The solution is much more difficult when we think about perishable products being the Central Market used to provide the retailed merchant.

The increasing development of the population of Cidade do Rio de Janeiro, now with 3 031 000 inhabitants, determines serious problems for the supplying of the city, the principal of them being that of the quantity of food necessary. Other problems appear in relation to the maintenance standards and kinds of maintenance.

Rio Market is diversified because the constant migrations from other regions and also from foreigners to this City.

The basic food in the daily diet of the carioca, and the most appreciate of consumers are — meat, milk, butter, lard, "charque", beans, sugar, rice, manioc flour, some vegetables as colewort, table manioc, sweet potato, pumpkin and fruit as bananas and oranges.

How this food is consummate *per capita* is difficult to know as statistics on this subject are very deficient — not being known even which products enter, in Distrito Federal by road.

The milk and the meat have a more organised commerce so the statistics data can be easily controlled. The daily average of meat consumption (oxen) is of 4 000 000 kilos and that from milk in natura is of 424 000 l.

If we calculate the population as 3 000 000 of inhabitants we will have the consumption *per capita* of 133 gr. of meat and 144 cm<sup>3</sup> of milk.

The consumption of other products as rice, beans, manioc flour, potato, butter are computed by an apparent estimative, not being included what is transported by truck. So, the daily consumption of rice, in 1957, was of 3 666 k ou 133 gr. for each inhab.; that of beans 233 000 k or 77 gr. *per capita*; that of potatoes 200 000 k or 67 gr.; that of butter 20 000 k or 7 gr. *per capita*.

We can observe a tendency for the specialization in certain productive areas of the products which are estimatey related to transportation and to distances from the consumer market.

In the areas nearer the City perishable products are cultivated, taking advantages of climate and relief conditions. The cereals are placed in more distant areas and they can be stocked. This distribution is not yet too clear.

Two great markets are being constructed in Distrito Federal — one named "Centro de Abastecimento São Sebastião" situated in the confluence of Rio-São Paulo and Rio-Petrópolis roads, with an area of 500 000 m<sup>2</sup>, divided in four sectors: that of cereals with 173 351 m<sup>2</sup> — that of maintenance industries with 193 332 m<sup>2</sup> — that of horticulture with 66 502 m<sup>2</sup> — that residential for the employees with 42 588 m<sup>2</sup>.

The third sector was not approved by the merchants of the "Associação Comercial do Mercado Municipal". This intended to construct another market which will be the second great market and it is situated in Benfica and will occupy an area of 60 000 m<sup>2</sup>.

It will provide the population particularly of vegetables.

The distribution of the products to the retailed commerce is done through markets, warehouses, greengroceries, regional markets, super-markets, open-air markets dairies, butcher shops, and so on included the ambulant market.

Next the author shows with details how the retailed commerce is done, gives the localization of several commercial shops and makes a relation between the quality of products and the type of shop, the economic level of the purchased class.

Concluding the author presents suggestions in order to solve the problem of providing the Distrito Federal.

## RÉSUMÉ

L'auteur étudie dans son travail le ravitaillement des grandes métropoles, particulièrement celui du "Distrito Federal".

Les grandes villes, en présence du progrès et de l'accroissement accéléré de la population, pour assurer l'approvisionnement de son marché, doivent obtenir les produits alimentaires dont elles ont besoin en des régions toujours plus éloignées et de climats différents ayant ainsi une production agricole en différentes époques. Au sujet des produits alimentaires les facteurs économiques se superposent aux facteurs physiques. Ceux-ci sont dominés par les conditions climatiques; les premiers par le pouvoir d'achat du marché, par les préférences de celui-ci, par les industries alimentaires installés aux sources de production, par l'emménagement et par les transports.

La solution du problème de la distribution se trouve dans une organisation commerciale très développée en deux étapes: en gros et en détail. Cette organisation ne se présente pas de la même manière pour tous les produits.

Le problème d'emménagement dépend de la nature des produits. S'ils peuvent être très longtemps conservés, on doit avoir de grands dépôts bien localisés par rapport aux communications, c'est-à-dire, près des ports, des gares ou des routes. La solution devient plus difficile pour les produits qui se détériorent facilement; on utilise, alors, un Marché Central où les marchands en détail viennent se ravitailler.

L'incessante croissance du nombre d'habitants de la ville de Rio de Janeiro, qui compte maintenant 3 031 000 personnes, a déterminé de graves problèmes de ravitaillement, surtout quant à la quantité des denrées alimentaires indispensables.

D'autres problèmes se présentent encore qui varient selon les types et les préférences en matière d'alimentation.

Ayant à satisfaire non seulement les constantes vagues de migrations des divers états du pays et, dans une plus modeste échelle, celles de l'extérieur en plus de sa propre population, le marché de la ville de Rio de Janeiro est assez pourtout et diversifié.

Les denrées de bases les plus recherchées par les consommateurs sont: viande, lait, beurre, huile, charcuterie, haricot (feijão), sucre, riz, farine de manioc, produits horticoles (choux, aipim, pomme de terre, potirons et fruits surtout les bananes et oranges).

La consommation *per capita* de ces aliments n'est pas facile à établir car la statistique manque surtout pour les denrées qui arrivent par les routes.

Le lait et la viande ont un commerce plus organisé et par conséquent des données statistiques plus facilement contrôlables. La moyenne de la consommation au jour le jour de la viande fraîche de bœuf est de 400 000 kilos, celle du lait *in natura* 424 000 litres. Dans une population à la base de 3 000 000 d'habitants, la consommation *per capita* est donc de 133 grammes de viande et 144 m<sup>3</sup> de lait.

La consommation d'autres denrées comme le riz, le "feijão", la faine de manioc, la pomme de terre et beurre, présentent une estimative apparente où ce qui est transporté par camion n'est pas inclus. La consommation quotidienne de riz, en 1957, a été de 36 666 kilos (133 gr. par chaque habitant), celle du "feijão" de 233 000 kilos (77 grammes *per capita*), la pomme de terre anglaise 200 000 (67 grammes), le beurre 20 000 kilos (7 grammes *per capita*).

On observe, dans les zones productrices, une tendance vers la spécialisation, ces zones productrices sont, intimement, liées aux transports et aux distances du marché consommateur.

Dans les zones voisines, s'adaptant aux conditions du climat et du relief, il y a production de denrées facilement endommagées, dans les zones plus éloignées il y a production de céréales, de haricot (feijão) et d'autres genres emmagasinables. Cette distribution n'est pas bien tranchée.

On construit à présent deux grands marchés, au "Distrito Federal": le "Centre de Ravitaillement São Sebastião", au croisement des routes Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis, dans une étendue de 500 000 m<sup>2</sup>, divisée en quatre secteurs: de cereales, avec 173 351 m<sup>2</sup>; d'industries alimentaires, avec 193 332 m<sup>2</sup>; potagers avec 66 502 m<sup>2</sup>; d'habitations pour les employés, avec 42 588 m<sup>2</sup>.

Le secteur des produits maraichers a rencontré assez de résistance de la part du commerce de l'"Associação Comercial do Mercado Municipal" que a préféré avoir son propre marché.

Celui-ci, qui sera le second grand marché, est situé a "Benfica", a la rue "Capitão Félix" et devra occuper 60 000 m<sup>2</sup>. Il se destine, surtout, à l'emmagasinage des légumes.

La distribution en détail est très variée; marchés, magasins, boutiques, marchés régionaux, merceries, super-marchés, foires, laiteries, boucheries, confiseries, etc.; sans parler du marché ambulant.

L'auteur expose, en détail, le mouvement du commerce et la localisation des maisons commerciales; il établit les rapports entre la qualité des genres, le type d'installation des magasins, le niveau économique des classes, le pouvoir aquisitif, etc.

Pour finir, il présente des suggestions et des conclusions pour les problèmes de ravitaillement au "Distrito Federal".