



Aspectos econômicos *do setor informal de alimentos*

Vendedores de rua, uma ocupação desafiadora

Os vendedores de rua são muito visíveis no IFS (Tabela 2). Apesar de fornecerem renda para suas famílias e serviços importantes para os clientes, eles também podem provocar respostas negativas por parte das autoridades locais e dos membros da elite. Os estabelecimentos formais ressentem-se com frequência de sua concorrência. Críticos das vendas de rua acusam os vendedores de evadirem impostos e fornecerem produtos de baixa qualidade, ao mesmo tempo em que criam deterioração urbana, riscos de saúde e segurança e congestionamento em áreas de tráfego intenso (Bromley 2000: 10). A polícia e outras autoridades atormentam os vendedores, criando uma desconfiança por parte desses em relação ao estado (Tinker, 1987: 64). No entanto, a comida de rua, é importante para os pobres por razões nutricionais, econômicas e sócio-culturais. Em muitas cidades asiáticas, os trabalhadores de escritório também apreciam sua conveniência. Na maioria das cidades grandes, ela é uma importante fonte de nutrientes e de renda para uma grande porcentagem da população (FAO, 1996).

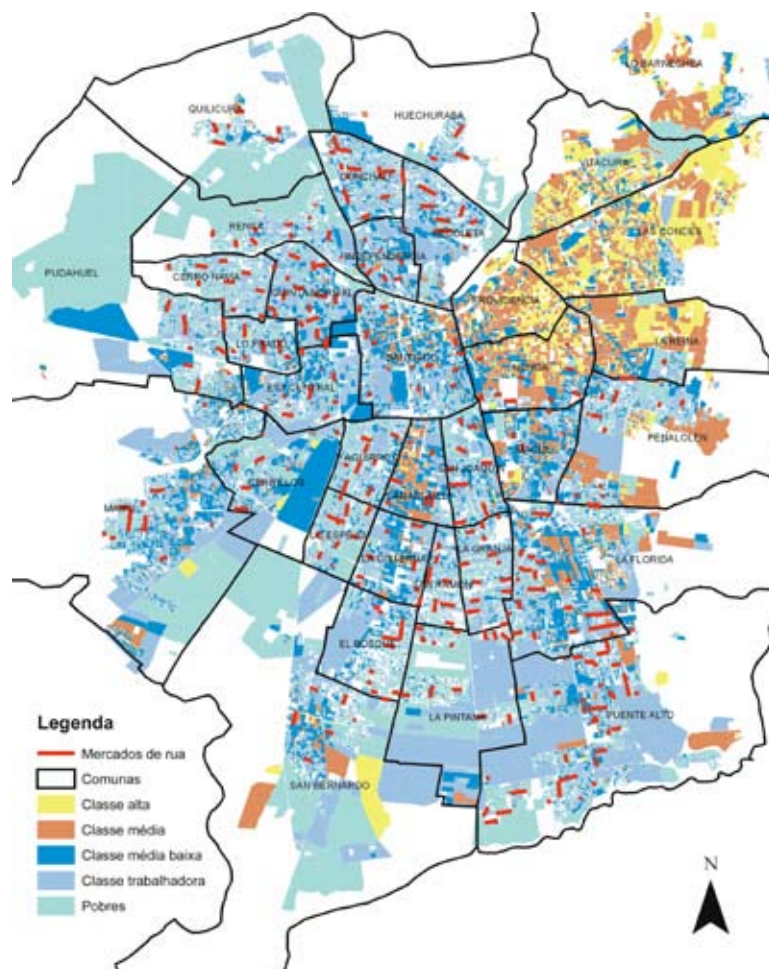


Vendedores de mercado

Os vendedores de mercado encontram-se entre os atores mais visíveis do IFS, nos mercados formais (ex: mercados públicos administrados por autoridades locais), nos mercados informais e nos mercados espontâneos que surgem nas favelas ou em áreas de alto tráfego, como na proximidade das estações de trem. Mesmo os mercados formais geralmente incluem atividades informais de venda, pois os vendedores formais sublocam espaços do mercado a outros ou surgem vendedores que se apossam de locais não designados ou se espalham em áreas na frente do mercado para realizar suas atividades.

Os mercados criam empregos para vendedores, administradores do mercado, fornecedores e transportadores, ao mesmo tempo que oferecem importantes contribuições para a segurança alimentar. Eles também são atraentes como pontos turísticos, por conseguinte, contribuem para o desenvolvimento local. Em algumas cidades a maioria dos mercados são espontâneos, isto é, estabelecidos pelos próprios vendedores onde não há locais estabelecidos pelos municípios (Argenti, 1999b: 5).

Em muitos países, mesmo os mercados públicos legalizados enfrentam problemas de espaço insuficiente, de instalações inadequadas de armazenamento, de pouca higiene e fraca administração. Os administradores dos mercados, muitas vezes, não conseguem impor as regulamentações nem garantir a segurança de vendedores e clientes. Em muitas cidades, os mercados



Mapa 1 ~ Localização dos mercados de rua em Santiago do Chile, Chile

Fonte: Aliaga Linares, 2006



públicos terminaram pegando fogo devido à manutenção insuficiente e à falta de prevenção contra incêndios (Argenti, 1999b: 4).

Os mercados também podem ser monopolizados por certos agentes, levando à exploração dos produtores, dos vendedores e a preços mais altos para os consumidores. Em Gana, por exemplo, os produtores são forçados a vender por meio das “market queens” (rainhas do mercado) que tiram vantagem da falta de transparência dos preços e nem sempre pagam os produtores de maneira justa (De Lardemelle, 1995). Apesar desses problemas, os mercados públicos continuam sendo uma parte central do IFS e é uma área em que a política e o planejamento urbano se podem mostrar mais eficazes. A cooperação do estado com as associações de vendedores de mercado pode ser especialmente eficaz para lidar com os problemas dos vendedores de mercado.

Pequenos restaurantes e fornecedores de refeições

Fornecedores domésticos de refeições são empreendedores que cozinham em casa e depois servem seus produtos finalizados. Em muitas cidades, eles fornecem marmitas de almoço para trabalhadores de escritório. Os pequenos restaurantes, com frequência, não são registrados junto ao governo local e não pagam impostos. Em muitos casos, os restaurantes que estão nominalmente no setor formal combinam um comportamento econômico formal e informal, ocultando

Tabela 3 ~ Contribuição da produção agrícola urbana para o emprego, a renda e a economia com gastos em alimentos em áreas urbanas de cidades e países selecionados nos anos 1990

Cidade, ano	Produtores (mercado de auto-provimento)	Retorno econômico (renda, economia)
Acra, Gana, 1997	13,6% de lares em 16 áreas de cidades; 700 agricultores de mercado	Renda de US\$20-100/mês (sazonal)
Addis Abeba, Etiópia, 1999	5 167 unidades de laticínios	76% na cidade secundária e 54% das unidades de laticínios no centro de Addis são propriedade de mulheres
Cairo, Egito, 1995	16% dos lares (criação de animais); 59% dos quais são pobres	Os bens das criações de animais excedem 2 a 3 vezes a renda mensal <i>per capita</i>
Calcutá, Índia, 2000	17 000 empregos em áreas de pesca nos mangues	
Dar es Salaam, República Unida da Tanzânia, 1997	15-20% de hortas domésticas (duas áreas) (produção em tempo integral)	30% do salário médio 35 000 lares dependem da produção de frutas/verduras para renda
Jacarta, Indonésia, 1999	100 234 proprietários e trabalhadores	Salário mais alto do que o da mão-de-obra não qualificada na construção civil
Cidade do México, México, 1990-1996	1,3-19% da população economicamente ativa em algumas <i>Delegaciones</i>	10-40% renda (suíno); até 100% da renda (leite); 10-30% renda (milho); 80% da renda (verduras); 80% + renda (ornamentos); 100% da renda (nopal, atum)
Xangai, China	27 milhões de fazendeiros (31,8% trabalhadores); 13 400 trabalhadores	2% do PIB da cidade; 28% dos lares recebem alguma renda

Fonte: Mougeot, 2005: 9



vendas e/ou realizando contratação informal. Esses agentes do setor informal têm recebido menos atenção do que os vendedores de rua e de mercado tanto por parte dos pesquisadores quanto dos responsáveis pela criação de políticas.

Agricultores urbanos

Em muitos países, a atividade agrária urbana e periurbana (incluindo a criação de animais) é comum tanto para fins de sobrevivência quanto comerciais (FAO, 2005; Mougeot, 2005) (Tabela 3). O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), o Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (UN-HABITAT), a FAO, o Centro Internacional de Pesquisas para o Desenvolvimento (IDRC) e outros organismos internacionais reconheceram a sua importância ao fornecer tanto emprego quanto suprimento de alimentos a residentes urbanos (UNDP, 1996; FAO, 2005). No entanto, as autoridades locais e os responsáveis pela elaboração de políticas para o setor, com frequência subestimam o setor ou consideram-no ilegal. Com o crescimento das cidades, a pressão interna também força os agricultores urbanos para fora de suas terras. Os agricultores urbanos enfrentam dificuldades como pouca ou nenhuma segurança de posse, pouco auxílio em casos de roubo ou corte das plantações e nenhum acesso aos serviços de extensão. Onde o setor é ilegal, os agricultores urbanos encontram dificuldades no acesso à água

Havana, Cuba

Estudo de caso

O movimento de agricultura urbana emergiu em Cuba em 1993 com o objetivo de mitigar a precária situação econômica do país após a perda do apoio da União Soviética, sem desistir das conquistas da revolução social de 1959. Com o apoio das organizações do governo local (os Conselhos Populares), das organizações sociais e das ONGs, o governo autorizou as pessoas a usarem, sem algum custo, parte das propriedades desocupadas do governo para a produção de plantações. Eles forneceram auxílio técnico, sementes, ferramentas básicas e tonéis de água aos agricultores urbanos. Aqueles que se organizaram em cooperativas (Unidades Básicas de Produção Cooperativa) tornaram-se aptos a receber crédito e pontos para vendas. Partes do Parque Metropolitano de La Havana também foram destinadas à agricultura urbana. Em 2003, 12 por cento da terra urbana de Havana era usada para a agricultura. Fazendeiros tinham rendimentos mais altos, em alguns casos mais altos que o salário médio urbano. Além disso, a cidade tornou-se mais capacitada para reciclar matéria orgânica e reduzir o número de pequenos depósitos de lixo. A agricultura urbana também contribuiu para tornar a cidade mais verde. Apesar de ainda existirem problemas técnicos a resolver, tais como a irrigação e a poluição por automóveis, o projeto tem sido capaz de suprir os residentes urbanos com verduras e ervas frescas produzidas localmente e com custos de transporte mínimos. Sobretudo, tornou Havana um local mais habitável (Cruz e Medina, 2003).



limpa, o que acarreta implicações para a saúde pública por gerar alimentos potencialmente contaminados que são distribuídos a mercados e consumidores. Todavia, se esses problemas forem sanados, a agricultura urbana poderá contribuir para o bem estar nutricional, econômico e ambiental das cidades (Aragrande e Argenti, 2001; Argenti, François e Mouawad, 2003; Binns e Lynch, 1998).

Fornecimento de alimentos e questões de distribuição: espaço para progresso

O fornecimento de alimentos e sua distribuição envolvem montagem, manuseio, processamento, embalagem, transporte, armazenamento e venda por atacado e varejo. Deficiências nessas áreas acarretam preços mais altos ou até mesmo escassez de alimentos. Particularmente em países que têm passado por ajustes estruturais, o papel do setor público tem sido cada vez mais reduzido e consiste principalmente em: fornecimento de infraestruturas incluindo estradas, instalações para armazenamento e mercados públicos; estabelecimento de regras e regulamentações para o mercado e controle da qualidade dos alimentos. Em muitos países, os mercados de venda por atacado são públicos, mas geralmente demasiado antigos ou

pequenos para satisfazer a crescente procura (Aragrande e Argenti, 2001; Diouf, 1999). Os trabalhadores do setor informal muitas vezes adquirem suas matérias-primas em um mercado “não oficial”. Na África, alguns vendedores urbanos de alimentos informais trocam produtos processados por produtos agrícolas não processados com parentes que moram na região rural. Mesmo que esta seja uma pequena parte da distribuição de alimentos, ela pode representar até sete por cento da comida trazida para cidades africanas (Egounlety, 1997: 23).

Apesar de o setor informal de transporte ter sido pouco estudado, ele é uma parte importante do fornecimento e da distribuição de alimentos em todas as cidades do mundo (Tabela 4). Um estudo sobre o transporte informal de alimentos feito por Wilhelm na África (FAO, 1997c) comprovou que a maior parte dos alimentos, mesmo quando vendidos no setor formal, é transportada para as cidades por meios de transporte informais. Transportadores informais usam muitos meios de transporte, inclusive veículos não motorizados (bicicletas, carros manuais e riquixás [carroças de duas rodas movidas a tração humana], bem como carroças puxadas por animais). Para curtas distâncias, o transporte de alimentos a pé também é comum. Várias formas de táxis motorizados e transporte público também são usados para transportar produtos até aos mercados. Devido ao aumento global no preço dos combustíveis, os meios de transporte não motorizados não têm possibilidade de extinção e deveriam ser encorajados. Entretanto, em muitos lugares, as autoridades veem os fornecedores de transporte informal como remanescentes de uma tradição e não dão muita atenção ao setor (Wilhelm, 1997). Sendo a parte menos pesquisada do IFS, há necessidade de mais estudos de caso com ênfase na questão política.

Considerações sobre implicações econômicas e sua importância

A produção, distribuição e venda a varejo de alimentos no setor informal são atividades importantes que fornecem rendas nos países em desenvolvimento. Entretanto, acredita-se que sua existência possa ser mais um sintoma de pobreza do que a solução desta. Infelizmente há pouca evidência estatística sobre o impacto do setor na redução da pobreza e as pesquisas apenas começaram. Todavia, uma inspeção do setor feita em 2000 para o Banco Mundial (Charmes, 2000) mostrou que na África – onde a pobreza está mais fortemente arraigada – a renda no setor informal não é tão baixa como se pensava anteriormente e permaneceu em níveis razoáveis apesar dos anos de difíceis ajustes estruturais e do colapso econômico. A inspeção concluiu que ao considerar os níveis de pobreza nacionais (diferentes dos níveis de pobreza de US\$1,00) na América Latina e na África subsaariana, parece que – com poucas exceções – quanto mais prevalente o setor informal, menor a extensão da pobreza. São claramente necessárias mais pesquisas econômicas nesta área; o foco da pesquisa atual está mais voltado para como o IFS pode alcançar objetivos sociais.

Tabela 4 ~ Estimativa de aumento do tráfego em 2012 devido ao transporte de alimentos nas cidades selecionadas

Cidades	Carregamento por dez toneladas
Abidjan, Costa do Marfim	124 600
Lagos, Nigéria	500 000
Mumbai, Índia	313 400
Teerã, Irã	147 900
Maracaibo, República Bolivariana da Venezuela	27 600
Santiago de los Caballeros, República Dominicana	13 100

Fonte: Argenti, 2000. Dados sobre médias de consumo de alimentos nacionais. Ano base: 2000





Em países com culturas ancestrais como os que existem na África, Ásia e América Latina há um conhecimento local milenar sobre a elaboração de alimentos que tem sido e continuará sendo responsável por sua produção. O problema é que a introdução de novos alimentos e o abandono de alimentos tradicionais e de seus processos distorceram os aspectos nutricionais e sanitários da comida tradicional. A nova mistura nutricional (produtos e processos) deve ser regulamentada localmente sem a interferência de parâmetros externos, exceto nos casos de exportações agrícolas.

Sánchez Narvaez, citado em Macchi, 2006: 5