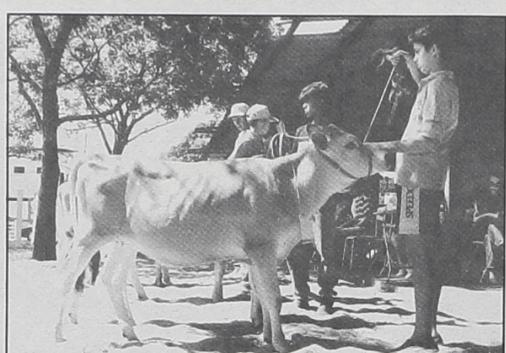
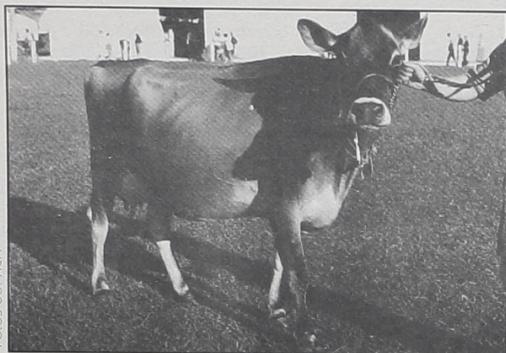


# A pequena usina de leite

Vacas jersey conquistam pequenos criadores com alta produtividade



**Jersey: conversão em leite até 10 por cento ao dia de seu peso bruto.**

**Derli Bernardi: Jersey, raça leiteira que dá lucro**

**A raça é opção para pequenas propriedades.**

**Luiz Carlos Rizzo Maringá (PR)**

Gente fina é outra coisa. Há séculos, os integrantes da Coroa Inglesa consomem leite com 4,80% de teor de gordura, proteína (3,79%), lactose (4,93%) e sólidos não gordurosos (9,42%). Para reunir todas essas qualidades num só produto, a monarquia britânica não precisou ir muito longe. Na ilha de Jersey, que fica no Canal da Mancha, região que divide Inglaterra e França, há mais de 800 anos vem sendo criada uma raça pouco convencional. Os animais são de pequeno porte, pesam quando adultos em torno de 320 a 350 kg em média e exibem um resultado surpreendente: convertem até 10% de seu peso bruto, em forma de leite, por dia. Numa comparação, seria o mesmo que uma vaca holandesa produzisse diariamente entre 60 a 70 kg/dia.

Em resumo, estas são algumas características da raça Jersey, que começa a se expandir também no Paraná como alternativa para pequenas propriedades voltadas à produção leiteira. Impressionante a alta produtividade. Exemplo: no tomeio leiteiro desta raça na 22a. Expoingá, encerrada dia 10 de maio, a ganhadora foi uma vaca de 25 meses que atende pelo nome de R.B. Gerina. Puro de origem e de propriedade do casal Derly-Ilza Bernardi, donos da Chácara Paraíso, em Paçandu, esta vaca não deixou por menos: cravou produtividade média diária de 34,25 kg.

## Qualidades

Os criadores paranaenses apostam nesta raça. Tanto que o rebanho estadual já chega a 5.000 cabeças, das quais 4.000 registradas na Associação de Criadores de Gado Jersey do PR. Esta raça teve forte impulso a partir de 86 com importação

de 120 novilhas e três touros do Canadá de altíssima linhagem. Se a empresa que importou os lotes (a Lactus), não existe mais, em contrapartida o Jersey ganha cada vez mais adeptos, especialmente em função da melhoria genética diante de novas importações. Em 90, a Codapar, vinculada à Secretaria da Agricultura e do Abastecimento, importou 70 novilhas canadenses. Mas, quais as demais vantagens oferecidas por esta raça? O veterinário Luiz Cláudio Heller, responsável pelo departamento técnico da associação, apresenta a precocidade como uma delas. Assim, antes de dois anos já dará a primeira cria. "Isto significa retorno rápido sobre o capital investido", assegura Heller. No caso de touro, com apenas um ano de idade ele pode começar o trabalho de cobertura. Longevidade. Eis outro aspecto positivo na medida em que a

fêmea produz de 12 a 14 crias, em média. Existem fêmeas com 22 anos de idade ainda no rebanho. "Esta raça produz bastante por muito tempo", diz o técnico. A principal vantagem do Jersey está em sua alta produtividade leiteira por ser esta sua aptidão única. Embora na bacia leiteira da super-desenvolvida Castro haja animais que produzam tranquilamente 30 kg/dia, a média oscila entre 16 e 18 kg por dia em sistema de semi-confinamento. Em regime de pasto extensivo, dando-se ração concentrada apenas na ordenha, esta vaca rende de 14 a 15 kg/dia (Um kg equivale a cerca de 1 litro). Animal rústico, converte até 10% de seu peso bruto em leite a cada 24 horas e em duas ordenhas diárias. De volumoso, contenta-se com 25 kg/dia e não mais de 3 kg de ração diária. Por isso que uma vaca em lactação dessa raça - com peso médio de 330 kg - proporciona aproximadamente 4.000 kg de leite/ano.

Nesta linha de raciocínio, um hectare (10 mil m<sup>2</sup>) comporta duas cabeças que conjuntamente produzem 6.000 kg/ano em regime de pasto extensivo. Essa raça parece ter estômago de avestruz. Aproveita integralmente forragens consideradas grosseiras: brachiaria, estrela-africana e outras. Questão de origem. Na Ilha Jersey, onde é criada há mais de 800 anos, sempre se contentou com pastos de baixo teor nutritivo pela reduzida fertilidade do solo britânico nesta área que faz divisa com a França, dentro do Canal da Mancha. Impressiona a qualidade proteica de seu leite: gordura (4,80%), proteína (3,79%), lactose (4,93%), sólidos não gordurosos (9,42%). Não é por acaso que a monarquia britânica só consome leite de vacas Jersey. Acima do orgulho nacional, está a alternativa pelo produto que melhor atende às rigorosas exigências nutricionais de Sua Majestade e familiares de sangue azul.

# Investindo em genética para fugir da crise

Produzir leite na atualidade é um péssimo negócio pela injustiça na remuneração de preços praticada pelos laticínios. O produtor de leite recebe por 1 litro abaixo do valor de uma garrafa de 300 ml de refrigerante. Mesmo assim, o leite é um bom negócio quando o criador investe em genética e conduz a atividade de forma empresarial. Exemplo de eficiência na produção de leite pode ser buscada na Chácara Paraíso, 10 alqueires, em Paçandu, município vizinho a Maringá. O casal Derli-Ilza Bernardi, profissionais na área de medicina humana, recebe o equivalente a 0,25 centavos da Urú por litro ao entregar a produção na Cooperativa de Laticínios de Maringá (COLMAR) mediante a classificação de Leite B. Com 30 vacas em lactação, a Chácara Paraíso produz por dia cerca de 500 litros. Entusiasmado, o casal Bernardi ampliará o número de vacas em lactação para 60. Além de ganho adicional pelo excedente no teor de gordura, obtém renda complementar na comercialização de novilhas. Uma PC (puro por cruz) é vendida entre 500 e 600 dólares. E se estiver inseminada, a cotação sobe para

800 dólares. Quando se trata de PO (puro por origem), o preço alcança de 1.700 a 2.000 dólares. O macho recém nascido - sem função futuramente no rebanho - é descartado o mais rápido possível pelo valor do sêmen: de 20 a 30 dólares. Luiz Geraldo Almeida, gerente da Fazenda Think a Mite Ranch (Florestópolis) e de propriedade de Jaime Planas Navarro, especializada na criação de Jersey, apresenta outras vantagens: "Dentre as raças leiteiras européias é a que apresenta maior rusticidade e maior resistência ao calor. Sua pele pigmentada serve como escudo contra os raios solares, evitando o stress quando submetida a temperatura ambiente entre 25 e 30 graus centígrados. Com rebanho de 220 cabeças (140 PO e 80 PC) e 40 vacas em lactação, a Fazenda Think a Mite Ranch dificilmente mantém média diária por vaca de 13,8 Kg. Considerada a melhor no ranking paranaense de Jersey, a propriedade opta pelo Jersey também por outro fator: a docilidade desses animais aliada à facilidade de parto. Porém, o que mais conta mesmo é o seu alto rendimento leiteiro com baixo custo somado à rusticidade e ao fato de estar perfeitamente aclimatada ao calor do Norte e Noroeste do Estado.

# A competição no Mercosul

Nesta entrevista, o diretor-presidente da Ferroeste e superintendente do Porto de Paranaguá, José Carlos Senden Jr., afirma que a Ferrovia vai reduzir os custos de produção e transporte da safra e competir com a hidrovía Tietê-Paraná, atraindo cargas do Paraguai, norte da Argentina e região Centro-Sul para o Porto de Paranaguá. Ele fala sobre a execução do cronograma de obras, necessidade de recursos para operacionalizar a ferrovia assim que ficar pronta e participação da iniciativa privada no empreendimento.

**Multirural:** O que representa a Ferroeste para a economia do Paraná e como vai favorecer o escoamento da safra?

**Senden:** A ferrovia é essencial para a economia do Oeste paranaense, na medida em que é parte mais importante do sistema de transporte que está sendo implantado no Estado. Tendo como espinha dorsal a Ferroeste, as obras compreendem a construção das pontes de Guaira, ligando o Estado ao Mato Grosso do Sul e a de Capanema, ligando ao Norte da Argentina e da própria região produtora do Paraná vai baver um aumento no volume de grãos, da produtividade resultante da redução do custo dos insumos. Em todos os sentidos, teremos dentro do sistema de transporte uma série de reflexos na economia do Estado.

**Multirural:** O prazo para que o trecho Guarapuava-Cascavel, fixado para a ferrovia entrar em operação, até o fim do ano, será cumprido?

**Senden:** Estamos rigorosamente dentro do cronograma para cumprir a obra até o final do ano, com mais 15 dias de flexibilidade. Esse prazo pode ser alterado por um grande número de variáveis como a incidência de chuvas ou atraso na entrega de equipamentos para pontes ou viadutos. Por exemplo, alguns dias a mais de chuva não vão nos permitir concluir a infraestrutura sobre a qual vão se assentar os trilhos. Temos indústrias produzindo insumos no Rio Grande do Sul, no interior de São Paulo, trilhos em Volta Redonda, enfim uma logística de suprimento extremamente complexa para atender esse ritmo industrial da obra. Ou seja, a infraestrutura precisa dar suporte ao avanço da superestrutura e a superestrutura precisa estar perfeitamente sincronizada com todos esses insumos para que ela atinja uma produção de 1836 metros por dia, de avançamento a partir de julho. Portanto é perfeitamente possível cumprir o cronograma, mas o número de variáveis é gigantesco.

**Multirural:** Haverá redução também no custo dos transportes...

**Senden:** A obra é decisiva para reduzir custos de importação e exportação de produtos. Para ser uma idéia, 75% do custo do calcário colocado em Cascavel é transporte. Então à medida que se reduz o preço dos insumos na região de produção, aumenta a produtividade das lavouras com maior aplicação do insumo, favorecida por preços mais baixos. No que se refere à exportação de soja, principal produto da região, não dá para interferir nos preços, já que são definidos pela Bolsa de Chicago. Assim, resta interferir nos custos de produção, de transporte, ou seja, na estrutura de custos.

**Multirural:** O senhor acredita que haverá aumento no volume de exportação, via porto de Paranaguá, em consequência da Ferroeste?

**Senden:** Sem dúvida. E também das importações. Hoje o volume de contêineres que o Paraguai adquire entra por Santos, por Buenos Aires. Com a ferrovia chegando até Cascavel ou Guaira, vamos atrair

a entrada desses contêineres via Paranaguá. Os fertilizantes importados também estão chegando por outros portos, sendo que aqueles que entram por Paranaguá têm um custo mais elevado, pelas deficiências do porto.

Quanto às exportações também haverá aumento de cargas. Além da produção do Paraguai, do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso do Norte, do norte da Argentina e da própria região produtora do Paraná vai baver um aumento no volume de grãos, da produtividade resultante da redução do custo dos insumos. Em todos os sentidos, teremos dentro do sistema de transporte uma série de reflexos na economia do Estado.

**Multirural:** O prazo para que o trecho Guarapuava-Cascavel, fixado para a ferrovia entrar em operação, até o fim do ano, será cumprido?

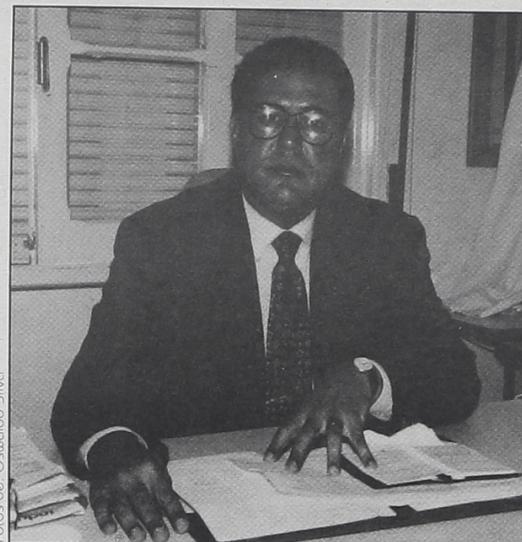
**Senden:** Estamos rigorosamente dentro do cronograma para cumprir a obra até o final do ano, com mais 15 dias de flexibilidade. Esse prazo pode ser alterado por um grande número de variáveis como a incidência de chuvas ou atraso na entrega de equipamentos para pontes ou viadutos. Por exemplo, alguns dias a mais de chuva não vão nos permitir concluir a infraestrutura sobre a qual vão se assentar os trilhos. Temos indústrias produzindo insumos no Rio Grande do Sul, no interior de São Paulo, trilhos em Volta Redonda, enfim uma logística de suprimento extremamente complexa para atender esse ritmo industrial da obra. Ou seja, a infraestrutura precisa dar suporte ao avanço da superestrutura e a superestrutura precisa estar perfeitamente sincronizada com todos esses insumos para que ela atinja uma produção de 1836 metros por dia, de avançamento a partir de julho. Portanto é perfeitamente possível cumprir o cronograma, mas o número de variáveis é gigantesco.

**Multirural:** Haverá redução também no custo dos transportes...

**Senden:** A obra é decisiva para reduzir custos de importação e exportação de produtos. Para ser uma idéia, 75% do custo do calcário colocado em Cascavel é transporte. Então à medida que se reduz o preço dos insumos na região de produção, aumenta a produtividade das lavouras com maior aplicação do insumo, favorecida por preços mais baixos. No que se refere à exportação de soja, principal produto da região, não dá para interferir nos preços, já que são definidos pela Bolsa de Chicago. Assim, resta interferir nos custos de produção, de transporte, ou seja, na estrutura de custos.

**Multirural:** O senhor acredita que haverá aumento no volume de exportação, via porto de Paranaguá, em consequência da Ferroeste?

**Senden:** Sem dúvida. E também das importações. Hoje o volume de contêineres que o Paraguai adquire entra por Santos, por Buenos Aires. Com a ferrovia chegando até Cascavel ou Guaira, vamos atrair



**José Carlos Senden Júnior**  
Diretor-presidente da Ferroeste

do Tesouro porque o custo desse trecho é muito menor que Guarapuava-Cascavel, que tem topografia mais favorável. Já estamos iniciando o levantamento topográfico, a atualização do cadastro para desapropriação. Para nós, chegar a Guaira é essencial, é estratégico. A ferrovia não pode parar em Cascavel, é uma questão econômica. É lógico que não vamos imprimir no trecho Cascavel-Guaira o mesmo ritmo do trecho Guarapuava-Cascavel. Estaremos antecipando as obras para dar continuidade ao empreendimento como um todo.

**Multirural:** Quais os problemas enfrentados na construção de uma estrada como a Ferroeste?

**Senden:** A Ferrovia está preocupada e envolvida com a

instalação de terminais de carga e descarga, em Cascavel, com os terminais de contêineres de Guarapuava, de Ponta Grossa, de Paranaguá. Preocupada com sistemas de operação, de sinalização, com material rodante. Não temos hoje recursos para comprar o volume de locomotivas e vagões que precisaremos para os trechos. Estamos procurando soluções. Uma delas foi o convênio firmado recentemente para utilizar o material rodante da Rede Ferroviária Federal. Mas a Rede tem problemas com locomotivas imobilizadas por falta de recursos financeiros. Então temos de recuperar essas locomotivas e equacionar a operação da ferrovia. Porque diferentemente de uma rodovia, quando o governo termina, entrega as chaves e vai embora, na ferrovia o problema começa quando ela fica pronta e quan-

do entra em operação. Operar é mais complexo do que construir.

**Multirural:** O aumento de cargas pode provocar um estrangulamento no trecho da RFFSA?

**Senden:** Desde o início das obras da Ferroeste foram inteiramente identificadas as deficiências da malha da Rede. Existe uma deficiência muito grande do trecho Guarapuava-Ponta Grossa, que vai limitar a nossa capacidade de transporte no primeiro ano em 400 mil

toneladas/ano. Existem soluções em diversos níveis de investimentos, que vamos dar a partir do ano que vem. Historicamente o governo federal havia se comprometido em investir na rede ferroviária federal, que é sua. Como isto não vem acontecendo, estamos criando mecanismos com a Rede para minimizar essas dificuldades. No trecho Curitiba-Paranaguá também há uma limitação. Algumas melhorias podem ser feitas, mas o ideal é que se construa uma segunda descida da serra. Não só por uma questão de volume, mas também por custo operacional. Mais do que problema de volume, o custo operacional na serra é muito elevado. E isso reflete na tarifa. Se tivermos a segunda descida, que é desejo de todos e não é um empreendimento tão caro para o governo federal - o custo é menor que o de Guarapuava-Cascavel -, nós teremos um sistema excepcionalmente bom.

**Multirural:** O governo do Estado pretende tomar empréstimos para adquirir o material rodante para a Ferroeste?

**Senden:** Existem várias tentativas nesse sentido. Com organismos internacionais, com organismos nacionais como o próprio BNDES, que por razões políticas não nos concedeu excepcionalidade para acessarmos a linha de crédito. Existe operações de leasing internacional para locomotivas. Há um mercado de locomotivas repotenciadas, reconstruídas nos Estados Unidos, que é muito utilizado. Os EUA tem 536 empresas ferroviárias que vendem equipamentos usados ao mercado. Então no Brasil temos de ter consciência que não somos ricos. Aqui só se compra locomotiva nova e nos Estados Unidos se compra

usada, recupera, põe para rodar. Estamos avançando passo a passo porque os recursos do tesouro são limitados. Com o material rodante já existe uma possibilidade de contar com a iniciativa privada. É normal isso no mundo todo.

**Multirural:** Vocês acham que a iniciativa privada vai participar desse empreendimento?

**Senden:** Não é função da iniciativa privada construir ferrovias em qualquer lugar do mundo. Ou seja, é patrimônio público e gestão privada. Participar e investir em terminais de carga e descarga é bom negócio para a iniciativa privada. Isto já está acontecendo. A Cooperativa Agrária investiu na construção de um terminal de US\$ 13 milhões. Em Cascavel queremos também o envolvimento maciço da iniciativa privada construindo, investindo no terminal de cargas próximo à cidade. A Ferroeste vai se limitar a implantar o embrião ferroviário. A iniciativa privada vai investir nos armazéns, nos depósitos, nas benfeitorias voltadas à operação da Ferroeste.

**Multirural:** Como o sr. classifica a construção dessa ferrovia no contexto nacional?

**Senden:** Não se poderá falar em ferrovias no país sem levar a Ferroeste em consideração, porque mudou conceitos de ferrovia no país, mudou os parâmetros de preço. Hoje é a única ferrovia em construção por um governo do estado e uma das duas ferrovias em construção no país. A outra é a Ferronorte, do grupo privado de Olacyr de Moraes. Ambas são exemplares. Antes, quando se falava em ferrovia barata, se falava em milhão de dólares. Ferrovia cara era a Ferrovia do Aço que custou US\$ 6 bilhões por quilômetro. Claro que tem de respeitar as características de traçado de cada uma. Mas uma ferrovia como a Ferroeste estaria avaliada em US\$ 1 milhão de dólares por quilômetro. Devemos concluir a obra em aproximadamente US\$ 700 mil por quilômetro. Não há precedentes.

O Brasil não pode mais admitir valores exorbitantes. O que nós fizemos foi uma proposta essencialmente econômica, embasada numa solução técnica da Canadian Pacific. O investimento global foi estabelecido em US\$ 600 milhões entre obras e equipamentos. Quando era denominada ferrovia da produção, da soja, com outras características e traçados, o custo era de US\$ 1,2 bilhão o empreendimento. Logo ou teria de praticar uma tarifa igual ou maior que o caminho, ou precisaria ser subsidiada pelo governo, que é pior ainda. Então esta é a visão econômica dada ao empreendimento, envolvendo todo o sistema, do porto, a ferrovia, as rodovias.