

Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola

Este artigo explora alguns dos processos de organização e representação dos transportes urbanos de passageiros em Angola. Focando-se em duas cidades angolanas, Luanda e Huambo, o texto analisa dois processos organizacionais distintos. Por um lado, a iniciativa governamental para regular os mototáxis na cidade do Huambo, que conduziu à criação da Associação de Motoqueiros de Angola (AMOTRANG), e, por outro, a difusão, em Luanda, de associações de natureza informal, as *staffs*, vocacionadas para a protecção profissional e social. O artigo apresenta ainda informação sobre o aparecimento e crescimento dos transportes urbanos semificiais e informais em ambas as cidades.

Palavras-chave: economia informal; dinâmicas associativas; Angola; transportes.

Associative dynamics in the informal economy: urban transportation in Angola

This article explores some of organizational and representative processes currently seen in urban transportation in two Angolan cities, Luanda and Huambo. It describes two distinct organizational models: governmental intervention seeking to regulate the moto-taxi in Huambo, which has led to the creation of the Association of Moto-taxi Operators of Angola (AMOTRANG), and the spontaneous appearance and growth, in Luanda's minibus segment, of informal associations, called "staffs", whose goal is the professional and social protection of its members. The article also presents information regarding the appearance and growth of semi-official and informal urban transportation in each city.

Keywords: informal economy; associative dynamics; Angola; transportation.

INTRODUÇÃO

Durante as últimas três décadas os táxis *minibus* (candongueiros¹) desempenharam um papel estrutural no transporte de passageiros na capital angolana. Adaptáveis e flexíveis, tornaram-se a mais eficiente alternativa de

* Centro de Estudos Africanos, ISCTE-IUL, Avenida das Forças Armadas, 9, 1649-026 Lisboa, Portugal. e-mail: carlos.m.lopes@iscte.pt

¹ A expressão "candongueiros" identifica os agentes que fazem "candonga", expressão que remete para práticas ilícitas, nomeadamente o contrabando de géneros alimentícios. Na gíria angolana, a expressão "candongueiros" acabou por ficar conotada com os operadores envolvidos nos transportes de passageiros não oficiais.

transporte urbano. Na cidade do Huambo, o sistema rodoviário de transportes de passageiros também sofreu transformações substanciais. Após um extenso envolvimento do Estado, enquanto provedor e regulador dos transportes públicos, os efeitos do conflito armado, da crise económica e da ineficiência do modelo centralizado de gestão conduziram ao seu colapso e ao aparecimento, fora do controlo das autoridades, de um elevado número de operadores de mototáxis, os *kupapatas*². Recentemente, começou a tomar forma, ainda que com características diferenciadas, um processo de organização e de representação dos actores envolvidos nas referidas actividades.

O objectivo deste artigo é suscitar alguma reflexão sobre as dinâmicas associativas nos segmentos semioficiais e informais dos transportes urbanos de passageiros em Luanda e no Huambo. A análise baseia-se na identificação e caracterização dos processos de organização e representação dos operadores envolvidos no transporte de passageiros em Luanda e no Huambo, no contexto mais geral da evolução que os segmentos de transportes de passageiros semioficiais e informais têm vindo a conhecer em Angola, sob o impacto quer das acções de intervenção reguladora recentemente accionadas pelo Ministério dos Transportes, quer dos efeitos gerados pela actual crise económica e financeira.

A informação apresentada resulta da pesquisa realizada no terreno entre Setembro de 2003 e Agosto de 2008, no decurso da qual foram entrevistados os actores directamente envolvidos na actividade: o responsável da Associação de Motoqueiros de Angola (AMOTRANG), operadores dos mototáxis na cidade do Huambo, o responsável da Associação de Taxistas de Luanda, proprietários, motoristas, cobradores e angariadores correlacionados com a actividade dos candongueiros em Luanda. Foram ainda entrevistados os representantes das instituições de regulação e representação do sector dos transportes urbanos e representantes das empresas de transportes colectivos formais. A análise recorre igualmente à recolha de informação recenseada nos principais órgãos da imprensa angolana, nomeadamente do *Jornal de Angola*.

O artigo estrutura-se da seguinte forma: na introdução procede-se a uma revisão da literatura sobre os transportes de passageiros na África subsariana (ASS) e sobre os processos de organização e representação na economia informal. Delimita-se a amostra e identificam-se os processos metodológicos accionados. Na secção seguinte procede-se à contextualização, na qual se caracterizam as cidades seleccionadas, a evolução histórica dos respectivos sistemas de transporte de passageiros. Num terceiro momento, com base nos elementos recolhidos na observação directa, na imprensa e nas entrevistas-

² *Kupapata* significa, na língua nacional umbundu, “agarrar”, “apalpar”. É a expressão que a comunicação social angolana popularizou para identificar os mototaxistas.

tas efectuadas, faz-se uma caracterização da actividade dos mototáxis na cidade do Huambo e apresenta-se a Associação de Motoqueiros Transportadores de Angola; na secção seguinte recorre-se ao mesmo tipo de fontes para caracterizar a actividade dos candongueiros na capital angolana, com revelo particular para as *staffs*³, as associações informais em que os referidos actores se têm vindo a organizar. Na conclusão sublinham-se as características distintas dos processos de organização em curso no segmento dos transportes de passageiros semi-oficiais nas duas cidades e sugerem-se algumas pistas para reflexão.

REVISÃO DA LITERATURA

A pesquisa sobre os sistemas de transportes urbanos de passageiros na África subsariana é relativamente recente, datando da década de 80 do século xx, e tem sido essencialmente promovida sob o patrocínio de três instituições: (i) o Banco Mundial, com um papel fundamental no quadro do Programa de Políticas de Transporte na África Subsariana (SSATP), através do qual se tem desenvolvido a pesquisa, a cooperação técnica e a criação e implementação de programas e projectos em curso em várias capitais africanas. O SSATP é uma parceria internacional que envolve governos, comunidades regionais, doadores e várias instituições públicas e privadas, com o objectivo de fortalecer políticas e capacidades no sector de transportes da África subsariana; (ii) a Solidariedade Internacional para os Transportes Públicos na África Subsariana (SITRASS), uma rede de investigadores, especialistas e profissionais de transportes, cujo objectivo é facilitar a constituição e qualificação de equipas africanas de investigadores e especialistas em economia de transportes e segurança rodoviária; (iii) a Cooperação para o Desenvolvimento e Aperfeiçoamento dos Transportes Urbanos e Periurbanos (CODATU).

Existe igualmente alguma pesquisa desenvolvida por investigadores cuja reflexão se orienta para a temática dos transportes urbanos nos países em desenvolvimento (Godard, 1994; Grieco, Apt e Tuner, 1996), os quais abordam o assunto no contexto de trabalhos sobre as cidades africanas (Jalloh, 1999) ou relacionando-o com temas específicos ligados aos transportes (sistemas de distribuição nas cidades africanas; organização e representação na economia informal), como é o caso de Wilhelm (1997) e de Barrett (2003).

³ *Staffs* é a designação que resultou da apropriação pelos actores da expressão inglesa *staff* (equipa, apoio, auxílio), com o objectivo de identificar as suas organizações de entreatajuda.

O foco da investigação tem-se dirigido essencialmente para os países da África francófona e da África anglófona. Desse conjunto de trabalhos resultaram algumas conclusões relativamente consensuais sobre os meios de transporte motorizados a que a população urbana recorre (SITRASS, 2004a e 2004b; World Bank, 2001, 2002, 2005a e 2005b). As pesquisas realizadas (Godard, 2002; Wilhelm, 1997; SITRASS, 2004a e 2004b; World Bank, 2001, 2002, 2005a e 2005b) permitem afirmar que os sistemas de transporte urbano de passageiros na ASS são diversificados e complexos, combinando formas de transporte individuais e colectivas. Para as distâncias médias e longas regista-se o predomínio dos meios de transporte motorizado, enquanto para as deslocações de proximidade se privilegiam os meios de transporte individuais.

A literatura disponível sobre o tema (Godard, 2002; SITRASS, 2004a e 2004b; World Bank, 2001, 2002, 2005a e 2005b; Kumar e Barrett, 2008) põe em evidência a correlação entre a urbanização acelerada e as principais tendências constatadas nos últimos vinte e cinco anos nos sistemas de transportes de passageiros na África subsariana: declínio das empresas de transporte público tradicionais; crescimento do sector artesanal (formal/informal/ilegal); atomização acentuada da oferta; envelhecimento do parque automóvel.

Uma caracterização sintética dos sistemas de transportes urbanos de passageiros na ASS é fornecida pelos seguintes indicadores (World Bank 2005a e 2005b; SITRASS, 2004a e 2004b; Godard, 2002):

- a) Em 2000, na grande maioria das cidades da África subsariana, os operadores do transporte não oficial asseguravam mais de 90% das necessidades de transporte;
- b) Os táxis *minibus* eram o meio de transporte colectivo dominante. Em alguns casos nem sequer existiam empresas de autocarros (Yaoundé, Lomé, Coutonu, Bamako), que, na maior parte dos casos, constituem o meio de mobilidade urbana motorizada menos importante, quer em número de passageiros, quer em número de viaturas;
- c) Registam-se tendências diversificadas: em cidades como Conacri tem-se assistido, nos últimos anos, ao acréscimo do peso relativo dos táxis colectivos em desfavor dos táxis *minibus*; em Douala, o retrocesso dos táxis tem sido acompanhado por um crescimento significativo dos mototáxis; Abidjan, Luanda, Maputo e Nairobi são alguns exemplos da coexistência de empresas formais de transporte com a presença de operadores artesanais;
- d) Verificam-se também algumas situações em que os veículos motorizados de duas rodas (mototáxis) constituem o principal meio de mobilidade urbana motorizada, como em Uagadugu, e o principal meio de transporte para as deslocações intra-urbanas, como sucede no

Huambo, Coutonu, Lomé, Douala e Benguela (Lopes, 2008c e 2009; Bamas, 2002; Gebzo, 1999; Godard, 2002; Ogalama *et al.*, 2000).

A atenção, o conhecimento e a pesquisa sobre os processos de organização e representação dos actores envolvidos na economia informal tem vindo a aumentar nos últimos anos. O crescimento do informal tem decorrido em paralelo com iniciativas várias para a sua organização ou formalização (OIT, 2007), processo este que encerra múltiplas contradições, nomeadamente a que opõe os interesses das empresas privadas em mão-de-obra barata e em trabalho precário, mais fácil de obter num quadro de desregulação das actividades informais, e os governos, que pretendem controlar o informal por causa da fuga aos impostos, ou os agentes do informal, que querem organizar-se para maior protecção e segurança, ou ainda as estratégias das organizações de desenvolvimento envolvidas na defesa dos direitos humanos. Novas formas de pensar o fenómeno informal (Maldonado, 1995; OIT, 2002) convivem com múltiplas iniciativas e movimentos no sentido da organização dos operadores deste tipo de economia. Este processo tem tido um carácter plural, incorporando acções associadas ao movimento sindical, ao movimento associativo e cooperativo, às iniciativas das ONG, dos movimentos cívicos e de outras organizações da sociedade civil (Horn, 2005; Lindell, 2006).

Recentemente começaram a consolidar-se igualmente processos de cooperação e de constituição de parcerias e de redes entre diferentes tipos de organizações de carácter local, regional e internacional. A SEWA⁴, organização criada na Índia em 1972, que funciona simultaneamente como um sindicato, um movimento cooperativo e uma associação feminina com o objectivo de apoiar as mulheres da economia informal e de lhes fornecer diversos tipos de serviços, e a StreetNet Internacional⁵, uma rede internacional de trabalhadores de rua criada em Durban em 2002, cujos membros são cooperativas, sindicatos ou associações que representam trabalhadores de rua, dos mercados ou vendedores ambulantes com o objectivo de promover estratégias relativas à sua organização e à defesa dos seus interesses, constituem dois exemplos paradigmáticos deste tipo de cooperação.

Este processo de organização dos operadores informais tem ocorrido em diferentes regiões do planeta (OIT, 1999), nomeadamente em África (África do Sul, Gana, Zâmbia, entre outros), na América Latina (Argentina, Brasil, Colômbia, por exemplo) e na Ásia (onde a Índia constitui o exemplo mais emblemático). A partir das experiências africanas, Lindell (2008) analisa a globalização da informalidade e os novos desafios que se colocam aos

⁴ Para mais informação cf. <http://www.sewa.org>.

⁵ Para mais informação cf. <http://www.streetnet.org.za>.

modelos de organização e representação tradicionais, nomeadamente a emergência de alianças entre trabalhadores formais e informais. Ainda que com um carácter embrionário, a emergência de organizações de representação dos actores da economia informal começa a ganhar alguma expressão nos PALOP (Feliciano, Lopes e Rodrigues, 2008; Lopes, 2008a). Trata-se de um processo recente, se comparado com outras regiões da África ao sul do Sara, no qual é possível identificar três eixos distintos: o mais pujante, associado à extensão e ao alargamento das preocupações das estruturas sindicais formais face a realidades estruturantes do mercado de trabalho e das condições laborais de exercício de actividade e fortemente influenciado pela estratégia da Organização Internacional do Trabalho, constitui o foco da análise efectuada por Lopes (2007) a partir de um estudo de caso sobre o Sindicato dos Trabalhadores do Comércio Informal em Angola; um segundo eixo, constituído pelas organizações de proprietários, que têm conseguido adquirir alguma expressão no quadro de segmentos de actividade específicos, como é, por exemplo, o caso do transporte de passageiros ou de mercadorias; finalmente, um terceiro eixo, o mais incipiente, estruturado em torno de processos espontâneos e pontuais de auto-organização de trabalhadores independentes e/ou de assalariados informais, com uma matriz essencialmente de tipo associativista ou cooperativo (Feliciano, Lopes e Rodrigues, 2008; Lopes, 2008a).

METODOLOGIA E AMOSTRAGEM

A abordagem metodológica baseou-se nos métodos qualitativos, tendo contemplado uma revisão da literatura sobre os transportes de passageiros na África subsariana e sobre os processos de organização e representação na economia informal, a análise documental e da imprensa sobre a actividade dos mototáxis, dos candongueiros, e sobre as organizações de representação operativas no contexto angolano. Realizaram-se entrevistas livres com informantes privilegiados, enquanto as entrevistas semiestruturadas privilegiaram os motoristas das mototáxis, e os motoristas, cobradores, angariadores e lavadores de viaturas, no caso dos candongueiros. A observação directa sistemática desempenhou um papel crucial na aquisição da informação: 12 viagens em mototáxi e mais de 40 viagens em candongueiros contribuíram decisivamente para uma melhor compreensão das características e especificidades de cada um dos processos de transporte. A informação apresentada foi recolhida ao longo de vários momentos de pesquisa realizada no terreno entre Setembro de 2003 e Agosto de 2008. No caso dos mototaxistas, o essencial da informação foi obtido entre 2006 e 2008, enquanto, no caso dos candongueiros, a informação foi obtida em três momentos distintos (2003-2004, 2006 e 2008).

A escolha das cidades de Luanda e do Huambo como focos da amostra resultou, por um lado, da importância dos mototáxis e dos candongueiros nos respectivos sistemas de transporte de passageiros, bem como da existência de organizações, formais ou informais, de representação dos actores. A selecção dos actores obedeceu aos propósitos da pesquisa. Assim, a amostra inclui actores directamente envolvidos na actividade (o responsável da AMOTRANG e operadores dos mototáxis na cidade do Huambo e diversos agentes relacionados com a actividade dos candongueiros em Luanda). Os representantes das instituições de regulação (directores provinciais de transportes) do sector dos transportes urbanos e os representantes das empresas de transportes colectivos formais foram também ouvidos no âmbito deste estudo.

CONTEXTO

Em Angola, o processo de construção de organizações representativas dos actores que desenvolvem actividade económica na esfera informal é muito recente e tem-se estruturado, essencialmente, em torno dos dois primeiros eixos: sob a protecção da União Nacional de Trabalhadores Angolanos (UNTA) tem-se assistido ao aparecimento de estruturas sindicais específicas focadas em segmentos particulares da actividade informal, nomeadamente no segmento do comércio informal (Sindicato dos Trabalhadores dos Mercados, Feiras e Informal); anteriormente surgiu uma associação de proprietários na área do transporte colectivo de passageiros, a Associação de Taxistas de Luanda, que conseguiu adquirir alguma representatividade. Existe ainda notícia da criação de outras associações de representação, algumas com carácter formal e outras não: a Associação de Vendedores Ambulantes de Luanda (AVA), a AMOTRANG, a associação que representa os interesses dos mototaxistas, criada em 2005, uma “cooperativa informal” de *roboteiros*, *zungueiros*, lavadores de automóveis, engraxadores e cobradores de candongueiros que funciona no Bairro Comandante Valódia, em Luanda, onde quotidianamente se vão construindo elos de solidariedade funcional entre membros de algumas das categorias mais desfavorecidas e mais desprotegidas de operadores informais; uma cooperativa de roboteiros sediada no mercado do Kikolo.

Na cidade do Huambo e nos respectivos bairros periurbanos, o essencial do transporte de passageiros é assegurado por mototáxis, enquanto na cidade de Luanda tal função é fundamentalmente realizada pelos *minibus* ou *hiasses*⁶, como popularmente são identificados na gíria luandense. O apare-

⁶ *Hiasses* é a corruptela angolana da expressão *Hiace*, referente a um modelo de um monovolume da marca japonesa Toyota.

cimento dos mototáxis conta, no máximo, uma dezena de anos, enquanto a génese dos candongueiros é mais longínqua, remontando aos finais da década de 70 do século xx. A diferença de dimensão entre as duas cidades é significativa: apesar de não existirem estatísticas fiáveis, os dados e projecções mais recentes referem-se a mais de 4 milhões de habitantes na capital angolana contra pouco mais de 1 milhão de habitantes na capital da província do Huambo. Outro traço distintivo entre as duas cidades remete para o carácter e intensidade do impacto que o conflito militar teve sobre os respectivos sistemas de transporte urbano: o conflito militar repercutiu-se de forma directa e com níveis extensos de destruição na cidade do Huambo — particularmente na sequência da guerra dos 55 dias em 1993⁷ —, enquanto Luanda foi essencialmente alvo de um impacto indirecto, consequência de deslocações compulsivas quase contínuas por parte de contingentes significativos da população, apenas se tendo verificado alguma agitação militar, com duração e efeitos destrutivos limitados, na sequência da não aceitação dos resultados das eleições de 1992 pela UNITA.

A evolução do sistema de transportes nas duas cidades apresenta também alguns traços comuns, consequência natural da evolução do processo de regulação política e económica em Angola. As mudanças registadas foram geradas pelo efeito combinado de diversas circunstâncias: (i) uma atribulada transição para a independência que provocou o abandono massivo do país pelos colonos e desencadeou a entropia dos sistemas produtivo, de transportes e distribuição; (ii) o encadeamento, no ciclo pós-independência, de transições múltiplas inter-relacionadas, a saber, do regime de partido único para o multi-partidarismo, da economia centralizada para a economia de mercado, da guerra para a paz; (iii) os efeitos directos e indirectos do conflito militar sobre o sistema de transportes, nomeadamente as limitações à liberdade de circulação, destruição de infra-estruturas, degradação das vias de comunicação, destruição e envelhecimento do parque motorizado; (iv) o impacto de uma concentração urbana acelerada, parcialmente compulsiva e não planificada; (v) finalmente, as alterações na dimensão e nas características da procura urbana de transporte.

Numa primeira fase, a repercussão desses efeitos confluentes no subsistema de transportes implicou a transformação das empresas de transporte rodoviário urbano que na época colonial haviam sido exploradas pelo Estado com carácter de exclusividade em empresas monopolistas estatais, responsáveis pelo transporte urbano de passageiros no quadro do modelo centra-

⁷ No contexto do conflito militar pela posse da cidade do Huambo, a “guerra dos 55 dias” constituiu um momento crucial no que respeita à destruição da cidade e das suas infra-estruturas a um nível sem precedentes até à data. Após 55 dias de intenso bombardeamento, a UNITA ocupou a cidade, cujo controlo foi retomado pelas forças governamentais em Dezembro de 1994.

lizado e de regulação administrativa da economia (1975-1987). Nesta fase adoptaram-se também modelos de gestão centralizados, geradores de insuficiências diversas ao nível técnico, financeiro e da exploração, a que se acrescentou a inadequação às novas características da procura de transporte urbano, que ditou o declínio das empresas públicas de transporte e conduziu ao crescimento acelerado dos operadores não oficiais.

Numa segunda fase processou-se o desmantelamento do monopólio estatal no sector dos transportes (a partir de 1987), destacando-se duas tendências principais: o aparecimento, a partir de 1991, de empresas privadas de transporte rodoviário tradicional (autocarros) e a consolidação, expansão e reconfiguração do segmento não oficial de transporte urbano de passageiros (1992-2008).

No caso de Luanda, os momentos mais significativos deste tão complexo processo podem ser fixados de forma sintética. Até ao final da década de 70, a empresa pública de transportes urbanos de Luanda (TCUL — Transportes Colectivos Urbanos de Luanda) assegurou, em regime de monopólio, a satisfação das necessidades de transporte da população da capital angolana. Os *maximbombos* (autocarros) circulavam por percursos predefinidos, orientados para a satisfação das necessidades de deslocação que resultavam da realidade populacional e socioeconómica dos anos terminais do período colonial. Insuficiências financeiras, técnicas e de gestão na TCUL, associadas à transformação das necessidades de deslocação da população, acabariam por conduzir ao declínio do transporte de passageiros tradicional.

Após este declínio surgiram, no início da década de 80, as viaturas ligeiras particulares e, posteriormente, as carrinhas de caixa aberta e os veículos ligeiros de transporte de passageiros (monovolumes). A actividade dos candongueiros, que ofereciam serviços de transporte mais adequados às necessidades da população, generalizou-se rapidamente. No final dessa década, os *hiasses* tornaram-se um elemento omnipresente na paisagem automóvel luandense e em 1990 surgiu a Associação de Taxistas de Luanda, instituição que representa os interesses dos proprietários dos transportes semioficiais, assistindo-se ao aparecimento de empresas privadas de autocarros.

Na cidade do Huambo, tal processo assumiu contornos específicos. Entre 1975 e 1980, a capacidade da ETP (Empresa de Transportes Públicos) em assegurar as necessidades de deslocação da população reduziu-se drasticamente em consequência da guerra, das insuficiências nos diferentes domínios da gestão, dos efeitos perversos da regulação centralizada e administrativa. Entre 1987 e 1992, a extinção do monopólio público permitiu a semilegalização e o crescimento dos operadores artesanais de *minibus*, os candongueiros. No entanto, esta fase foi travada pelo recrudescimento da guerra civil entre 1993 e 1999, que destruiu a totalidade do parque automóvel da cidade, e só a partir de 1998 é que o essencial da mobilidade urbana

passou a ser assegurado por mototáxis, tendo-se registado desde então um crescimento contínuo do número de operadores envolvidos nesta actividade.

Em 2002, uma empresa privada, o Movimento Nacional Rodoviário (MNR), passou a explorar a frota de autocarros adquirida pela Direcção Provincial de Transportes e Comunicações (DPTC) e em Outubro de 2007 foi inaugurada a delegação provincial da AMOTRANG (Associação dos Motoqueiros Transportadores de Angola).

Que semelhanças e diferenças é possível identificar entre as cidades do Huambo e de Luanda e outros centros urbanos da África subsariana?

O projecto AICD (Africa Infrastructure Country Diagnostic), implementado pelo Banco Mundial com o objectivo de aumentar o conhecimento sobre as infra-estruturas físicas em África, analisou num relatório recente (Kumar e Barrett, 2008) os sistemas de transportes em 14 cidades africanas, destacando as seguintes características comuns: declínio da oferta e da qualidade do transporte público; crescente importância do transporte privado (*minibus* e motorizadas); infra-estruturas de transporte insuficientes, desactualizadas e degradadas; escassez e insuficiência regulamentares no transporte por *minibus* e motorizadas, cuja provisão é efectuada com um carácter maioritariamente informal; conflitos e descoordenação entre as instituições responsáveis pela planificação e implementação de soluções de transporte urbano, apesar de na maioria dos países existirem várias instituições que actuam em diferentes níveis da regulação, licenciamento e monitorização do transporte urbano.

Mas a diversidade dos sistemas de transporte urbano de passageiros na África subsariana é tão vasta que a elaboração de um quadro geral que os contemple é tarefa complexa. Assim, optou-se por ilustrar duas situações concretas, relativas às cidades de Douala, nos Camarões, e de Conacri, na Guiné-Conacri, que o relatório acima referido estudou e onde, em 2003, a rede SITRASS (2004a e 2004b) realizou uma pesquisa que envolveu um extenso trabalho de terreno.

Em Conacri, a oferta de transporte colectivo terrestre é constituída, sobretudo, por táxis de contador, segmento que tem vindo a crescer nos últimos anos, e pelos *minibus* (*magbanas*), os quais têm vindo a perder importância relativa. Os autocarros, propriedade da empresa privada Futur Transports, são escassos e asseguram um número limitado de percursos urbanos. Regista-se também a presença de operadores clandestinos, nomeadamente às horas de maior tráfego. O enquadramento institucional da actividade é responsabilidade da Direcção Nacional de Transportes Terrestres, que concede o licenciamento anual para o exercício da actividade, competindo à polícia a emissão de um número de viatura. O sindicato dos motoristas de táxi, filiado na Federação dos Transportes e Mecânica Geral e organizado por comunas, é um actor importante, tendo como filiados motoristas e proprietários (SITRASS, 2004a).

Em Douala, a mobilidade motorizada da população é assegurada por uma oferta que inclui táxis, *minibus*, autocarros, motorizadas e operadores clandestinos. Os táxis constituem o principal modo de transporte motorizado urbano, sendo a actividade regulada por diversos requisitos formais, personalizados e obrigatórios. Os mototáxis (*bendkins*) têm vindo a crescer em número e em importância. Dos segmentos de transporte motorizado é o que mais ocupação directa gerava em 2003 (30 000 contra 12 000 empregos directos criados pelo segmento dos táxis), empregando jovens sem ou com reduzida escolarização, antigos motoristas e taxistas, e implicando o pagamento de um imposto municipal, uma vinheta e seguro de circulação. Uma concessionária privada, a SOCATUR, detém a exploração dos autocarros por um período de cinco anos. Existem ainda os *minibus* e um reduzido número de operadores clandestinos. Os municípios urbanos, o Ministério da Cidade, o Ministério das Obras Públicas e o Ministério dos Transportes configuram uma rede institucional que detém responsabilidades especializadas relativas à gestão da circulação e dos transportes, ao estado das vias, à sinalização e estacionamento e ao licenciamento e autorizações de exercício da actividade (SITRASS, 2004b).

O denominador comum é uma oferta de transporte colectivo diversificada, sem qualquer integração modal e provedora de um importante número de ocupações pouco qualificadas, mas geradoras de rendimentos. Uma rede viária degradada, fortemente congestionada e bastante limitada nas áreas mais periféricas e um enquadramento institucional caracterizado pela quase ausência de concertação e por intervenções múltiplas e sobrepostas são também características partilhadas.

No domínio dos traços distintivos sobressaem as diferenças ilustradas no quadro n.º 1. Em Luanda e no Huambo, em comparação com Conacri e Douala, os táxis de contador têm uma expressão praticamente insignificante; em Luanda, os *minibus* são o principal transporte motorizado, enquanto no Huambo esse papel é assumido pelos mototáxis; o recurso ao *minibus* tem vindo a crescer em Luanda, ao contrário de Conacri, onde o seu peso relativo nos últimos anos é decrescente; verifica-se, em qualquer dos casos, a ausência de organizações de representação dos operadores de *minibus*, ainda que em Luanda se constata a existência de uma associação de proprietários (ATL). Quanto aos mototáxis, sublinhe-se o carácter localizado da actividade em Luanda e o contraste que se regista relativamente às características dos mototaxistas entre o Huambo e Douala (no primeiro caso maioritariamente ex-militares das forças armadas governamentais e da UNITA, enquanto no segundo são jovens sem escolarização e antigos taxistas e motoristas). No Huambo, a AMOTRANG assegura a representação e a defesa dos direitos dos mototaxistas, enquanto em Douala não existe nenhuma organização que os represente; a importância das empresas de autocarros é residual, sobressaindo o caso de Luanda, onde a par de uma empresa pública, estão no mercado quatro operadores privados.

Diversidade dos sistemas de transporte urbano de passageiros na África subsariana

[QUADRO N.º 1]

Cidades	Formas de transporte colectivo						Enquadramento institucional	Organizações de representação	População urbana
	Táxi	Autocarros	Mínibus	Mototáxis	Operadores clandestinos				
Conacri	Principal modo de mobilidade urbana motorizada: 5000 a 6000 veículos (2003)	Residual: Futur Transports (empresa privada) — 12 autocarros nos percursos urbanos (2003)	<i>Magbanas</i> : 1200 a 1500 viaturas (2003)	Sem expressão	Com alguma expressão: 500 a 800 viaturas (2003)	Direcção Nacional de Transportes Terrestres e Direcção Nacional da Policia	Sindicatos de motoristas, organizados a nível comunal e filiados na Federação dos Transportes e Mecânica Geral	População urbana: 1,3 a 1,5 milhões de habitantes	
Douala	Principal modo de mobilidade urbana motorizada; 9000 a 10 000 veículos (2008)	Residual: SOCATUR (concessionário privado por 5 anos) — 63 autocarros asseguravam 11 percursos (2003)	Com reduzida expressão: 300 a 400 veículos (2003)	<i>Bendiskins</i> : segundo modo de mobilidade urbana — 22 000 motorizadas (2003)	Com reduzida expressão: cerca de 200 viaturas (2003)	Municípios urbanos, Ministério da Cidade, Ministério das Obras Públicas e Ministério dos Transportes	Sindicato dos motoristas e Sindicato dos Transportadores	2,5 a 3 milhões de habitantes	
Huambo	Sem expressão	Residual: Bactral (sociedade privada) — 12 autocarros (Agosto de 2009)	Candongueiros: expressão reduzida	<i>Kupapatas</i> : principal modo de mobilidade urbana motorizada — superior a 10000 motorizadas	Sem expressão	Ministério dos Transportes e Obras Públicas, Departamento Provincial de Transportes e Comunicações do Governo Provincial do Huambo (DTPC) e Direcção-Geral de Viação	AMOTRANG	1 milhão de habitantes	
Luanda	Residual: uma empresa de táxis com contador (Macon) — 30 a 40 viaturas	Residual: uma empresa pública (TCUL) e quatro empresas privadas (Macon, Tura, Austral e SGO) — 300 viaturas (Maio de 2009)	Candongueiros: principal modo de mobilidade urbana motorizada — mais de 30 000 viaturas, das quais apenas 4000 estariam licenciadas (2008)	<i>Kupapatas</i> : modo de mobilidade urbana motorizada — localizado em três municípios	Pontualmente, com alguma expressão	Ministério dos Transportes e Obras Públicas, Departamento Provincial de Transportes e Comunicações do Governo Provincial de Luanda (DTPC) e Direcção-Geral de Viação	Associação de Taxistas de Luanda, AMOTRANG, e Sindicato dos Transportes	Mais de 4 milhões de habitantes	

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Kumar e Barrett (2008), da SITRASS (2004 e 2004b) e da informação empírica recolhida.

A AMOTRANG E OS MOTOTÁXIS NA CIDADE DO HUAMBO

No Huambo a actividade dos mototáxis começou durante a guerra e aumentou muito desde o início da paz. O período de conflito entre a guerra dos 55 dias e 1999, que provocou sucessivas e quase totais destruições do parque automóvel da cidade, e a desmobilização em massa de militares após 2002 são frequentemente referidos como momentos de intensificação do crescimento do número de operadores envolvidos na actividade (Lopes, 2008b).

Não existe um registo sistematizado sobre o número e as características dos mototaxistas que operam na cidade do Huambo. Em Agosto de 2008, a circulação de autocarros era praticamente inexistente, pelo que o transporte de passageiros era essencialmente assegurado pelos mototaxistas e pelos candongueiros. Entretanto, os dados mais recentes⁸ revelam que começaram a circular 12 autocarros geridos pela empresa Bacatral, uma sociedade privada de transportes, no quadro da primeira fase do programa que a Comissão Provincial de Ordenamento do Trânsito tem em curso, no sentido de estabelecer rotas urbanas para a circulação de uma frota de 130 autocarros (40 autocarros vão circular no perímetro urbano, 45 nas zonas suburbanas e 45 nas rotas intermunicipais). Não obstante, a actividade dos mototaxistas continua a ser dominante no contexto das diferentes formas de transporte colectivo na cidade. Para além dos operadores directamente envolvidos na actividade dos mototaxistas (motoristas e proprietários), a sua importância económica relaciona-se directamente com a existência na cidade de uma fábrica de montagem de motorizadas e bicicletas, a Ulisses, e com os circuitos de comercialização estabelecidos com a China e com a Índia, via Luanda ou Namíbia, os quais abastecem estabelecimentos formais e os mercados informais, como é o caso do mercado da Alemanha, onde é possível adquirir várias marcas e modelos de motorizadas. A comercialização de peças, de combustíveis e lubrificantes, as oficinas de mecânica e as escolas de condução são outras actividades que, na cidade do Huambo, são parcialmente alimentadas pela actividade dos mototaxistas. Algumas dezenas de milhares de actores asseguram, total ou parcialmente, a sua sobrevivência e dos seus agregados familiares em função da actividade dos mototáxis, o que confere ao sector uma importância social significativa, reforçada pelo papel fundamental que este modo de transporte assume para a mobilidade urbana dos cidadãos e das mercadorias. O papel social da actividade é ainda reforçado pelo facto de ser nesta actividade que um número elevado de desmobilizados de guerra, quer do MPLA, quer da UNITA, encontrou uma oportunidade de reinserção profissional e ocupacional.

A comunicação social tem constatado e referido a presença dos mototaxistas na província e na cidade do Huambo. No *Jornal de Angola* de 13-1-

⁸ *O País*, 5-7-2009 e 31-8-2009.

-2008 foi publicado o artigo “Crónica de uma cidade que renasce dos escombros de um passado sombrio”, em que se relata que

o serviço de táxi feito por motorizadas é dos meios de transporte mais usados no Huambo. A corrida custa, em regra, 100 kwanzas⁹ (1 euro) e termina à porta do cliente [...] A designação *kupapata* termo em umbundu, cujo correspondente em português é apalpar, foi atribuída aos prestadores de serviço de táxi em motorizadas na província de Benguela e apropriada pela comunicação social. Porém, os mototaxistas refutam o nome. Segundo eles, *kupapata* são os clientes, já que são estes que têm de apalpar os bolsos à procura de dinheiro para pagar a corrida.

O *Jornal de Angola* de 3-10-2007 dá conta da abertura da delegação da AMOTRANG num artigo intitulado “Huambo abre delegação da Associação de Motoqueiros”, sublinhando que a Associação de Motoqueiros Transportadores de Angola tencionava apostar na formação académica e profissional dos seus associados, viabilizar a aquisição da carta de condução para permitir o livre exercício da actividade na região e criar condições que tornassem o exercício da actividade mais seguro. De acordo com o responsável provincial da AMOTRANG, a inscrição nesta associação pressupõe concordar com os estatutos e pagar a inscrição de 2000 kwanzas (20 euros) e quotas mensais no valor de 500 kwanzas (5 euros). Os benefícios dos associados prendem-se com a defesa dos seus interesses e direitos perante as autoridades, os proprietários e os utentes, com o licenciamento para o exercício da actividade (obtenção de cartas de condução), com a criação de condições de maior segurança (uso obrigatório do capacete), com a protecção face aos riscos (apoio aos associados com as quotas em dia em caso de acidentes ou doença), com o apoio no acesso aos veículos motorizados para os mototaxistas que queiram trabalhar por conta própria e na formação profissional orientada para o futuro (cobradores, mecânicos, pedreiros, carpinteiros). Segundo o responsável provincial da AMOTRANG, a associação intervém na mediação de conflitos entre patrões e motoristas, colabora com o Ministério dos Transportes no sentido de uniformizar as tarifas relativas aos trajectos e de regular o transporte de mercadorias (que passava a poder ser feito apenas nos veículos de três rodas) e com o governo provincial e com o comando da polícia nos domínios da segurança rodoviária e do combate às práticas de extorsão (gasosa)¹⁰ por parte dos agentes da brigada de trânsito.

⁹ De acordo com a cotação cambial em 2008, 100 kwanzas correspondiam a 1 euro. Em Março de 2008, o salário mínimo da função pública angolana foi fixado em 8609 kwanzas (86 euros).

¹⁰ Expressão que na gíria angolana se refere à prática “institucionalizada” entre os angolanos de subornos de reduzido montante, que constituem uma espécie de complemento de rendimentos face aos salários reduzidos e ao seu decrescente valor relativos em contextos de níveis elevados de inflação.

J. D. A é o responsável pela administração da delegação da AMOTRANG no município do Huambo. A associação foi criada em 21 de Julho de 2005, “com a finalidade de organizar, disciplinar e ajudar a resolver os problemas sociais dos mototaxistas”, e tem sede em Luanda. Existem delegações nas províncias do Huambo (no município sede, mas também nos da Caala, Bailundo e Ecuinha), Benguela, Huíla, Namibe, Cuando e Cubango. A delegação do Huambo foi criada em Outubro de 2007 e dispõe de sede própria na cidade alta, onde trabalham 10 colaboradores assalariados. De acordo com J. D. A., na delegação da AMOTRANG no Huambo estar-se-ia, em Agosto de 2008, “a caminho dos 2000 associados registados, num total de cerca de 10 000 mototaxistas operativos no município do Huambo”, número que, segundo o mesmo informante, constituía apenas uma pequena parte do total de mototaxistas da província.

Dados mais recentes¹¹ apontam para a existência de 19 927 associados na província do Huambo, num total de 101 006 membros da associação à escala nacional. Seguem-se as províncias de Benguela com 18 326 elementos, de

Mototáxis na cidade do Huambo

[FIGURA N.º 1]



Fonte: Fotografias do autor, Agosto-Dezembro de 2008.

¹¹ *O País*, 22-11-2008.

Luanda, com 17 720 associados. As províncias do Bié (7142), Huíla (6183), Cuanza Sul (6113), Lundas Sul e Norte (4736), Malanje (4627), Bengo (4024), Uíge (4003), Namibe (4003), Cuando-Cubango (2629), Moxico (1928) e Cabinda (136) revelam uma presença crescente da AMOTRANG na regulação do serviço de mototáxi, apesar da existência de um elevado número de agentes que operam à margem do controlo da associação e que desconhecem a sua existência e o trabalho que presta.

A. A. nasceu no município do Londuimbali, tem 35 anos, frequentou a 8.^a classe, veio para a cidade em 1992, é casado, tem cinco filhos e a mulher vende roupa na secção de fardo do mercado da Alemanha. Era militar e foi desmobilizado em 1991. Quando foi desmobilizado fazia negócios, era viajante, ia buscar produtos a Benguela e vendia no Huambo, ia de candongueiro, mas sofreu prejuízos com a guerra. Comprou uma motorizada *Yamaha* por 2300 dólares e é mototaxista. Identificou-se como associado da AMOTRANG, acrescentando que desde que a associação apareceu há menos acidentes porque há mototaxistas a ir à escola de condução e a polícia passou a incomodar menos. A. A. revelou que os mototaxistas se concentram em pontos de paragem exclusivos, onde se estabeleceram por laços de afinidade familiar ou de vizinhança e onde não podem permanecer mototaxistas de outros pontos de paragem. Atribuiu a vantagem competitiva dos mototaxis à sua flexibilidade, “mesmo com chuva a pessoa prefere a mota ao *hiasse*, leva directamente à porta e é mais rápido que o *hiasse*”, e caracterizou o *modus operandi* dos mototaxistas que desenvolvem trabalho assalariado e a concentração de propriedade no segmento de actividade nos seguintes termos: “a maioria dos taxistas anda a trabalhar para patrões, pagam 4000 kwanzas (40 euros) por semana ao dono da mota e o que sobra é para eles, há pessoas que têm várias motas a trabalhar na praça e ganham muito dinheiro”.

F. K., 32 anos, quatro filhos, nasceu na comuna da Calima, era porteiro numa empresa e, como a vida não melhorava, fez uns negócios e conseguiu arranjar algum dinheiro para comprar uma mota de fabrico chinês por 1850 dólares. Partilha a opinião de que a associação tem contribuído para os mototaxistas obterem carta de condução, destacando a sua importância na melhoria das condições de trabalho, nomeadamente no domínio da segurança rodoviária. Quanto à rentabilidade da actividade, sublinhou: “estou há dois anos neste trabalho, é um trabalho de remediar [...] num dia bom posso fechar com 2000 ou 2200 kwanzas (20 a 22 euros)”.

T. J. nasceu no Bailundo e vive na cidade desde 1983, no Bairro de São Pedro. Tem 36 anos, seis filhos, e é casado. Vendia produtos (cigarros, entre outros) no mercado do bairro, os quais comprava em Benguela e no Lubango. Há cinco anos que é mototaxista e também é associado da AMOTRANG. Quanto às vantagens financeiras desta actividade, considerou que “o trabalho como mototaxista dá para a família sobreviver”, podendo

ganhar por dia 1000-1500 kwanzas (10-15 euros), do qual gasta 200 a 300 kwanzas (2-3 euros).

AS STAFFS DOS CANDONGUEIROS NA CIDADE DE LUANDA

Em Luanda, o segmento de mercado dos transportes públicos de passageiros apresenta um carácter plural, nele operando diferentes agentes institucionais: (i) uma empresa pública (TCUL); (ii) quatro empresas privadas (Macon, Tura, Austral e SGO); (iii) uma empresa de táxis com contador (Macon); (iv) um elevado número de operadores artesanais em *minibus*, popularmente designados por candongueiros; (v) e ainda um emergente segmento de mototaxistas, localizado sobretudo nos municípios do Cacuaco, Viana e Kilamba Kiayi.

O enquadramento institucional é constituído pelo Ministério dos Transportes e Obras Públicas, pelo Departamento Provincial de Transportes e Comunicações do Governo Provincial de Luanda (DTPC), pela Direcção-Geral de Viação, pelo Sindicato dos Transportes e pela Associação de Taxistas de Luanda (ATL).

A importância social e económica da actividade dos candongueiros pode ser aferida com base em diversos indicadores. Em 2001, os candongueiros satisfaziam uma procura calculada em 480 000 utentes por dia, perfazendo 45% da procura diária de transporte. Em contrapartida, a frota de viaturas ao serviço das quatro empresas de transportes colectivos era, em 2002, não muito superior a 700 unidades, número manifestamente insuficiente para responder a uma procura estimada de transporte de 2 310 000 utentes por dia em 2001 (Lopes, 2006).

Os últimos números avançados pela comunicação social referem a existência de mais de 30 000 viaturas a operar no transporte de passageiros em *minibus* em Luanda, das quais apenas 4000 estariam licenciadas¹². Numa base mínima, cada viatura opera com um motorista e com um cobrador, ou seja, estimam-se em 60 000 os operadores directamente envolvidos na actividade. Em algumas situações, embora de forma não muito frequente, há viaturas que são utilizadas por dois motoristas em sistema de turnos. Por outro lado, a grande maioria das viaturas que operam na cidade de Luanda não é propriedade dos motoristas. Existem situações em que o motorista é simultaneamente proprietário da viatura, mas não constituem a norma. Estimando um rácio de três viaturas por proprietário (dado o reduzido padrão de concentração da propriedade e a elevada atomização constatada na actividade), tere-

¹² “Luanda terá mais 650 autocarros para minimizar caos no trânsito” (Agência Lusa/ www.angonoticias, 07-01-2009).

mos ainda, com envolvimento directo na actividade, mais 10 000 agentes económicos, a que se poderão ainda acrescentar os angariadores e os jovens que sobrevivem exclusivamente da lavagem diária das viaturas.

A actividade dos candongueiros desenvolve-se em ligação com um vasto leque de actividades com ela correlacionadas: (i) actividades formais (importação de viaturas, comércio de peças e sobresselentes, revenda de combustíveis e lubrificantes, mecânica, estacionamento e lavagem de viaturas); (ii) actividades informais (transformação de carroçarias, comércio de peças, mecânica, recauchutagem de pneus, reparação de baterias, estacionamento e lavagem de viaturas); (iii) actividades ilegais (furto e contrabando de viaturas, emissão e comercialização de documentação falsificada, práticas de extorsão por parte dos agentes policiais).

Os actores envolvidos no segmento dos transportes colectivos não oficiais em Luanda confrontam-se com uma grande diversidade de riscos quotidianos, em relação aos quais estão generalizadamente desprotegidos: acidentes, poluição (ar/som), insuficiência dos rendimentos diários, comportamentos arbitrários da polícia de trânsito (extorsão/gasosa), *stress*/tensão, conflitos com passageiros, despedimento arbitrário pelo proprietário, encurtamento das rotas, aumento arbitrário das tarifas, cobrança excessiva no transporte de mercadorias, comportamentos agressivos dos cobradores, incomodidade e conflitos com outros passageiros (sobrelotação), entre outros. Por outro lado, os actores sociais directamente envolvidos na actividade actuam no quadro de estratégias específicas de gestão do risco percebido, enquadradas elas próprias em estratégias mais vastas de actuação, com finalidades de sobrevivência ou de acumulação de recursos. Estas estratégias repercutem-se nas práticas e nos comportamentos dos actores sociais, influenciando decisivamente os factores geradores de riscos, contribuindo para a sua multiplicação e intensificação. A tentativa de obtenção da máxima receita possível determina frequentes comportamentos de risco por parte destes agentes, que vão desde a sobrelotação ao não cumprimento dos procedimentos mínimos de manutenção das viaturas, passando pelo incumprimento quase generalizado das regras de trânsito. Os aumentos indiscriminados de tarifas e o encurtamento das rotas, à revelia da ATL e das autoridades provinciais, são estratégias a que, em determinadas ocasiões, os actores recorrem, como sucedeu, por exemplo, em Janeiro e Fevereiro de 2004¹³. Resultam daí algumas externalidades negativas, nomeadamente as elevadas taxas de sinistralidade, a proliferação de focos de congestionamento de tráfego, o aumento dos níveis de poluição ambiental e sonora, a degradação mais acelerada das viaturas, entre outras (Lopes, 2004).

Destes agentes económicos, apenas os proprietários se encontram formalmente organizados através da Associação de Taxistas de Luanda (ATL),

cuja representatividade não ultrapassa 10% a 15 % dos proprietários de viaturas em circulação na capital angolana. A ATL foi constituída com a finalidade de representar os interesses dos proprietários dos veículos legalizados ou semilegalizados. É a única organização de representação de profissionais do segmento de actividade que tem alguma “voz”, uma vez que, como já foi referido, é consultada no processo oficial de ajustamento dos preços das tarifas. Da entrevista realizada com M. F., o presidente em exercício em Julho de 2004, destacam-se as seguintes informações: a ATL foi criada em 1990; com a criação assistiu-se a um fluxo intenso de legalização; em 1991, cerca de 45% dos táxis estavam já legalizados; em Julho de 2004, o número de filiados era de 570, encontrando-se 702 proprietários em processo de legalização; 1272 táxis legalizados ou em processo de legalização correspondiam a, aproximadamente, 20% dos táxis que se estimava estarem a operar em Luanda. O presidente da ATL previa que em 2004, por força das medidas da DPTC, iria, haver um impulso importante na legalização (previsão que não se confirmou); de acordo com o informante, a ATL assegurava apenas protecção jurídica e tratava dos processos de legalização, não tendo qualquer protocolo com instituições bancárias para concessão de crédito, e não estava envolvida na promoção de acções de formação profissional destinadas aos seus associados.

O défice de representação é mais significativo no que respeita aos motoristas e cobradores. No entanto, nos últimos seis anos começou a gerar-se alguma dinâmica, quer através de movimentos sociais de protesto e reivindicação (paralisações de trabalho e manifestações), quer no plano do associativismo informal, com o aparecimento de uma cooperativa informal operativa no Bairro Comandante Valódia, que integra alguns cobradores de candongueiros e outros agentes económicos informais (roboteiros — carregadores de mercadorias em carrinhos de mão —, zungueiros — vendedores ambulantes —, lavadores de automóveis e engraxadores), mas principalmente com o recente aparecimento e rápido crescimento das *staffs*.

A título ilustrativo, referimos algumas das acções de protesto mais recentes: em Setembro de 2007 registou-se uma paralisação com efeitos no congestionamento de tráfego numa das zonas mais congestionadas da cidade (mercado dos Congolenses-Jumbo) para reclamar melhores condições de circulação, assim como espaço organizado para o término das viaturas que prestam serviços de táxi¹⁴; a recente entrada em vigor do Código da Estrada (1-4-2009), impondo regras mais rígidas (obrigatoriedade de uso de cinto de segurança), e a operação policial que a envolveu justificaram a reacção dos candongueiros, que paralisaram como forma de protesto. As *staffs* são organizações informais de motoristas, cobradores e engariadores. As suas finalida-

¹⁴ “Paralisação causa embaraços nos Congolenses” (*Jornal de Angola* de 25-9-2007).

des são o apoio mútuo relativamente a determinadas circunstâncias de risco (avarias das viaturas, conflitos de trânsito, acidentes, perda de ocupação, doença ou óbitos/falecimentos de familiares) e a convivência entre os seus membros. As *staffs* identificam-se pela inscrição no vidro traseiro da viatura do seu nome e do número da viatura. As designações das *staffs*, que começaram a surgir há cerca de três anos, são diversificadas e, em alguns casos, sugerem as motivações da filiação: Fortaleza, *Storm*, Povo do Gueto, União *Forever*, Huíla, Negro que Brilha, *staff* Casa Blanca, *Racing*, Recreativo do Libolo, Super Ferrari, *Real Sport*, Baianos, *staff* das Tribos, Estado-Maior, *staff* da Boca, entre outras. Há *staffs* que integram mais de quatro dezenas de viaturas (Super Ferrari), enquanto outras incluem apenas três ou quatro. Algumas das *staffs* constituíram-se, para além da afinidade profissional, numa base territorial, uma vez que os seus membros moram no mesmo bairro, na mesma comuna, no mesmo município (Fortaleza, Baianos). Noutros casos, a solidariedade funcional (União *Forever*), a filiação clubista (Recreativo do Libolo), a província de origem (Huíla), interesses e gostos comuns (Super Ferrari, *Racing*) ou a partilha de modelos de vida, de modos de afirmação e de aspirações ajudam a explicar a sua constituição (Negro que Brilha, Povo do Gueto, *staff* das Tribos). A “moda” das *staffs* estendeu-se também aos transportes de mercadorias (*staff* dos Troncos) e aos camiões-cisterna (a *staff* *Storm* também inclui algumas destas viaturas). Regra geral, apresentam um modelo organizativo constituído por um presidente, um vice-presidente e um tesoureiro e financiam as suas acções através de quotizações mensais fixas dos seus membros. É frequente a organização de eventos, nomeadamente festas e competições desportivas (torneios de futebol), entre os membros das *staffs* ou com os membros de outras associações congéneres.

A *staff* Baianos tem pouco mais de um ano de existência e foi constituída por operadores que moram na zona de Benfica e que se conheceram no decurso da actividade. Integra motoristas-proprietários, motoristas com viatura atribuída, motoristas sem viatura atribuída (para além da receita acordada, têm de entregar a viatura ao proprietário no final do dia), cobradores e angariadores, num total de 10 viaturas e de 23 membros. Cada membro contribui com 500 kwanzas (5 euros) mensais para um fundo comum, que pode ser usado por iniciativa do presidente ou em caso de resposta positiva a uma solicitação individual por parte de qualquer membro.

E. J. S. tem 24 anos, nasceu em Luanda, completou o curso médio de topografia, é solteiro, vive com a mãe, uma tia e três irmãos no Morro Bento. É motorista sem viatura atribuída e vice-presidente da *staff* Baianos, descrevendo assim a sua actividade:

Por dia tenho que entregar 10 000 kwanzas (100 euros) ao *boss*, o que sobra reparto com o cobrador [...] não temos rota fixa, andamos por aí onde há mais clientes [...] a gasolina, a manutenção e o almoço, meu e do meu *cobras*, é

descontado na receita que fazemos no dia [...] às vezes na semana só conseguimos fazer 30 000 kwanzas [300 euros] ou 40 000 kwanzas [400 euros] [...] os sábados o dia é por nossa conta, o que ganhamos é mesmo só para nós.

E. S. J. assume que não tem carta de condução, mas que gostava de a obter, pois seria menos uma preocupação com a polícia ou em caso de acidente ou avaria. Pertencer à *staff* Baianos é uma segurança e também um factor de filiação.

As *staffs* na cidade de Luanda



Fonte: Fotografias do autor, Agosto-Dezembro de 2008.

J. G., 22 anos, nasceu no Sumbe, na província do Cuanza Sul e vive há dez anos em Luanda. Frequentou a escola até à 8.^a classe, é solteiro e vive com o irmão em Benfica. Foi cobrador durante dois anos, juntou dinheiro, fez exame para obter carta de condução e agora é motorista. Faz parte da *staff Storm*, que começou em 2005 e integra 20 viaturas, sendo a maior da zona de Benfica. Ainda assim, longe da *Racing*, a maior *staff* de Luanda, com mais de 40 viaturas em circulação. J. G. explicou que uma *staff* é uma associação de pessoas que trabalham nos táxis, amigos ou conhecidos da actividade, que se apoiam mutuamente. Referiu ainda que a *Storm* organiza

e participa em actividades recreativas (festas) e desportivas (futebol de praia).

G. B. T. é cobrador de táxi, é natural de Luanda, tem 27 anos, deixou de estudar na 8.^a classe, reside no Cazenga, vivendo maritalmente com a esposa (que vende sabonetes, cremes, perfumes, entre outros produtos, na praça da BCA) e com dois filhos. Antes de ser cobrador estava numa oficina de mecânica, era aprendiz e é cobrador há cerca de seis anos. Já mudou de motorista cinco vezes, está a trabalhar neste *hiasse* há três anos e pertence à *staff* Casa Branca. A viatura é do patrão e têm de entregar diariamente 10 000 kwanzas (100 euros), adiantando que num dia bom realizam uma receita na ordem dos 15 000 a 20 000 kwanzas (150-200 euros). Acrescentou que enfrentam diariamente diversos problemas, dos quais destacou a complicação com os passageiros, às vezes com a polícia, o problema do trânsito e os engarrafamentos. Questionado sobre o que queria dizer a inscrição *staff* no vidro traseiro da viatura, G. B. T. explicou:

Staff é a nossa frota, tem oito carros [...] *staff* Casa Blanca é o nosso grupo, os membros do grupo são amigos, ajudam-se quando há problemas difíceis [...] que problemas? quando há doença, quando prendem o carro, quando alguém precisa de dinheiro.

CONCLUSÃO

As dinâmicas associativas identificadas em contexto angolano nos transportes de passageiros em Luanda e no Huambo reflectem processos de diferente natureza. Enquanto no Huambo estamos em presença de uma estratégia de controlo e regulação da actividade sustentada na criação de uma organização formal com apoio do governo angolano, as dinâmicas associativas em que se envolvem os operadores do segmento semioficial de transportes de passageiros em Luanda configuram processos organizativos de natureza informal resultantes da iniciativa dos operadores.

No caso da AMOTRANG, a sua actividade tem sido orientada para a filiação dos operadores de mototáxi, enquanto as *staffs* se têm constituído como estruturas de protecção social informal, ainda que com um alcance limitado. O contexto actual da realidade angolana sugere condicionantes e pressões crescentes para o movimento associativo no segmento dos transportes públicos não oficiais. Desde logo, porque está em curso um programa de reestruturação do sector dos transportes sob a égide do Ministério dos Transportes, com o objectivo de relançar o transporte formal (autocarros e táxis de contador) e de conter o alastramento dos candongueiros e *kupapatas*.

O Ministério dos Transportes tem em curso um plano de distribuição de 4000 autocarros para a rede do país, para serem distribuídos pelas províncias em número ainda não especificado e entregues aos operadores já existentes com a finalidade de aumentarem as suas frotas e prestarem um melhor serviço à população. A promoção da expansão dos transportes colectivos públicos nos centros urbanos e dos transportes intermunicipais de passageiros e a promoção e desenvolvimento do transporte de táxi personalizado serão acompanhados de acções complementares, nomeadamente uma rigorosa fiscalização periódica aos operadores dos transportes públicos colectivos, táxis, oficinas de automóveis, agentes de navegação marítima, representantes de marcas de viaturas e escolas de condução. Numa leitura imediata, o projecto de regulação governamental dos segmentos não oficiais de transporte urbano de passageiros poderá ser mais exequível no Huambo, em função da menor dimensão da cidade e da sua população, do menor número de operadores envolvidos e dos níveis mais reduzidos de congestionamento de tráfego. No caso de Luanda, onde a intenção aponta para a fixação da área de actuação dos *minibus* ao espaço periurbano (o centro da cidade ficará coberto pelo transporte formal) e às deslocações intermunicipais, o êxito de tal pretensão poderá ser comprometido pela dificuldade de garantir a eficácia dos transportes formais (táxis e autocarros), em termos de capacidade de resposta às necessidades de mobilidade da população num contexto de quase permanente congestionamento dos fluxos de tráfego rodoviário.

Acresce que o impacto da actual crise financeira e económica global se tem naturalmente repercutido nos diversos sectores da economia angolana e, nomeadamente, no segmento dos transportes de passageiros, bem como ao nível dos recursos orçamentais disponíveis para afectar às políticas económicas e sociais. Ao reduzir o ritmo e a sustentabilidade de criação de emprego formal, os efeitos da crise colocam aos decisores um problema de complexa resolução: o que fazer aos milhares de operadores informais (e respectivos agregados familiares) que serão afectados pelo processo de regulação em curso e para quem a economia formal não se constitui como alternativa em termos de ocupação e de geração de rendimentos? E com que custos sociais? Finalmente, importa ainda não perder de vista que os efeitos da crise se reflectem indirectamente nas dinâmicas próprias da economia informal em Angola, reforçando o seu potencial de atracção para uma população jovem, pouco escolarizada e com reduzida qualificação profissional. Cenário em que é de admitir a possibilidade de expansão e diversificação dos processos de organização e representação dos actores da economia informal, em particular dos que resultam da sua própria iniciativa e que assumem a criação de mecanismos de protecção social como uma das suas finalidades primordiais.

BIBLIOGRAFIA

- BAMAS, S. (2002), “Ouagadougou ou la singularité par les deux roues”. In X. Godard (dir.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Ed. Karthala, pp. 239-248.
- BARRETT, J. (2003), *Organizing in the Informal Economy: a Case Study of the Minibus Taxi Industry in South Africa*, Genebra, ILO, p. 69.
- FELICIANO, J., LOPES, C. M., e RODRIGUES, C. (2008), *Protecção Social, Economia Informal e Exclusão Social nos PALOP*, Lisboa, Principia Editora.
- GEBZO, B. (1999), “Benin’s Zémidjan: informal sector solves transport blues”. *World of Work*, 28, pp. 18-19.
- GODARD, X. (1994), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala.
- GODARD, X. (2002), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala.
- GRIECO, M., APT, N., e TURNER, J. (1996), *At Christmas and on Rainy Days: Transport, Travel and the Female Traders of Accra*, Aldershot, Avebury.
- HORN, P. (2005), “Nouvelles formes de négociations collectives: adaptation à l’économie informelle et aux nouveaux modes de travail”. *Travail, capital et société*, 38 (1 e 2), pp. 208-224.
- JALLOH, A. (1999), *African Entrepreneurship: Muslim Fula Merchants in Sierra Leone*, Ohio, Center for International Studies, Ohio University.
- KUMAR, A., e BARRETT, F. (2008), *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*, Washington, AICDP/WorldBank/SITRASS.
- LINDELL, I. (2006), “Transnational organising by informal workers: the gendered politics of multi-scalar agency”. Comunicação apresentada no ISA XVI World Congress of Sociology of the International Sociological Association (Durban, July 23-29).
- LINDELL, I. (2008), “Building alliances between formal and informal workers: experiences from Africa”. In A. Bieler, I. Lindberg e D. Pillay (eds.), *Labour and the Challenges of Globalization*, Londres, Pluto Press, pp. 217-229.
- LOPES, C. M. (2004), “Candongueiros, kinguilas, roboteiros e zungueiros: uma digressão pela economia informal de Luanda”. Comunicação apresentada no VIII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais, Setembro, Coimbra.
- LOPES, C. M. (2006), “Acumulação, risco e sobrevivência na economia informal: os candongueiros de Luanda”. *Caderno de Estudos Africanos*, 11-12, pp. 55-83
- LOPES, C. M. (2007), “Processos de organização na economia informal: estudo de caso sobre o Sindicato dos Trabalhadores do Comércio Informal (STCI) em Luanda”. Comunicação apresentada no colóquio “Informalising economies and new organising strategies in Africa” (Uppsala, 20-22 de Abril).
- LOPES, C. M. (2008a), “Looking at the informal economy: a case study concerning Lunda’s minibus industry”. In J. Feliciano e G. Statter (coords.), *Empresariado, Empreendedorismo e Desenvolvimento em Angola e Moçambique*, Lisboa, Centro de Estudos Africanos, ISCTE, pp. 217-237.
- LOPES, C. M. (2008b), “Les kupapata dans le système de transport en commun routier au Huambo”. In J. Feliciano e G. Statter (coords.), *Empresariado, Empreendedorismo e Desenvolvimento em Angola e Moçambique*, Lisboa, Centro de Estudos Africanos, ISCTE, pp. 238-252.
- LOPES, C. M. (2008c), “Kupapatas: struggling to keep balance”. Comunicação apresentada na 9th Annual International Conference of International Academy of African Business and Development (Florida, Maio, 20-24).
- LOPES, C.M. (2009), “Hug me, hold me tight! The evolution of passenger transport in Luanda and Huambo (Angola), 1975-2000”. In J. B. Gewald, S. Luning e K. Walraven, *The Speed of Change. Motor Vehicles and People in Africa, 1890-2000*, Leiden, Brill, pp. 107-126.
- MALDONADO, C. (1995), “The informal sector: legalization ou laissez-faire?”. *International Labour Review*, 134 (6), Genebra, ILO, pp. 705-728.

- OGALAMA, G., et al. (2000), *Étude exploratoire sur les taxi-moto dans les villes africaines: le cas de la ville de Lomé*, SITRASS, p. 47.
- OIT (1999), *Colloque international sur l'organisation des travailleurs du secteur non structure*, Genebra, BIT.
- OIT (2002), *Rapport de la Commission de l'économie informelle, Conférence Internationale du Travail*, 90.^a sessão, Genebra, BIT.
- OIT (2007), *Colloque interrégional tripartite sur l'économie informelle: permettre une transition vers la formalisation*, Genebra, BIT.
- WILHELM, L. (1997), "Transport and inter-market supplies in African cities", Comunicação apresentada no seminário "FAO-ISRA, Food Supply and Distribution in Francophone African Cities" (Dakar, 14-17).
- SITRASS (2004a), *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry. Rapport final*, rapport n.º 09/04/CKR, SSATP, World Bank.
- SITRASS (2004b), *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala. Rapport final*, rapport n.º 09/04/DLA, SSATP, World Bank.
- WORLD BANK (2001), "Rentabilité et financement des micro-entreprises de transport collectif en Afrique sub-saharienne. Synthèse de l'étude régionale sur Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi", Washington, SITRASS, p. 9.
- WORLD BANK (2002), "Scoping study — urban mobility in three cities: Adis Abbaba, Dar es Sallam, Nairobi". SSATP working paper n.º 70, Washington, World Bank/ECA, p. 183.
- WORLD BANK (2005a), *Study of Urban Transport Institutional, Financial and Regulatory Frameworks in Large Sub-Saharan Cities*, Washington, World Bank,
- WORLD BANK (2005b), *Pauvreté et mobilité urbaine à Conakry et Douala*, Note technique n.º 39, Washington, World Bank.