

ESPECIAL FACIM

EMPRESAS PRESENTES NA FACIM



ANÁLISE

Falta de estradas e linhas-férreas condene milhões de camponeses moçambicanos à pobreza eterna

Gustavo Mavie, AIM
gustavomavie@gmail.com

Um farmer sul-africano de sucesso que leu o meu artigo na edição do jornal "O País" do dia 23 do corrente mês, em que apontava o uso de meios rudimentares, tais como enxada de cabo curto, como sendo a principal causa do pouco e mau uso da terra arável em Moçambique, respondeu-me dizendo que, apesar de ser uma das razões, não é, certamente, a causa-mãe.

O referido farmer considera a falta de vias de comunicação, tais como estradas, caminhos-de-ferro e cabotagem para o transporte da produção para os mercados, como sendo a principal causa que inibe o desenvolvimento da agricultura em Moçambique.

Não existe nenhuma actividade económica capaz de ser desenvolvida, e tornar-se um negócio viável, se o pouco ou muito que se produz não se pode vender, diz o farmer, que preferiu manter a sua identidade no anonimato.

Num email que me enviou no mesmo dia, refere que ele próprio, mesmo sendo um farmer de sucesso, estaria condenado ao fracasso, à semelhança de muitos outros seus compatriotas que tentaram apostar na agricultura nas províncias moçambicanas de Niassa e Manica, apontando como causas a falta de insumos e infra-estruturas vitais, sobretudo estradas de boa qualidade, linhas-férreas e vagões em número suficiente para transportar a produção aos mercados locais e internacionais.

O que acontece com muitos produtores em Moçambique é que quase tudo o que produzem não se consegue colocar nos mercados, para a sua comercialização. Como resultado, os produtos perecíveis pura e simplesmente apodrecem. Todos os que já percorreram o território moçambicano viram que os camponeses locais não têm como levar a sua produção para os grandes mercados do país, muito menos para os de outros países. Este é um cenário que se repete ano após ano, e que impede os camponeses de acumular dinheiro para a aquisição de meios de produção mais robustos de que fala no seu artigo. Para se acumular, é preciso vender o pouco que se produz com a tal enxada de cabo curto. Sem poder vender, nunca vão acumular dinheiro suficiente para comprar seja o que for, muito menos um tractor. Por isso, são poucos os farmers que têm uma junta de bois e uma charrua. Posso assegurar-lhe que esses poucos que possuem estes meios relativamente robustos são os que têm as suas machambas localizadas nas proximidades dos mercados, estradas asfaltadas ou linhas-férreas, à semelhança dos agricultores na cintura de cidades como

Para que possam vender, é imperioso que se construam mais estradas e linhas-férreas, mesmo onde à partida pareça não ser necessário. Isto porque as infra-estruturas atraem as pessoas

Maputo, Matola e Beira, o que lhes possibilita vender os seus excedentes. O mesmo já não acontece com o camponês numa zona remota, por mais fértil que seja, como são os casos das regiões do Niassa ou da Zambézia, escreve o farmer sul-africano, para quem a auto-suficiência alimentar em Moçambique passa pela aceleração da (re)construção das estradas e linhas-férreas que irão assegurar o transporte da produção dos camponeses.

Se estas infra-estruturas, o esforço desses camponeses, como de todos os que possam produzir outras coisas ou mesmo investir nesse país, como os que sei que estão em carteira no domínio da agricultura, serão anulados, porque tudo ficará encravado na zona onde irão produzir, conclui o farmer, arrolando os elevados custos de insumos tais como fertilizantes e aluguer de camiões como sendo outros níveis de estrangulamento.

A leitura deste farmer sul-africano confirma-se por factos que eu próprio tive a oportunidade de testemunhar durante as minhas deslocações às zonas rurais do país, bem como noutras nações africanas na mesma condição de Moçambique.

Com efeito, nos últimos quatro anos, percorri o país de lés a lés, por via terrestre e aérea, e vi com os meus próprios olhos muitos camponeses levando à cabeça pequenas quantidades da sua produção para a venda nos mercados das zonas urbanas.

A última vez foi nos meses de Setembro e Outubro de 2009, nas províncias da Zambézia, Nampula, Cabo Delgado, Tete e Niassa, para além de muitos outros que tenho visto nas zonas do Sul do país, onde vivo e trabalho.

Alguns camponeses mobilizam burros, juntas de bois e até mesmo os seus numerosos filhos de tenra idade para os ajudarem a transportar parte da sua produção de modo a vendê-la nas vilas e cidades, ou junto às margens das estradas nas proximidades das suas machambas ou residências. São imagens que provam quão difícil e até trágico é, para aqueles camponeses, encontrar mercado para os seus produtos.

DADOS DO PROJETO COUNTRYSTAT CONFIRMAN QUE O QUE SE VENDE É MUITO POUCO EM RELAÇÃO AO QUE SE COLHE EM CADA ÉPOCA

Impelido por esse email, voltei a rever os dados estatísticos a que me tinha baseado para escrever esse artigo, compilados no terreno por peritos moçambicanos do projecto CountryStat, que têm como principal

ANÁLISE

objectivo apurar as razões do baixo desenvolvimento da agricultura em Moçambique. Da leitura que fiz, acabei dando razão àquele farmer, porque, de facto, o que os camponeses conseguem vender é muito pouco, variando entre 21 a 26 por cento de toda a produção global do país. Dito de forma mais clara, das poucos mais de 1 500 000 toneladas de produtos diversos que correspondem a todas as colheitas do país, o que em média se vende não passa de 26 por cento, enquanto o que se perde vai até 70 por cento, havendo casos em que chega a 80%. Nestes casos, os 20% que se aproveitam é do que os próprios camponeses consomem para o seu auto-sustento. Uma das campanhas que mostram que, de facto, o que se vende é muito pouco é a de 2007, em que das mais de 1 500 000 toneladas que se produziram, apenas se vendeu 186 200 toneladas, o que é quase nada. O que mostra que a causa destas vendas baixas é a falta de mercados ou a sua localização distante é que as zonas ou províncias que mais contribuíram no que se vendeu são as que têm mais vias de comunicação, como as do Sul do país, que chegaram a vender entre 25 a 50% da sua produção. Os dados mostram também que os camponeses que têm mais meios relativamente robustos são exactamente os das zonas que venderam mais, como os tais do Sul do país. Isto só confirma a tese do farmer, de que só quando se vende é que se tem dinheiro para comprar meios melhores. Por exemplo, nas províncias de Inhambane, Gaza e Maputo, o número dos que detêm a tracção animal varia de 14 a 51%, contra menos 0,1 a um máximo de 0,2% nas províncias de Niassa, Cabo Delgado, Nampula, Zambézia e Sofala. Tete e Manica ficam no meio, variando entre 13 a 32% no uso da tracção animal.

Este dilema de produzir e não ter acesso aos mercados levou o meu colega Simeão Ponguane, da Televisão de Moçambique, a aconselhar um dia o Presidente moçambicano, Armando Guebuza, a fazer tudo para a criação de um sistema capaz de garantir a comercialização agrícola. Disse que caso isso não se faça, os repetidos apelos que o estadista moçambicano tem feito durante as suas presidências abertas, para que os camponeses aumentem as suas áreas de cultivo, de modo a que tenham mais colheitas, podem transformar-se num problema para o seu governo, porque cabe ao executivo construir infra-estruturas adequadas e não os camponeses. De facto, a falta de estradas e linhas-férreas é um dos grandes desafios para o governo e um entrave ao desenvolvimento de Moçambique.

APOSTA DO GOVERNO NAS INFRA-ESTRUTURAS SERÁ A SOLUÇÃO-MÃE DO ATRASO DA AGRICULTURA EM MOÇAMBIQUE

Felizmente, o programa de construção de estradas e outras infra-estruturas figura já no topo da agenda do executivo de Guebuza. O testemunho disso é a construção de mais estradas e pontes nos últimos 18 anos de paz em Moçambique, que, comparativamente aos mais de 500 anos de colonização portuguesa.

Por isso, pela primeira vez na história moçambicana, já é possível viajar de carro do Norte ao Sul do país numa boa estrada a uma velocidade média superior a 100 quilómetros por hora.

Com este ritmo de construção de estradas, será possível acabar com o sofrimento dos camponeses que se vêem forçados a carregar à cabeça, como formigas, os seus produtos até ao ponto de comercialização.

Em quase todas as regiões do país, vemos muitos camponeses, sobretudo mulheres, caminhando por trilhos difíceis ou mesmo pela lama, em direção aos mercados, transportando na cabeça enormes fardos de frutas e legumes.

Muitos deles disseram-me que só levam para os mercados parte insignificante da sua produção, e não o que desejariam levar. Também creio que poderiam levar muito mais se houvesse na sua zona uma estrada asfaltada capaz de permitir a circulação de camiões de grande tonelagem, ou mesmo uma linha-férrea.

Se pudessem contar com estes meios de transporte, teriam mais rendimentos, que os permitiriam comprar tractores e outras máquinas pesadas para lavrar as suas terras.

Infelizmente, ninguém está preparado para arriscar o seu camião numa zona onde o mais provável é perdê-lo enterrado, para nunca mais de lá sair. Isto porque, em Moçambique, como no resto de África, as poucas estradas pavimentadas existentes estão cheias de buracos. Aliás, muitas estão bem longe das comunidades agrícolas. Isso deixa as regiões com um enorme potencial de alimentar mais de um bilião de pessoas que anualmente morrem de fome, no mundo inteiro isoladas e com tudo o que se produz a apodrecer.

Tal acontece porque, na África Sub-sahariana, quase 70 por cento da população vive nas zonas rurais, a uma distância superior a 30 minutos, a pé, da estrada mais próxima. Esta situação é, para o presidente do Conselho da Aliança para a Revolução Verde em África (AGRA), o antigo secretário-geral da ONU, Kofi Annan, a que mais mina os esforços dos camponeses, impedindo-os de prosperar, à semelhança de outros continentes com infra-estruturas adequadas.

Kofi Annan vê que o lavrador de pequenas ou médias explorações em África acaba produzindo o que não lhe rende nada, porque os mercados ficam muito distantes da zona onde vive ou produz. Além disso, o que piora

a sua situação é ela não dispor de um seguro contra as alterações climáticas irregulares, não receber subsídios nos casos em que perde tudo, no caso da ocorrência de intempéries ou pragas, e não possuir acesso ao crédito. Digo "ela" porque a maioria dos pequenos agricultores em África são mulheres. De facto, metade dos pequenos agricultores no mundo são mulheres, e devemos ter isso em mente para não as punirmos, deixando-as andar a pé distâncias longas para conseguirem mercado para os seus produtos.

Técnicos do CountryStat preconizam que a agricultura deve ser encarada como um negócio e uma fonte para a estabilização social de um determinado país, independentemente do tamanho da exploração agrícola. Os camponeses devem ser vistos como homens e mulheres de negócio, mesmo que explorem pequenas ou médias áreas, ao invés de encarar como pessoas pobres que só podem viver de esmolas ou doações do governo.

O estudo de peritos indica que já começa a existir um crescente reconhecimento de que esses pequenos agricultores e suas comunidades rurais são uma parte importante da solução para a (in)segurança alimentar e fim da pobreza em África. Mas isso só será possível se todos tiverem tudo o que precisam para a prática da agricultura, incluindo a possibilidade de vender os seus excedentes.

Para que possam vender, é imperioso que se construam mais estradas e linhas-férreas, mesmo onde à partida pareça não ser necessário. Isto porque as infra-estruturas atraem as pessoas. É por isso que há uma fuga em massa das regiões carentes de infra-estruturas – que são as precárias zonas rurais de hoje – para onde existe, que são as cidades.

No dia em que também houver infra-estruturas no campo, como estradas, hospitais e tudo o que existe nas zonas urbanas, não haverá esta migração massiva de pessoas do campo para as cidades.

As pessoas afluem às cidades porque vão ao encontro das melhores condições de vida, que não as encontram no campo, incluindo luz eléctrica e água potável.

Existem provas mais que suficientes demonstrando que a existência de infra-estruturas adequadas catapultou a produção e produtividade no século passado, bem como transformou a vida de milhões de pessoas em alguns países da Ásia e da América Latina, que há 50 anos estavam bastante atrasados como os africanos. Muito desse sucesso deveu-se a infra-estruturas que foram construídas.

Por exemplo, no início da Revolução Verde, na década 70, a densidade de estradas na Índia era de 388 quilómetros por 1 000 quilómetros quadrados. Isto foi vital para o sucesso da Revolução Verde indiana, quando comparada com os 39 quilómetros por 1 000 quilómetros quadrados com que contava Moçambique.

As estradas asfaltadas levam outros serviços essenciais às comunidades rurais. Agora, em Moçambique, apenas pouco mais de 10 por cento da população rural tem acesso à electricidade e comunicações telefónicas.

Os pesquisadores de projectos como o CountryStat acreditam que isso se deve ao facto de apenas 17 por cento das comunidades rurais viverem dentro de um raio de uma milha da estrada pavimentada mais próxima.

Juntamente com infra-estruturas deficientes, muitos pequenos agricultores em África têm acesso insuficiente aos recursos produtivos, tais como fertilizantes, água para irrigação e novas tecnologias.

Como resultado, os rendimentos são geralmente muito baixos para permitir a milhares de famílias rurais gerar excedentes comercializáveis. Mesmo os pequenos agricultores são capazes de produzir um excedente, mas a tal falta de acesso aos mercados deixa todo o seu trabalho água abaixo.

Se o governo moçambicano quiser resgatar a agricultura do país e recolocá-la no mesmo ponto em que se encontrava antes da guerra de desestabilização, é imperioso que se passe a dar mais atenção aos pequenos agricultores, e dar-lhes oportunidade de se tornarem empresários viáveis.

É essencial que elas estejam ligados aos mercados, porque só assim poderão prosperar. Com efeito, o apoio às infra-estruturas rurais – incluindo estradas, electricificação, apoio à pós-colheita, construção de silos e todo o apoio às associações e cooperativas agrícolas, acesso à terra e infra-estruturas de irrigação – é um elemento crucial na cadeia de valor.

Cada elo da cadeia de valor, desde os camponeses aos agentes do comércio local e agro-processadores para os mercados regional e nacional, carece de um reforço.

Precisamos de ligar os produtores de alimentos às pessoas que precisam dos seus produtos, através de infra-estruturas viáveis e bem conservadas. Além disso, é preciso dotá-los de pesquisa e tecnologia para garantir que possam aumentar a produção de melhor qualidade e ter a capacidade de armazenamento, para que possam vender a preços competitivos.

Se os pequenos agricultores tiverem infra-estruturas básicas de que necessitam para ter os seus produtos no mercado, não só serão capazes de alimentar a sua família e suas comunidades, bem como irão contribuir para a segurança geral dos alimentos.

O país só precisa asfaltar as estradas e colocar pontes onde existam rios, para que os camponeses possam contribuir mais facilmente na busca de uma segurança alimentar de que o país precisa, agora, mais do que nunca, uma vez que há cada vez menos países dispostos a exportar os alimentos que produzem, especialmente cereais, devido à baixa mundial da sua produção.■