

# Editorial 83 – Comércio interno

**Por: Agostinho Mateus**

No texto anterior abordámos o tema do comércio internacional. Nesta semana trataremos o tema do comércio interno que desempenha um papel fundamental no desenvolvimento económico de um país. Neste texto, propusemo-nos a trazer à sua atenção uma visão geral sobre as limitações do nosso comércio interno e algumas sugestões para ultrapassá-las; observando a actividade de dois importantes operadores (camionistas e comerciantes), os eixos rodoviários e os Órgãos de Tutela.

## **Actividade dos camionistas e comerciantes:**

Por falta de disponibilização de informação por parte dos Órgãos de Tutela, continuamos sem dados concretos sobre o volume de mercadorias transportadas e ou comercializadas no mercado interno. Contudo, as actividades de camionista e comerciante (grande, pequeno ou micro) continuam a ser de suma importância e incentivadores da economia rural tradicional, ao pressionarem a economia de subsistência para uma economia de trocas, levando ao camponês aquilo de que ele necessita e garantindo-lhe uma perspectiva de preço e escoamento para as suas colheitas e o crédito comercial entre a entrega de produtos ao camponês e a recepção do produto colhido.

Por tal, é necessário que sejam eliminadas as limitações à liberdade de comércio, em especial nas localidades, para que se estimule a produção e o consumo, se promova o comércio formal, a circulação da moeda, e o aumento das trocas e consequentemente o desenvolvimento local. Só assim se aumenta o potencial de geração de empregos formais e se promove a riqueza e se reduz o êxodo rural.

É necessário estender o comércio de todos os tipos pelo país. Sem estruturas comerciais e de logística por toda a parte, não é possível desenvolver a produção interna nem melhorar a vida das populações. Consideramos ser urgente a eliminação de todos os controlos da actividade, quer dos camionistas quer dos comerciantes, por outras entidades que não a entidade única de inspecção, que propomos que substitua as entidades de inspecção actualmente existentes. O mais importante para se estender a actividade comercial é parar com a constante interferência de inspectores e todo o tipo de autoridades na actividade comercial.

Mantemos a nossa opinião quanto a necessidade de o Estado, aproveitando as associações de empresários, procurar fomentar pequenas bolsas de produtos, que aprovelem a normalização dos produtos, certifiquem as amostras e criem plataformas de intermediação entre produtores e compradores, apresentem os preços de referência mínimos à agricultura (uma das coisas que o Estado deve garantir) e as cotações dos produtos no mercado internacional e CIF Luanda. Pelo menos para que os agricultores e industriais possam dispor de informação sobre quantidades de produtos certificados por instituições nacionais e referências de preços nacionais e internacionais.

## **Eixos rodoviários e outros:**

A inexistência de vias de comunicação em bom estado de funcionamento continua a ser um dos grandes empecilhos à liberdade de comércio. Embora um ou outro troço rodoviário venha sendo reparado, a actividade de camionista e comerciante fora das cidades continua a ser difícil de exercer devido ao estado das vias.

Como temos vindo a anunciar os eixos rodoviários mais importantes continuam a não funcionar plenamente, causando atrasos, desastres e danificação do material. Tudo isso concorre para o aumento da inflação, para a baixa da produtividade e para a falta de competitividade nacional: deterioração dos produtos no campo, pois não são escoados, redução da produção na época seguinte (por desestímulo do produtor), deterioração/perda da qualidade dos produtos no trajecto devido às muitas e longas paragens por avaria causadas pelo mau estado das vias (quebra de molas, danificação de pneus, etc.) e os muitos controlos de trânsito/“mixeiros” na via. O negócio torna-se

assim pouco rentável para os camionistas, que, não podendo aumentar mais o preço do frete, preferem não fazer tais trajectos, aumentando as assimetrias já existentes.

A construção e reconstrução de estradas duradouras nos eixos fundamentais e ligação das capitais de Província aos eixos principais é inadiável e da responsabilidade da Administração Central. Insistimos que não basta recuperar as vias. Muito mais importante do que fazer ou recuperar é garantir que as vias funcionem diariamente, que existem equipas que periodicamente percorram, sinalizem e reparem os pequenos buracos e outros problemas das vias. O OGE tem de ter verbas destinadas ao funcionamento permanente destas equipas!

Insistimos que as estradas de ligação das Províncias às sedes de municípios devem ser garantidas pelos Governos provinciais, que devem ter verbas para a reconstrução e sobretudo para a manutenção diária destas vias e para dotar os municípios com as verbas necessárias para as estradas municipais.

Somos de opinião que a questão das estradas e vias em especial aquelas de ligação entre as zonas de produção e as sedes comunais sejam de terra (terraplanadas); uma solução bem sucedida na vizinha República da Namíbia.

O Ministério da Defesa deve colaborar com as estruturas provinciais de forma que a engenharia das Forças Armadas possa auxiliar na preparação das estradas, sobretudo nas municipais.

O Estado precisa de garantir a liberdade de comércio, medindo-a constantemente pelo número de camionistas e comerciantes e pelo seu volume de facturação e o seu valor acrescentado.

### **Órgãos de Tutela:**

Não deve ser responsabilidade dos Órgãos de Tutela o oferecimento/fornecimento de meios de trabalho. Isso é contraproducente. Criem-se formas de concessão de créditos mais objectivas e simples, como o “kilapi” em lojas colocadas próximo das áreas de produção. Esse método de crédito sempre funcionou bem no nosso espaço rural: o levantamento das sementes, adubos, alfaias e outros bens e serviços pelo camponês, apontados em conta corrente e saldados no final da colheita, através da entrega do produto agrícola ao comerciante, recebendo o saldo em dinheiro para pagar os restantes bens e serviços. Quanto aos meios de transportes, a solução pode passar pela abertura da possibilidade de importação de viaturas com mais tempo de uso do que o agora estabelecido, facilitando aos agentes do sector da camionagem a aquisição de veículos a preços mais económicos o que influenciaria positivamente o preço do transporte das mercadorias do campo para as cidades e vice-versa. Se a preocupação era o acumular de sucatas no país, o tempo mostrou que afinal todo o material ferroso pode ser comercializado!

O Departamento Ministerial responsável pelo comércio deve garantir que surjam um número crescente de operadores e um valor crescente de transacções comerciais, medindo-os através das declarações de actividade apresentadas à AGT. Afinal, só há concorrência quando há um número considerável de negócios em actividade.

**Luanda, 29 de Agosto de 2023**