

## “CAPIM BR”

**Márcia Marise de Freitas Cação**

Eng. Agr., Dr., PqC do Polo Regional Médio Paranapanema /APTA

[marcia@apta.sp.gov.br](mailto:marcia@apta.sp.gov.br)

Com certeza a maioria de nós já viu à beira de rodovias, na chamada faixa de domínio alguém cortando capim e colocando em uma carroça ou caminhonete, às vezes, até a garupa na bicicleta! É a colheita do popular “capim BR”, como é conhecido por aqui na região Oeste do Estado de São Paulo.

Poderíamos perguntar: mas o que tem isso? Está lá sobrando mesmo, está mais viçoso que o capim que está do lado de dentro da cerca... Infelizmente é verdade, na maior parte das vezes está mais verde e tenro que a pastagem das propriedades, pois são podados periodicamente e ainda incêndios provocados ou acidentais fazem com que se renovem mais vezes.

A colheita desse capim destina-se à alimentação animal, principalmente pequenas propriedades de criação de vacas leiteiras, onde o aumento dessa prática é notável no inverno, mas não é incomum ocorrer durante todo o ano. Ocorre ainda nos casos de criação de equinos para esportes, lazer e transporte de carga (carroceiros) e para criação de pequenos ruminantes em terrenos urbanos.



Fotos: Arquivo pessoal

**Figura 1.** Carroça estacionada para corte de forragens no acostamento em rodovia estadual

Na maior parte das vezes, isso reflete uma situação crônica de falta de planejamento na produção de alimentos, principalmente para as épocas críticas. A falta de pastagem e a ausência de áreas de plantio com capineiras levam os produtores a buscar alternativas rápidas e baratas para evitar a morte de animais e por vezes, a solução está ali: na beira da estrada, onde a forragem está verde, abundante e de graça, aparentemente. Faltando comida para as vacas, e elas precisam comer todos os dias, todos os dias os produtores terão que ir cortar o tal “capim BR”, até que venham as chuvas e as pastagens e capineiras de suas propriedades se recuperem. Aí o barato já se tornou caro!

A utilização desse material forrageiro não é recomendada em função de sua variação em termos de nutrientes, principalmente no que tange à fibra e proteína bruta, variando também o teor de água, o que afeta o rendimento em volume e a quantidade de matéria seca que o animal ingerirá. Essas oscilações derivam dos diferentes locais de colheita, da idade dos capins e das espécies que compõem o dossel vegetativo nos pontos onde serão cortados. Geralmente são capins não adubados, sem melhoramento genético, espécies nativas de baixo valor nutritivo, ou ainda misturadas a outras plantas não forrageiras que podem ser tóxicas aos animais que a consomem.

Mais uma vez a pergunta: “Mas não é melhor comer isso do que não comer nada? Não alimenta?” O melhor é planejar anualmente os alimentos que serão utilizados, seja no verão ou no inverno. Somente assim poderemos saber se as exigências dos animais estão sendo

atendidas, se estamos atingindo o potencial produtivo do rebanho e se os custos da alimentação estão compatíveis com a produção.

O programa de boas práticas de produção elaborado pela FAO (2013) recomenda garantir o fornecimento de alimentos e água em quantidade suficiente para todos os animais diariamente; planejar com antecedência a alimentação para garantir que as necessidades de alimento e água do rebanho sejam atendidas; implementar práticas sustentáveis na produção de forragem; ajustar as taxas de lotação e/ou suplementação alimentar para garantir adequado fornecimento de água, alimentos e forragem e proteger os animais de plantas tóxicas e outras substâncias prejudiciais à saúde de forma a manter os animais produtivos e saudáveis.

O risco de acidentes com o transporte realizado de forma inadequada, perigosa para a segurança do condutor e de outros usuários e os veículos que transitam pela rodovia é um segundo problema derivado dessa prática. A legislação constante no Código de Trânsito Brasileiro sobre registro, identificação, sinalização e as normas de circulação (local e horário) nem sempre são cumpridas no caso de máquinas agrícolas e veículos tracionados por animais. O descaso à legislação é grave e, onde o trânsito desse tipo de veículo é intenso, e pode resultar muitas vezes, em morte.

Ainda podemos citar como desvantagem a utilização de material forrageiro contaminado com poluente. Esse poluente é um material preto, gorduroso, na forma de diminutas partículas lançadas na atmosfera pelos veículos automotores e provenientes do processo de combustão incompleta. Os principais poluentes são monóxido de carbono (CO), hidrocarbonetos (HC ou C<sub>n</sub>H<sub>m</sub>), óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>), óxidos de nitrogênio (NO<sub>x</sub>) e material particulado (MP). Apresentam toxicidade significativa para os seres vivos mesmo quando seus níveis médios não são tão altos. (MINISTÉRIO MEIO AMBIENTE, 2009).

Segundo estimativa da CETESB, em 2013 no Estado foram emitidas 423 mil toneladas de monóxido de carbono (CO), 72 mil toneladas de hidrocarbonetos (NMHC), 192 mil toneladas de óxido de nitrogênio (NO<sub>x</sub>), 5,4 mil toneladas de material particulado (MP), 15 mil toneladas de dióxido de enxofre (SO<sub>2</sub>) e 1,6 mil toneladas de aldeídos, todos poluentes tóxicos em regiões de tráfego intenso, sendo que os caminhões foram os maiores emissores de MP, NO<sub>x</sub> e SO<sub>2</sub>.

Parte do material particulado (a fumaça, poeira e fuligem) emitido dos veículos movidos a diesel, gasolina ou mesmo etanol, as emissões de partículas provenientes do desgaste de

pneus, freios e embreagem e a ressuspensão de partículas de poeira do solo são depositados nas superfícies ao redor das vias por onde os mesmos transitam e, no caso das rodovias, nas plantas que crescem paralelamente a elas.

Uma constante preocupação é em relação aos veículos com peso maior que 2.720kg (veículos pesados de transporte de passageiros e/ou carga), que são os principais emissores desses materiais (MINISTÉRIO MEIO AMBIENTE, s.d.b). Portanto, o tipo de frota circulante é um fator que caracteriza o tipo de poluente emitido numa localidade. Dessa forma, quanto maior a quantidade de veículos, maior a emissão de gases tóxicos. É de se esperar que nas rodovias onde o trânsito de caminhões é elevado, aumenta a deposição de material particulado ao derredor.

Os contaminantes podem ser transportados a partir desses meios, propagando-se por diferentes vias, como o ar, o solo, e superfícies, alterando as características naturais de qualidade e determinando impactos na própria área ou em seus arredores. As vias de contaminação para os diferentes meios podem ser a lixiviação do solo para a água subterrânea, absorção e adsorção dos contaminantes nas raízes de plantas, escoamento superficial para a água superficial, inalação de vapores, contato da pele com o solo e ingestão do mesmo por seres humanos e animais (MINISTÉRIO MEIO AMBIENTE, s.d.a).

Assim, essa alternativa alimentar tem inconvenientes e problemas que ocasionam aumento nos custos de produção e redução na qualidade dos alimentos oferecidos, com consequente diminuição da produção e bem estar animal, devendo ser evitadas através de um bom planejamento nas propriedades.



**Figura 2.** Corte de capim em rodovia estadual.

## Referências

BRASIL. MINISTÉRIO MEIO AMBIENTE, 2009. Compromisso pela Qualidade do Ar e Saúde Ambiental. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/163/arquivos/compromisso2\\_163.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/163/arquivos/compromisso2_163.pdf)> Acesso em: 06 de agosto de 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente – MMA, s.d.a. **Áreas Contaminadas**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/residuos-perigosos/areas-contaminadas>>. Acesso em 11 ago. 2015

\_\_\_\_\_. Ministério do Meio Ambiente – MMA, s.d.b. **PROCONVE: Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores**. Disponível em: <[http://www.mma.gov.br/estruturas/163/arquivos/proconve\\_163.pdf](http://www.mma.gov.br/estruturas/163/arquivos/proconve_163.pdf)>. Acesso em: 05 ago. 2015b

SÃO PAULO. CETESB. **Emissões Veiculares no Estado de São Paulo 2013**. Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental. São Paulo, SP. Disponível em: <<http://www.cetesb.sp.gov.br/ar/emissao-veicular/48-relatorios-epublicacoes>>. Acesso em 13 ago. 2015

FAO e IDF. 2013. Guia de boas práticas na pecuária de leite. Produção e Saúde Animal Diretrizes. 8. Roma. Disponível em <<http://www.fao.org/3/a-ba0027o.pdf>> Acesso em 12 ago. 2015