Destaque Rural Nº 377

12 de Junho de 2026

OS PARADOXOS DA INFLAÇÃO AGRÍCOLA (MILHO QUE DESCE E O TOMATE QUE SOBE) UMA LEITURA CRÍTICA DO IPC DE MAIO DE 2026

Yasser Arafat Dadá[1]

INTRODUÇÃO

O Índice de Preços no Consumidor (IPC) de Maio de 2026, divulgado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE) a 10 de Junho de 2026, regista uma inflação mensal de 2,32% (a mais elevada em vários meses), uma inflação acumulada de 5,19% e uma variação homóloga de 7,22%. Estes números, lidos de forma agregada, descrevem uma aceleração preocupante dos preços. Mas é na sua leitura desagregada (produto a produto, cidade a cidade) que o IPC de Maio revela algo analiticamente mais rico: um paradoxo estrutural que designamos por "síndrome do milho que desce e do tomate que sobe".

O argumento central deste Destaque é que estes paradoxos são o reflexo de uma estrutura económica em que o produtor rural vende barato o que produz em abundância e paga caro o que não produz ou não consegue armazenar; em que os choques de custos (combustíveis) afectam de forma desproporcionalmente intensa as cidades do interior e do Norte, que dependem mais do transporte rodoviário de longa distância; e em que a inflação dos frescos e do peixe aprofunda a insegurança alimentar das famílias mais pobres mesmo quando os cereais são mais acessíveis. O texto analisa estes paradoxos a partir de uma perspectiva multidisciplinar (económica, social, territorial e política) e conclui com recomendações para uma política de estabilização de preços que proteja simultaneamente os produtores e os consumidores mais vulneráveis.

1. O IPC DE MAIO DE 2026: UMA RADIOGRAFIA DA INFLAÇÃO EM CONTEXTO DE CRISE

1.1. O choque dos combustíveis torna-se visível nos preços

O IPC de Maio de 2026 é, antes de mais, o primeiro boletim mensal que regista o impacto do aumento dos preços dos combustíveis decretado pela ARENE em 7 de Maio de 2026[2]. A inflação mensal de 2,32% representa uma ruptura abrupta com a trajectória dos meses anteriores: em Abril de 2026, a inflação mensal havia sido de apenas 0,63%; em Fevereiro,

[1] Yasser Arafat Dadá, Economista e Mestre em Desenvolvimento e Cooperação Internacional pela Universidade de Lisboa. Doutor em Estudos de Desenvolvimento. Director e Pesquisador do OMR.

[2] Autoridade Reguladora de Energia. (2026). Actualização dos preços dos produtos petrolíferos regulados. Comunicado de Imprensa. https://arene.org.mz/wp-content/uploads/2026/05/Comunicado-de-Imprensa-Maio-2026.pdf

de 0,68% (INE, 2026a; INE, 2026b)[3]. O salto de 0,63% para 2,32% num único mês ilustra a velocidade e a amplitude com que um choque de combustíveis se transmite ao nível geral de preços numa economia de elevada dependência do transporte rodoviário.

A divisão de Transportes foi, isoladamente, a maior contribuinte para a inflação de Maio, com 1,80 pp dos 2,32% totais, ou seja, 77,6% da inflação mensal é explicada pelo choque dos transportes. A divisão de Alimentação e bebidas não alcoólicas contribuiu com 0,32pp, e as restantes divisões dividiram os 0,20pp remanescentes. Esta concentração do impulso inflacionário numa única divisão tem implicações importantes para a análise: mostra que estamos perante um choque de oferta externo (o aumento dos combustíveis) transmitido à economia através do sistema de preços dos transportes, e não perante uma inflação de procura generalizada.

O Banco de Moçambique, na reunião do Comité de Política Monetária de 25 de Maio de 2026, optou por manter a taxa de juro de referência em 9,25% mas aumentou o coeficiente de reservas obrigatórias em moeda nacional, e o seu governador admitiu que "a inflação possa disparar para dois dígitos devido à crise dos combustíveis provocada pelo conflito no Médio Oriente" (Observador, 2026)[4].

Quadro 1: Principais indicadores do IPC de Maio de 2026

Indicador	Valor (%)
Variação mensal	2,32
Variação acumulada (Jan–Mai 2026)	5,19
Variação homóloga	7,22
Contribuição mensal - Transportes	1,80 pp
Contribuição mensal - Alimentação e bebidas	0,32 pp
Variação mensal do gasóleo	44,5
Variação mensal dos semi-colectivos urbanos	11,9
Variação mensal dos táxis	23,5
Variação mensal dos autocarros longo curso	26,3
Variação mensal do peixe fresco	11,7
Variação mensal do tomate	5,7
Variação mensal do milho em grão	–14,4
Inflação anual de 2025 (referência)	3,23

Fonte: INE (2026), IPC Maio 2026: Moçambique (8 Cidades).

[3] INE — Instituto Nacional de Estatística. (2026a, 8 de Maio). Índice de Preços no Consumidor — Moçambique (8 Cidades), Abril de 2026. Base: 2023=100. INE.
INE — Instituto Nacional de Estatística. (2026b, 10 de Março). Índice de Preços no Consumidor — Moçambique (8 Cidades), Fevereiro de 2026. Base: 2023=100. INE.

[4] Observador. (2026, 10 de Junho). Preços em Moçambique disparam 2,32% e quadruplicam num mês. https://observador.pt/2026/06/10/precos-em-mocambique-disparam-232-e-quadruplicam-num-mes/

1.2. Contextualização do IPC de Maio de 2026

Para contextualizar adequadamente o IPC de Maio de 2026, é importante situar a trajectória inflacionária recente. Em 2025, a inflação anual acumulada foi de apenas 3,23%, abaixo das previsões governamentais de 7% (Observador, 2026). Entre Abril e Julho de 2025, Moçambique chegou a registar quatro meses consecutivos de deflação, um fenómeno incomum que reflectiu a relativa estabilidade dos combustíveis e uma boa época de colheita. A inflação homóloga em Abril de 2026, antes do choque dos combustíveis, era de apenas 4,41% (INE, 2026a). A brusca aceleração de Maio (para 7,22% em termos homólogos) evidencia a magnitude do choque e a sua velocidade de transmissão ao sistema de preços.

O contexto político-institucional em que este choque ocorre é igualmente relevante. Moçambique atravessa um período de instabilidade pós-eleitoral: as manifestações de finais de 2024 e inícios de 2025 perturbaram o tecido económico e social, com destruição de infraestruturas e ruptura temporária de cadeias de abastecimento. O Presidente Daniel Chapo reconheceu explicitamente que este período "resultou numa variação negativa do PIB em cerca de 4,9%" (Agroportal, 2025)[5]. Neste contexto de fragilidade acumulada, o choque dos combustíveis de Maio de 2026 chega a uma economia já debilitada (com capacidade de resposta institucional reduzida e populações cuja resiliência aos choques foi já muito testada). O risco de a inflação atingir dois dígitos até ao final de 2026, como alertou o Banco de Moçambique, é por isso mais grave do que os números de Maio, isoladamente, sugerem.

2. O PARADOXO CENTRAL: O MILHO QUE DESCE, O TOMATE QUE SOBE

2.1. A sazonalidade dos preços agrícolas: uma lógica perversa

O dado mais revelador do IPC de Maio de 2026 é a descida de 14,4% no preço do milho em grão. Esta descida, em aparência positiva, é na realidade a expressão mais directa de uma das estruturas de exploração mais documentadas na agricultura de subsistência africana: a venda de cereais a preços baixos na época de colheita por parte de pequenos produtores que precisam de liquidez imediata, e a recompra dos mesmos cereais a preços altos nos meses de escassez pré-colheita. Esta dinâmica descrita na literatura como "harvest poverty trap" ou "armadilha da colheita" foi documentada para Moçambique em múltiplos estudos académicos (Barrett, 2008; Mather et al., 2013; WFP, 2022)[6].

---

[5] Agroportal. (2025, 17 de Maio). Moçambique espera crescimento de 5% na produção agrícola em 2025 — PR. https://www.agroportal.pt/mocambique-crescimento-producao-agricola-2025/

[6] - Barrett, C. B. (2008). Smallholder market participation: Concepts and evidence from eastern and southern Africa. Food Policy, 33(4), 299–317. https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2007.10.005

- Mather, D., Boughton, D., & Jayne, T. S. (2013). Explaining smallholder maize marketing in southern and eastern Africa: The roles of market access, technology and household resource endowments. Food Policy, 43, 248–266. https://doi.org/10.1016/j.foodpol.2013.03.008

O mecanismo é bem conhecido. Em Maio, a colheita do milho da campanha 2025-2026 chega simultaneamente aos mercados de todo o país, numa campanha com uma produção prevista de 21,3 milhões de toneladas, representando um crescimento de 26% (MAAP/MZNews, 2026)[7]. Esta oferta abundante e simultânea faz cair os preços no mercado. Mas os produtores rurais, que não têm infraestruturas adequadas de armazenamento, que acumularam dívidas durante o ciclo de produção e que precisam de pagar insumos, propinas escolares e outros compromissos imediatos, vendem neste momento de preços baixos. O PMA documentou com precisão este paradoxo: "Os agricultores tendem a vender a sua produção imediatamente após a colheita. Mais tarde, na estação seca, compram de volta os mesmos produtos, quando os preços são mais altos. Isto reduz os retornos agrícolas e, consequentemente, o investimento" (WFP, 2022). Uma descida de 14,4% no preço do milho em Maio significa, portanto, que os produtores rurais estão a vender mais barato e que em Setembro ou Outubro, quando o milho escassear, voltarão a comprar a preços mais altos.

A dimensão desta transferência de renda é sistémica. Um agricultor de Angónia ou de Mocuba que vende 500 kg de milho em Maio a um preço 14,4% abaixo do mês anterior recebe menos dinheiro por um produto que custou o mesmo a produzir. Se seis meses depois precisar de recomprar milho para a família, pagará um preço significativamente mais alto. A diferença é a renda que flui do produtor para o intermediário que faz o armazenamento e a arbitragem temporal. Sem acesso a armazenamento adequado, sem crédito que lhe permita aguentar sem vender, e sem informação sobre os preços futuros, o produtor rural perde sempre.

2.2. O tomate, o peixe fresco e a cadeia logística dependente de combustível

Enquanto o milho desce, o tomate sobe 5,7% e o peixe fresco sobe 11,7%. Esta assimetria reflecte uma diferença fundamental nas cadeias de abastecimento de produtos perecíveis versus cereais. O tomate e o peixe fresco têm em comum três características que os tornam especialmente sensíveis ao choque dos combustíveis: são altamente perecíveis (não podem ser armazenados sem refrigeração); dependem de transporte rápido para chegar ao mercado em condições; e têm cadeias de abastecimento que envolvem múltiplas etapas logísticas, cada uma das quais incorpora custos de combustível.

O aumento do gasóleo em Maio de 2026 transmitiu-se imediatamente aos custos de transporte de produtos perecíveis. Os camiões frigoríficos que transportam peixe fresco da costa para as cidades do interior, os camiões que distribuem tomate das zonas de produção para os mercados urbanos, os transportadores que fazem as rotas de distribuição nas periferias das cidades, todos viram os seus custos operacionais aumentar

- WFP — World Food Programme. (2022, 16 de Maio). Mozambique's 2022 post-harvest down by 30%. Farmers Review Africa. https://farmersreviewafrica.com/mozambiques-2022-post-harvest-down-by-30-wfp/

[7] MAAP — Ministério da Agricultura, Ambiente e Pescas / MZNews. (2026, 17 de Maio). Chapo anuncia reformas para transformar comercialização agrícola. https://mznews.co.mz/chapo-anuncia-reformas-para-transformar-comercializacao-agricola-e-coloca-produtor-no-centro/

de forma abrupta. Como a DinheiroFala (2026)[8] sintetizou: "o tomate, a cebola, a couve, o peixe, o frango, o arroz e outros produtos não aparecem magicamente no mercado. Saem das zonas de produção, passam por intermediários, percorrem estradas, pagam frete, descarregamento, armazenagem e, muitas vezes, voltam a ser transportados até ao bairro. Se cada etapa fica mais cara, o preço final sobe." Esta cadeia de transmissão é tanto mais directa quanto mais perecível o produto.

O paradoxo que emerge deste cruzamento de tendências é nutricionalmente perverso. Em Maio de 2026, os cereais (fornecem calorias básicas) estão mais acessíveis, ao contrario dos alimentos que fornecem proteínas (peixe fresco) e vitaminas (tomate, couve). Para as famílias mais pobres esta estrutura de preços aprofunda a vulnerabilidade nutricional: o milho fica acessível, mas a dieta que rodeia o milho (o caril de peixe, os legumes, as hortícolas) fica mais cara. O resultado provável é um aumento da quantidade de calorias consumidas mas uma deterioração da qualidade nutricional da dieta, com consequências sobre a saúde, o desenvolvimento infantil e a produtividade laboral.

3. A GEOGRAFIA DA INFLAÇÃO: POR QUE O INTERIOR SOFRE MAIS DO QUE MAPUTO

3.1. O diferencial territorial: Quelimane, Nampula e Tete vs. Maputo

Uma das dimensões mais reveladoras do IPC de Maio de 2026 é a desagregação geográfica da inflação. As diferenças entre as oito cidades acompanhadas pelo INE não são marginais, são estruturalmente significativas e politicamente eloquentes. Em termos de variação mensal, Quelimane registou 4,26%, mais de três vezes os 1,36% de Maputo. Em termos de variação acumulada (Janeiro a Maio), Xai-Xai lidera com 8,41%, seguida de Nampula com 6,62%, enquanto Maputo acumula apenas 3,64%. Na variação homóloga, Tete registou 11,90% mais do dobro dos 3,92% da capital (INE, 2026c)[9].

[8] DinheiroFala. (2026, 12 de Maio). O impacto da subida do preço dos combustíveis no bolso dos moçambicanos, e o que fazer para reduzir os efeitos. https://dinheirofala.com/preco-dos-combustiveis/

[9] INE — Instituto Nacional de Estatística. (2026c, 10 de Junho). Índice de Preços no Consumidor — Moçambique (8 Cidades), Maio de 2026. Base: 2023=100. INE.

Quadro 2: Variação de preços por cidade (IPC Maio de 2026)

Cidade	Var. Mensal (%)	Var. Acumulada (%)	Var. Homóloga (%)
Quelimane	4,26	4,66	9,67
Nampula	3,62	6,62	7,51
Prov. de Inhambane	2,53	6,21	7,63
Tete	2,28	5,89	11,90
Beira	2,03	5,34	6,26
Xai-Xai	1,55	8,41	9,76
Chimoio	1,42	4,92	8,39
Maputo	1,36	3,64	3,92
Moçambique	2,32	5,19	7,22

Fonte: INE (2026), IPC Maio 2026 — Moçambique (8 Cidades).

Estas diferenças territoriais reflectem uma estrutura de vulnerabilidade económica que tem pelo menos três determinantes convergentes. O primeiro é a distância aos terminais de distribuição de combustível e aos grandes centros de abastecimento. Cidades como Quelimane, Tete e Nampula estão significativamente mais afastadas de Maputo e da Beira do que as cidades do Sul. Um aumento dos preços dos combustíveis eleva os custos de transporte não só na cidade de destino mas em toda a rota de distribuição desde os terminais portuários e quanto mais longa a rota, maior a amplificação do choque.

O segundo determinante é a maior dependência de produtos importados ou de regiões produtoras distantes. Quelimane, que regista a maior inflação mensal do país em Maio, é uma cidade cujo abastecimento depende em larga medida de transporte por estrada desde Maputo ou desde os portos, sem alternativas ferroviárias funcionais de longo curso. Cada litro de gasóleo que sobe repercute-se em cada tonelada/quilómetro de produto transportado, e na cidade de destino os preços reflectem essa acumulação de custos.

O terceiro determinante é a menor concorrência nos mercados locais das cidades do interior. Em Maputo, existem múltiplos fornecedores, múltiplas rotas de abastecimento e uma procura suficientemente grande para sustentar algum grau de concorrência que limita o poder de fixação de preços dos intermediários. Em Quelimane ou Tete, o número de fornecedores é menor, as rotas de abastecimento são mais limitadas e a concorrência é mais fraca, o que permite que os choques de custo sejam "mais completamente repassados ao consumidor", sem a amortização que a concorrência produziria num mercado mais espesso.

3.2. A inflação de Tete: um caso de acumulação de choques

Tete merece atenção específica. Com uma variação homóloga de 11,90% (a mais alta do país), a cidade central de Moçambique apresenta um padrão de acumulação de pressões inflacionárias que vai bem além do choque dos combustíveis de Maio. Esta variação

homóloga elevada sugere que a pressão sobre os preços em Tete é uma tendência que se acumulou ao longo do último ano.

Tete é uma cidade com características económicas particulares: é o centro de uma região mineira de grande actividade (carvão, titânio), com uma presença significativa de trabalhadores e operadores estrangeiros que elevam a procura e os preços dos serviços, nomeadamente habitação, restauração e transportes. Ao mesmo tempo, a sua localização no interior do país e a dependência de estradas em condições variáveis tornam-na especialmente vulnerável aos choques logísticos. A combinação de procura elevada (pelos trabalhadores do sector mineiro) e oferta constrangida (pelas limitações logísticas) cria condições para uma inflação estruturalmente mais alta do que a média nacional que o choque dos combustíveis amplificou mas não criou.

4. QUEM PAGA A CONTA: OS IMPACTOS DISTRIBUTIVOS DA INFLAÇÃO DE MAIO DE 2026

4.1. O produtor rural: vendedor barato, comprador caro

O produtor de milho de Angónia, de Mocuba ou de Nampula que leva a sua colheita ao mercado em Maio vende a um preço 14,4% mais baixo do que no mês anterior. Ao mesmo tempo, o frete para levar a produção ao mercado ficou mais caro. O comerciante que vai buscar o milho ao campo cobra mais pelo transporte. O produtor, pressionado pela necessidade de liquidez imediata e sem capacidade de armazenamento, aceita. O resultado líquido é que o produtor vende mais milho por menos dinheiro, depois de pagar mais para o produzir e escoar.

Esta é a dupla penalização do produtor rural em época de colheita: os preços do produto descem (efeito de abundância sazonal) e os custos de comercialização sobem (efeito do choque dos combustíveis). O produtor absorve ambos os choques simultaneamente, sem qualquer mecanismo de protecção. Os comerciantes intermediários, que têm capital para armazenar e vender mais tarde, e que repassaram o custo do combustível para o produtor via frete mais caro, capturam a renda disponível na cadeia. Esta transferência de renda não é nova, mas o choque dos combustíveis de Maio de 2026 amplificou-a de forma abrupta e sem precedente recente.

4.2. O consumidor urbano pobre: a inflação que mais doi

Para o consumidor urbano pobre de Quelimane, Nampula ou Tete que não produz alimentos, que depende do mercado para toda a sua alimentação, e que gasta uma fracção muito elevada do seu rendimento em alimentação e em transporte, a inflação de Maio de 2026 é particularmente destrutiva. O milho mais barato é uma boa notícia relativa, mas o peixe fresco +11,7%, os semi-colectivos +11,9% e os táxis +23,5% têm impactos directos significativos no orçamento familiar.

Num agregado familiar de Quelimane que gaste 60% do rendimento em alimentação e 15% em transporte, a inflação de Maio representa um impacto negativo muito mais severo do que os 4,26% sugerem em termos médios: os 15% de despesa em transporte sofreram um choque de 11,9% a 26,3%, enquanto os 60% de despesa alimentar sentiram uma inflação ponderada que combina a descida do milho com a subida do tomate e do peixe. A inflação que as famílias pobres vivem é, em muitos casos, mais alta do que a inflação média reportada pelo IPC porque o IPC pondera o consumo de uma família "média" que não é a família pobre do bairro periurbano de Quelimane.

4.3. As mulheres: gestoras do impossível

As mulheres moçambicanas que são as principais gestoras dos orçamentos domésticos alimentares, as principais vendedoras nos mercados informais de produtos frescos e as principais utilizadoras do transporte semi-colectivo para as deslocações diárias ao mercado, encontram-se na intersecção de todos os choques de Maio de 2026. Gerem a escassez do orçamento familiar numa conjuntura em que os produtos nutritivos mais caros (peixe, tomate) subiram enquanto os cereais mais baratos desceram; dependem dos chapas e dos táxis que ficaram 11,9% e 23,5% mais caros; e vendem nos mercados informais num contexto em que a procura dos seus clientes foi também comprimida pelo mesmo conjunto de choques. A inflação de Maio de 2026 não é neutra em termos de género, recai de forma desproporcionalmente intensa sobre as mulheres que combinam o papel de produtoras, de comerciantes e de gestoras do consumo familiar.

5. IMPLICAÇÕES E RECOMENDAÇÕES

5.1. Armazenamento Rural: A Prioridade que Nunca Foi Resolvida

A descida de 14,4% no preço do milho em Maio é um problema em si, seria positiva se os produtores pudessem armazenar a colheita e vender mais tarde, quando os preços sobem. O problema é que não podem. As perdas pós-colheita em Moçambique são estimadas entre 20% e 40% da produção total (FAO, 2019)[10], e uma das causas principais é exactamente a ausência de infraestruturas adequadas de armazenamento nas zonas rurais, que força os produtores a vender imediatamente ao preço mais baixo da época. O MIC assinou contractos de concessão para complexos de silos em regime de parceria público-privada (MIC, s.d.)[11] mas a escala e a localização territorial destas infraestruturas precisam de ser urgentemente alargadas para que os pequenos produtores rurais possam delas beneficiar de forma efectiva.

[10] FAO — Food and Agriculture Organization. (2019). The State of Food and Agriculture 2019: Moving Forward on Food Loss and Waste Reduction. FAO. https://www.fao.org/publications/sofa/2019/en/

[11] MIC — Ministério da Indústria e Comércio. (s.d.). Gestão de Complexos de Silos e Armazéns de Cereais e Leguminosas. https://www.mic.gov.mz/por/Noticias/Gestao-de-Complexos-de-Silos-e-Armazens-de-Cereais-e-leguminosas

A primeira recomendação é, por isso, o investimento urgente e territorialmente distribuído em infraestruturas de armazenamento de pequena e média escala (silos comunitários, armazéns distritais, sistemas de sacos herméticos de baixo custo) que permitam aos pequenos produtores armazenar uma parte da colheita e vender ao longo do ano. Esta é a intervenção mais directa para quebrar a armadilha da colheita.

5.2. Sistemas de informação de preços: o direito do produtor de saber

A assimetria de informação entre o produtor rural e o comerciante intermediário é um dos mecanismos mais poderosos de transferência de renda. O produtor que não sabe qual o preço do milho em Nampula-cidade ou em Maputo aceita o preço que o comerciante oferece. O comerciante que sabe compra abaixo e vende a alto, capturando a margem da informação.

A Bolsa de Mercadorias de Moçambique (BMM) tem por missão exactamente esta: reduzir as assimetrias de informação, publicar preços de referência e criar um mercado organizado e transparente. Como foi recomendado na analise do Destaque Rural sobre As reformas de comercialização agrícola anunciadas pelo presidente em Ribaué entre a intenção e a capacidade institucional, a BMM existe há mais de uma década mas permanece sub-utilizada[12]. A recomendação é a mesma: dotar a BMM de recursos para difundir informação de preços em tempo real de modo que o produtor de Malema ou de Morrumbala saiba, antes de vender, qual o preço justo.

5.3. Cadeia de frio e valorização dos frescos

A subida de 11,7% no preço do peixe fresco em Maio reflecte, em parte, a maior dependência logística deste produto e, em particular, a ausência de infraestruturas de cadeia de frio que permitam estabilizar o abastecimento ao longo do tempo. Em Moçambique, onde a costa tem quase 2.500 km e a produção pesqueira é enorme, o peixe deveria ser um alimento acessível e abundante para toda a população. Não é porque as perdas pós-captura são elevadas, as cadeias de frio são insuficientes e os custos de transporte refrigerado são proibitivos.

O investimento em infraestruturas de cadeia de frio (câmaras frigoríficas nas zonas costeiras, veículos frigoríficos subsidiados para as rotas rurais, unidades de processamento e conservação do pescado de pequena escala) reduz simultaneamente as perdas, estabiliza o abastecimento e atenua as pressões inflacionárias sobre os produtos frescos. Esta é uma área em que o investimento público tem retornos económicos e nutricionais claros e documentados.

[12] Dadá, Yasser. (2026). As reformas de comercialização agrícola anunciadas pelo presidente em Ribaué entre a intenção e a capacidade institucional. Destaque Rural 373. https://omrmz.org/destaque_rural/dr-373-as-reformas-de-comercializacao-agricola-anunciadas-pelo-presidente-em-ribaue-entre-a-intencao-e-a-capacidade-institucional/

5.4. Um IPC que meça a inflação dos mais pobres

A recomendação metodológica final é que o INE desenvolva um *IPC* diferenciado por quintil de rendimento. Um instrumento que permita medir a inflação que as famílias mais pobres efectivamente vivem, e não apenas a inflação média de uma família "representativa" que inclui famílias de rendimento médio e alto nos seus ponderadores. Um IPC para os 20% mais pobres teria pesos muito mais elevados nos alimentos básicos e nos transportes, e pesos muito menores nos serviços, lazer e bens duradouros. Em Maio de 2026, a inflação vivida pelas famílias mais pobres foi, muito provavelmente, mais alta do que os 2,32% reportados, e conhecer essa diferença é condição necessária para uma política de protecção social verdadeiramente orientada para os mais vulneráveis.

CONCLUSÃO

O IPC de Maio de 2026 conta uma história em dois registos. No primeiro registo, o do número agregado, conta a história de uma inflação mensal de 2,32%, preocupante mas ainda longe dos dois dígitos. No segundo registo, o dos produtos individuais, das cidades, das famílias, conta uma história muito mais perturbadora: a de um milho que desce enquanto o produtor que o cultivou fica mais pobre; a de um tomate que sobe porque o gasóleo subiu e cada elo da cadeia repercutiu o custo para o elo seguinte; a de Quelimane que inflaciona a 4,26% enquanto Maputo inflaciona a 1,36%, não porque os habitantes de Quelimane consumam mais, mas porque vivem mais longe dos terminais de distribuição e têm menos alternativas de abastecimento[13].

O paradoxo do milho que desce e do tomate que sobe é, em última análise, o paradoxo de uma economia agrária que produz abundância sem conseguir transformar essa abundância em bem-estar para os que a produzem. Os 21,3 milhões de toneladas da campanha 2026, o crescimento de 26%, os discursos sobre soberania alimentar, tudo isso é real. Mas é igualmente real que em Maio de 2026, no pico dessa abundância, o produtor de milho vendeu mais barato, pagou mais para transportar, e encontrou nos mercados da sua cidade o tomate e o peixe fresco mais caros do que no mês anterior.

A política pública que Moçambique necessita, não é a que celebra os recordes de produção, é a que garante que o que se produz chega ao mercado com custos justos, que o produtor recebe um preço que cobre o seu esforço, e que o consumidor pobre tem acesso a uma dieta nutritiva a preços que o seu rendimento comporta. Enquanto estes três objectivos não forem tratados como uma política integrada (de

[13] Para estudar os mecanismos de transmição do aumento dos combustíveis sobre a cadeia de valor veja Dadá, Yasser (2026). O combustível como factor de produção agrícola: o custo na cadeia de valor em Moçambique. Destaque Rural 374. https://omrmz.org/destaque_rural/374-o-combustivel-como-factor-de-producao-agricola-o-custo-na-cadeia-de-valor-em-mocambique/

armazenamento, logística, informação de preços, protecção social e energia) a Armadilha da colheita continuará. E quem suportará a conta, como sempre, serão os que têm menos capacidade de a pagar.

Os conteúdos são da exclusiva responsabilidade dos autores, não vinculando, para qualquer efeito, o Observatório do Meio Rural nem os seus parceiros ou patrocinadores

E-mail: office@omrmz.org
Endereço: Rua Faustino Vanombe, nº 81, 1º Andar.
Maputo – Moçambique