

EU, COMO JOVEM... NÃO É ISSO A VIDA QUE QUERO

OS MOTOQUEIROS EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE: UMA ESTRATÉGIA, ARRISCADA, DE SOBREVIVÊNCIA

Magdalena BIALOBORSKA¹

RESUMO: A história dos motoqueiros santomenses não é muito longa, mas o rápido crescimento do número de pessoas envolvidas neste sector informal de transportes levanta várias questões acerca do fenómeno e das consequências sociais e económicas com ele relacionadas. O presente artigo apresenta uma análise da ambiguidade desta profissão, a descrição dos principais problemas que dificultam a vida dos que decidiram dedicar-se à prestação deste serviço, uma breve abordagem acerca dos processos de organização entre os trabalhadores do sector e a apresentação de alguns factos das histórias de vida dos representantes desta profissão, tão precária e tão procurada.

PALAVRAS-CHAVE: Economia informal. Transporte informal. Motoqueiros. São Tomé e Príncipe.

Introdução

*E pa, o problema que eu vejo é o seguinte:
eu, como jovem... não é isso a vida que quero.
(...) Eu, como jovem, tenho que arranjar outro serviço.
(...) Eu sou jovem com ideias, eu penso alto.
Motoqueiro, São Tomé, agosto 2013.*

¹ Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Centro de Estudos Internacionais, Lisboa - Portugal. Doutora pelo Programa de Pós-graduação em Estudos Africanos. magdabi@gmail.com

Passou somente cerca de uma década desde que os primeiros motociclistas começaram a prestar serviço de transporte, levando passageiros de um a outro ponto da cidade de São Tomé, mas os motoqueiros já são parte integrante da paisagem da capital do arquipélago. Estão presentes também noutras localidades da ilha, assim como na ilha do Príncipe, desempenhando uma função extremamente importante no sistema de transporte de passageiros. Entre os primórdios do fenómeno, datados de 2006, até meados de 2013, altura em que decorreu a pesquisa cujos resultados são aqui apresentados, o número de moto-taxistas – nas ilhas de São Tomé e Príncipe chamados de motoqueiros – multiplicou-se dezenas de vezes. A atividade, iniciada por um pequeno grupo de jovens, rapidamente se expandiu, envolvendo diretamente centenas de pessoas e milhares de forma indireta.

Várias foram as razões que levaram a uma rápida adaptação da atividade no arquipélago, muitas das quais semelhantes às que podem ser observadas noutras cidades onde o fenómeno de moto-táxis está presente. O crescente défice de oportunidades de trabalho no sector formal, não só para jovens, mas também para as pessoas mais velhas, costuma ser uma das principais explicações do dinâmico crescimento do número de motoqueiros. A ambiguidade deste emprego, por um lado, precário, incerto, perigoso, sem perspectivas, e, por outro lado, tão procurado pelos santomenses, faz com que qualquer tentativa de previsão do seu futuro seja bastante complicada. O emprego, criado pelos próprios motociclistas, existe e desenvolve-se fora do controle do estado, de forma totalmente informal e irregular. A dimensão e a força que o grupo desempenha no jogo político reduzem as possibilidades de regularização do seu funcionamento e impossibilitam a constituição de regras e exigências que possam tornar este emprego mais seguro e menos vulnerável. Ademais, a pouca preocupação do governo em relação a este fenómeno, a falta de um plano de ação para a introdução de mudanças ou, pelo menos, de propostas de algumas soluções que pudessem regularizar este sector de transportes, resultam numa existência independente do estado, o que tem algumas vantagens para as pessoas envolvidas, mas, principalmente, muitas desvantagens.

Os que sofrem mais são os jovens com ambições, que constituem uma parte significativa do grupo de motoqueiros. Por não terem conseguido encontrar outras ocupações que lhes garantissem os meios de subsistência, foram, de certa forma, obrigados a experimentar viver desta atividade. As histórias que contam os que passam os dias inteiros na mota, parados ou em movimento, debaixo do

sol ou à chuva, por falta de outra possibilidade de ganhar alguns mil dobras² para cobrir as despesas diárias, permitem perceber melhor a sua situação do que a análise de estatísticas. Contudo, a necessidade de elaborar dados estatísticos que possibilitassem uma precisa análise quantitativa do fenómeno é de extrema importância.

O presente artigo, resultado da primeira pesquisa realizada no meio dos motoqueiros santomenses³, pretende apresentar esta profissão como exemplo de uma das várias ocupações que existem no sector informal da economia. A história da atividade será desenhada tendo como pano de fundo a história de moto-taxistas noutros países africanos, por um lado, e, por outro lado, a situação socioeconómica do arquipélago. Além disso, serão apontados alguns problemas específicos desta profissão. As histórias de vida de alguns dos representantes deste grupo revelarão a complexidade do fenómeno, assim como a necessidade urgente de regularização deste sector de transportes.

A pesquisa

A pesquisa, cujos resultados são aqui parcialmente apresentados, decorreu em agosto de 2013 e pode ser considerada como uma fase introdutória à investigação sobre os motoqueiros santomenses que será desenvolvida nos próximos anos. Como o fenómeno dos motoqueiros em São Tomé nunca antes foi objeto de estudo, esta primeira investigação teve como objetivo a recolha de dados mais gerais relacionados com a profissão, a recolha de algumas histórias de vida dos motoqueiros e de opiniões dos representantes das instituições diretamente ligadas ao sector dos transportes. A observação direta prolongada do trabalho dos motoqueiros permitiu uma melhor perceção do seu dia-a-dia e das condições em que trabalham e vivem.

Foram efetuadas 20 entrevistas com os motoqueiros, 19 das quais individuais. Adicionalmente foi realizada uma entrevista mais abrangente com o presidente da Associação dos Motoqueiros de São Tomé e Príncipe. A maioria das entrevistas decorreu na cidade de São Tomé, mas algumas foram realizadas na Trindade (uma localidade no interior da ilha, situada a cerca de 7 km da capital) e no Mercado de Cruzeiro (uma localidade vizinha a Trindade). Para

² Dobra: unidade monetária de São Tomé e Príncipe.

³ A pesquisa decorreu no âmbito do projecto “Organizações e Representação na Economia Informal nos PALOP: experiências e perspectivas” (REF: PTDC/AFR/113992/2009) coordenado pelo Doutor Carlos M. Lopes.

além destas entrevistas, gravadas e estruturadas, dezenas de conversas espontâneas permitiram a elaboração de uma imagem muito mais completa desta profissão e das pessoas nela envolvidas. A observação direta decorreu durante 30 dias e, após a primeira fase em que a presença da investigadora chamava atenção de todos e causava comportamentos artificiais, forneceu muito material útil para a análise do fenómeno. Além de entrevistas, foram realizadas várias viagens de mota para as diversas partes da cidade e também para as localidades vizinhas. Ao longo destas viagens, as conversas com os condutores de motas foram sempre muito importantes. Estes testemunhos, gritados contra o vento e o barulho das motorizadas, foram, em muitos casos, mais sinceros e exaustivos do que as entrevistas gravadas.

Ao nível institucional foram realizadas entrevistas com o Comandante Geral da Polícia Nacional, com o Diretor dos Cuidados de Saúde (Ministério da Saúde), com o Assessor do Presidente para os assuntos relacionados com o desenvolvimento económico e financeiro e também com os secretários gerais das duas principais centrais sindicais santomenses, a União Geral dos Trabalhadores de São Tomé e Príncipe (UGT-STP) e a Organização Nacional dos Trabalhadores de São Tomé e Príncipe (ONTSTP). Ademais, algumas informações foram retiradas da entrevista com o Presidente de Associação dos Taxistas, relativamente ao impacto que a expansão dos motoqueiros teve no sector dos táxis.

As conversas com uma jornalista e também com uma académica santomense forneceram algumas pistas e chamaram a atenção para vários assuntos menos visíveis e pouco abordados pelos próprios motoqueiros, como a ligação que existe entre alguns motoqueiros e políticos santomenses. Este aspeto não pôde ser aprofundado de forma satisfatória nesta primeira pesquisa e necessita de ser explorado com mais atenção antes de resultar em qualquer tipo de conclusões ou avaliações.

Moto-táxis em África

O sistema de transporte de passageiros em África, tanto intra como inter-cidades, passou por mudanças significativas ao longo das últimas décadas. A construção dos novos estados, a urbanização intensa, as mudanças económicas, políticas e sociais, influenciaram este processo, que continua a decorrer, proporcionando novas soluções, criadas, na maioria dos casos, pelos próprios membros da sociedade civil, que tentam responder ao défice de soluções adequadas por parte dos governos dos países.

Os primeiros moto-táxis apareceram na Nigéria, nos finais dos anos 70 (OLUBOMEHIN, 2012; OLVERA et al., 2012), mas a sua expansão teve lugar em meados dos anos 80 (OLVERA et al., 2012). A revisão de literatura (AROSANYIN, 2011; KUMAR, 2011; LOPES, 2009, 2011; OLUBOMEHIN, 2012; OLVERA et al., 2012) permite acompanhar o seu gradual aparecimento em vários países africanos, na sua maioria na costa ocidental africana, principalmente nas cidades e em localidades próximas, cujos habitantes necessitam de se deslocar regularmente à cidade. Consta-se o uso dos motociclos para o transporte dos passageiros nos seguintes países:

- Nigéria, conhecidos sob a designação *okada*, surgiram nos anos 70; o seu número aumentou nos anos 80, mas atingiram o verdadeiro auge na década de 90; estão presentes em várias cidades do país (KUMAR, 2011; OLUBOMEHIN, 2012);
- Níger, chamados *kabu-kabu*, em Niamey (OLVERA et al., 2012);
- Camarões, designados como *bendskin*, surgiram no início do século XXI na cidade de Douala (KUMAR, 2011; OLVERA et al., 2012);
- Togo, com o nome *zemidjan* ou *oleyia*, apareceram nos anos 90, como resposta dos jovens à falta de emprego e défice de oportunidades (BOKO, 2003; MAWUDEKU, 2007);
- Benim: chamados, como no país vizinho, *zemidjan*, surgiram uma década mais cedo do que no Togo, nos anos 80, e a razão principal que influenciou o seu aparecimento foi a crise que se instalou no país (ABUHAMOUD; RAHMAT; ISMAIL, 2011; BOKO, 2003);
- Serra Leoa, chamados *okadaman* ou *hondaman*, surgiram depois da guerra, e circulam em várias cidades (MENZEL, 2010; OGUNRI-NOLA, 2011);
- Angola, conhecidos como *kupapatas*, estão principalmente presentes na província de Huambo; surgiram nos anos 90 para responder as necessidades de população no país destruído pela guerra civil (LOPES, 2009, 2011);
- São Tomé e Príncipe, *motoqueiros* apareceram no ano 2006 e o seu número cresceu rapidamente;

- Uganda, com o nome de *boda-boda*, surgiram no início da década de 90, na cidade de Douala (KUMAR, 2011);
- Quênia, chamados *boda-boda*, surgiram só no século XXI, quando o governo liquidou o imposto para a importação de motos com menos de 250cc; no entanto, já desde os anos 60 do século XX, existiam no Quênia táxis-bicicletas, muito populares até agora (MUTISO; BEHRENS, 2007).

Para além da altura em que surgiram, também as circunstâncias do aparecimento dos moto-taxistas variam de país para país. No entanto, pode-se indicar alguns fatores comuns à maioria dos casos, que influenciaram de forma direta o seu surgimento. Entre os fatores de maior significado pode-se distinguir:

- Degradação das infraestruturas existentes e o seu défice em relação às necessidades da população. A inexistência de uma rede viária em condições, não só nas cidades, mas também entre as localidades.
- Intensa urbanização e, relacionado com este processo, crescimento de áreas periurbanas.
- Aumento regular do número de habitantes das cidades e as maiores distâncias que muitos deles precisam de percorrer diariamente, levam ao aumento de procura de meios de transporte mais adequados.
- A falência das empresas públicas de transportes, já a partir da década de 80, e as tentativas malsucedidas da sua reconstrução nas décadas seguintes, ou o insuficiente número de autocarros e os percursos/preços inadequados às necessidades/possibilidades da população.
- Falta de possibilidade de compra de veículos particulares por maior parte da população.
- Aumento constante de mão-de-obra disponível para desenvolver qualquer atividade que possa garantir, na totalidade ou parcialmente, os meios de sobrevivência básica dos próprios e das suas famílias.

Adicionalmente, no caso de Serra Leoa e Angola, as consequências da guerra também influenciaram de forma direta o surgimento dos moto-taxistas (LOPES, 2009, 2011; MENZEL, 2010; OGUNRINOLA, 2011).

As vantagens da utilização de motorizadas como meio de transporte de passageiros levam ao seu constante desenvolvimento, mesmo que os *handicaps* sejam do conhecimento comum. A sua rapidez, a deslocação porta-a-porta, o baixo preço da viagem, sobrepõem-se ao risco de acidentes e à poluição do ar, causando em muitas cidades o aumento de número de motoqueiros. Este aumento tem consequências negativas para outros – normalmente mais antigos – meios de transporte de passageiros, como táxis ou *hiaces*/minibuses.

O arquipélago santomense

Mesmo que a pesquisa, cujos resultados estão aqui apresentados, tenha decorrido em grande parte na cidade-capital, no caso deste microestado insular as ligações entre a cidade de São Tomé e o resto da ilha são tão importantes que só após uma breve análise da situação de todo o país o entendimento do fenómeno de motoqueiros é possível. A começar pelo número de habitantes das ilhas que não chega a 200 mil pessoas (179 200 pessoas, de acordo com o último Censo (INE, 2013b)) e pela área total do arquipélago (1001 km²), passando pela história das ilhas e a intensa movimentação dos cidadãos em direção à capital, tanto para aí se fixar como para desenvolver diariamente os seus pequenos negócios, chega-se à conclusão que esta cidade não funciona sem o interior da ilha e que todas as dinâmicas que podemos observar ali só obtêm a sua plena explicação se tivermos em consideração a situação de todo o país.

O arquipélago, situado no Golfo da Guiné, a cerca de 300 km da costa ocidental africana, é constituído por duas ilhas principais e alguns ilhéus. Pertence ao grupo dos pequenos estados insulares (PEI) e possui a maioria das características destes países. A sua história, relacionada com as plantações de açúcar (sec. XV-XVI), cacau e café (séculos XIX e XX), influenciou fortemente a formação e o funcionamento desta sociedade. A aposta, ao longo de séculos, no cultivo como principal motor da economia, e a inexistência de qualquer tipo de indústria transformadora relacionada com as culturas que dominavam nas ilhas, assim como os efeitos da nacionalização das roças, levaram, no período pós-colonial, à alta dependência de ajuda pública ao desenvolvimento, depois da falência das empresas agrícolas e do insucesso da reforma agrária. Contribuíram também para o início do intenso processo de urbanização e de crescimento do número de pessoas à procura de qualquer tipo de ocupações que pudessem garantir a sua sobrevivência na cidade. O campo não oferecia condições que satisfizessem as necessidades dos santomenses, mas a cidade também não tinha

capacidade de garantir emprego a centenas de pessoas que deixavam para trás as suas moradias nos territórios de antigas empresas agrícolas, esperando encontrar uma vida melhor na capital. O excesso de mão-de-obra levou ao crescimento de ocupações criadas pelos próprios migrantes, na sua maioria com baixo ou médio nível de escolaridade, sem formação profissional. O sector informal de economia começou a ser a única solução para a grande parte das pessoas. Com a informalidade estão correlacionadas as condições precárias de trabalho, receitas baixas e incertas, falta de segurança social, défice de direitos laborais. Mesmo com estas características negativas, a sua dimensão aumenta, abrangendo cada vez mais atores sociais, não só nos chamados países em desenvolvimento, mas também nos países desenvolvidos, especialmente após a crise que desde 2008 afeta milhares de cidadãos. Em relação à África subsariana, em 2009 estimava-se que cerca de 74% de trabalhadores pertencia ao sector informal, com a supremacia das mulheres (84%) em relação aos homens (63%) (OIT, 2009). Atualmente esta percentagem atinge 80% (NCUBE, 2013) e não apresenta tendências de decréscimo.

Em São Tomé e Príncipe a dimensão da economia informal nunca foi medida. Não existem indicadores que possam fornecer dados para estimar a sua dimensão e qualquer tentativa de calcular os números, na base dos inquéritos sobre o emprego do Instituto Nacional de Estatísticas (INE) (INE, 2013a, 2010) ou através dos dados do último recenseamento (INE, 2013b), induzirá os resultados aproximados, com grande margem de erro, e não os dados exatos. Durante a pesquisa de terreno, tornou-se claro que várias formas de emprego, supostamente formais, funcionam, na realidade, de forma completamente informal. Os empregados não possuem contratos de trabalho e não estão abrangidos pelo sistema de segurança social. Isto levou à conclusão que, para além de autoempregos, criados e exercidos pelos próprios trabalhadores, a informalidade existe também nas pequenas e médias empresas que empregam funcionários e que normalmente entram nas estatísticas do emprego formal. Porém, para ter uma ideia sobre o mercado de trabalho no arquipélago santomense, serão brevemente apresentados alguns dados retirados das estatísticas do INE.

A taxa de atividade em São Tomé e Príncipe ultrapassa os 60% (62,6%), no entanto a taxa de ocupação é relativamente baixa – só pouco mais de metade da população ativa exerce atividade (54,1%) (INE, 2013b). A percentagem de pessoas desempregadas (13,6%) permite concluir que muitos santomenses não pertencem nem à população ocupada, nem desempregada. Supostamente exercem as atividades informais que não entram no relatório sobre a taxa de ocupa-

ção. Entretanto, como acima mencionado, também entre as pessoas indicadas como ativas há quem não esteja empregado. Pode proceder-se a uma tentativa de estimar, sublinhando que se trata somente de estimativa, que cerca de 2/3 de trabalhadores desempenham as suas atividades, tanto por conta própria, como por conta de outrem, de forma informal.

Existem poucas oportunidades de emprego. O baixo nível de investimento privado que poderia criar alguns postos de trabalho, fixo ou temporário, tem a sua explicação nos condicionantes geográficos, mas também políticos, do país. Para além dos custos relacionados com o facto de se tratar de ilhas, que implicam o transporte marítimo ou aéreo de todos os materiais necessários para a abertura ou desenvolvimento de qualquer tipo de negócio, os procedimentos administrativos são de tal forma complicados e demorados que desanimam os potenciais interessados, estrangeiros ou nacionais (BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO, 2012). No caso das pequenas ou microempresas, incitam o seu funcionamento na informalidade.

Importa destacar que os jovens, mesmo formados, têm poucas saídas profissionais. Para além dos postos de emprego fornecidos pelo estado ou algumas empresas privadas, não têm muitas opções de construção de uma carreira profissional satisfatória. A situação piora quando se olha para os que não tiveram sucesso escolar ou tiveram que abandonar a escola por vários motivos, o que acontece com frequência. Grande número de mão-de-obra jovem e pouco qualificada exige soluções que não estão a surgir. Para conseguir sobreviver e ainda garantir a sobrevivência das famílias (ou pais que não trabalham, ou mulher e filho/s), muitos jovens necessitam de arranjar qualquer tipo de ocupações, multiplicando assim o número de trabalhadores informais, como o caso dos motoqueiros.

Curta história dos motoqueiros em São Tomé e Príncipe

Tudo começou com o aluguer de bicicletas e, pouco tempo depois, de motorizadas: “[...] havia um grupo de jovens: o Bagimar, o Gilson, tinham bicicletas, emprestavam as motas. Antigamente a mota não tinha tanta influência em São Tomé, não havia tantas motas [...]” (Presidente da Associação dos Motoqueiros, São Tomé, agosto 2013). Quem incentivou os jovens, que se juntaram na praça, em frente da Igreja de Conceição, onde as motas eram alugadas, foram as *caxeiras*, mulheres comerciantes que viajavam para a costa ocidental africana para adquirir vários produtos que vendiam no Arquipélago.

Começou porque as senhoras chamadas *caxeiras*, viajantes, negociantes, que iam à costa de África: Gana, Togo e não só, mesmo para Angola, já conheciam essa prática no exterior. Então elas vinham à cidade e incentivavam: que era muito mais rápido e mais económico em termos financeiros porque elas não tinham que esperar um táxi. Táxi normalmente só sai com cinco pessoas. Então com uma motorizada era mais rápido. E assim começou. Com um grupo de 3-4 jovens. (Presidente da Associação dos Motoqueiros, São Tomé, agosto 2013).

O grupo cresceu rapidamente, encontrando dois fatores importantes para dinamizar esta nova forma de auto-emprego. Por um lado, o novo serviço de transporte mostrou-se eficaz, barato e cómodo, o que levou ao gradual aumento da procura por parte dos clientes. E, por outro lado, o elevado número de jovens sem emprego, prestes a iniciar qualquer tipo de atividade, tornou-se a fonte praticamente ilimitável de prestadores de serviço. Cada vez mais homens procuravam forma de conseguir uma mota, comprando ou pedindo emprestada. A importação de motas aumentou. Uma das primeiras pessoas envolvidas neste negócio tem atualmente duas lojas de motorizadas e de acessórios para motociclos, emprega vários trabalhadores e o seu sucesso é evidente. Para além da venda imediata, oferece a possibilidade de pagar em prestações, o que deu oportunidade a vários motoqueiros de adquirirem os seus próprios motociclos (Presidente da Associação dos Motoqueiros, agosto 2013). No entanto, este serviço, baseado sobretudo na confiança e nos laços de amizade ou parentesco, nunca foi acessível a todos os potenciais interessados.

O desenvolvimento do novo meio de transporte ocorreu em duas direções: o número dos motoqueiros na cidade cresceu muito rapidamente e, pouco tempo depois, começaram a surgir os prestadores deste serviço noutras partes da ilha. O primeiro sítio onde os moto-taxistas costumavam esperar por clientes, que em São Tomé começou a ser designado como **praça**, gradualmente deixou de servir para todos os novos moto-taxistas. Havia necessidade de dividir o grupo e encontrar as novas **praças** que servissem como base para o desenvolvimento da atividade. A sua escolha estava sempre condicionada pela movimentação do definido lugar. Em resultado, a maioria das **praças** ficou localizada no centro da cidade e as mais numerosas e movimentadas ficavam na zona dos mercados.

A falta de dados exatos não permite apresentar as dinâmicas de crescimento do número dos motoqueiros, mas a diferença entre menos de 10 pessoas na fase inicial, em 2006, e mais de 1000 motoqueiros em 2013, demonstra que o aumen-

to foi contínuo e acelerado. Como nem todos os motoristas tinham condições de comprar uma moto, um grupo de pessoas que detinha capital viu surgir uma oportunidade de lucrar regularmente com esta nova atividade. Adquiriam as motos – tanto novas como usadas – fora do país, transportavam-nas para as ilhas e alugavam aos jovens interessados em iniciar carreira de motoqueiros. Este negócio, bastante lucrativo, continua até agora a ser fonte de rendimentos extra para pessoas com mais posses. Ao longo dos últimos anos, foi também criada uma terceira opção chamada **trabalhar-pagar**, que permite aos motoristas, após um período definido de tempo, tornarem-se proprietários da moto. Este método será descrito mais adiante.

O aparecimento e desenvolvimento deste novo meio de transporte de passageiros, glorificado por clientes e jovens desempregados, foi recebido de forma negativa por pelo menos dois grupos de cidadãos: os polícias e os taxistas. Se acrescentar a estes os proprietários de veículos privados, que apresentavam o seu desagrado com o caos que o aumento de número de motos causou nas ruas da cidade e vários descontentes, não pertencentes a nenhuma destas categorias, chega-se à conclusão que os motoqueiros provavelmente têm tantos apoiantes como críticos, e que causam opiniões bastante ambíguas. O Comandante Geral de Polícia sublinha que foi uma situação nova, para a qual a Polícia Nacional não estava preparada: não sabiam bem como agir e que regras podiam (e com que legitimidade) impor. “Isso para a polícia criou um caos, porque a polícia não estava preparada para isto. [...] E isso entre as polícias criou um mal-estar, porque tínhamos que lidar com um problema que outrora não tínhamos.” (Comandante Geral da Polícia, São Tomé, agosto 2013). A inexistência de legislação e a falta de interesse em regularizar esta atividade e dar à polícia as bases para atuar, facilitou o caminho a muitos jovens que não possuíam carta de condução e, mesmo assim, juntaram-se ao grupo, e sem maiores obstáculos, começaram a transportar os passageiros. Aumentou o número de acidentes viários, especialmente com envolvimento dos motociclos. Nos primeiros seis meses de 2013, cerca de 60% de acidentes viários aconteceram por causa e/ou com motociclistas, especialmente os motoqueiros, já que o número de motorizadas particulares, não usadas para os fins comerciais, é relativamente baixo. Aumentou o número de vítimas mortais e as lesões são especialmente graves quando envolvem os condutores de motorizadas (Porta-voz da Polícia Nacional, São Tomé, agosto 2013⁴). O Comandante

⁴ No programa de autoria e apresentado por São Deus Lima *Cartas na Mesa*, transmitido na TVS em agosto de 2013, sob o tema “Índices de sinistralidade nas estradas, suas consequências e impacto sobre serviços hospitalares” com a participação do Porta-voz da Polícia Nacional, Presidente da Associação dos Motoqueiros, Director dos

Geral da Polícia acrescenta que, para além de dificuldades em termos de trânsito, especialmente na cidade capital, havia confusões entre os **hiacistas**, taxistas e motoqueiros, o que é totalmente compreensível, se tiver em conta que o número de clientes não aumentou⁵. Os mais antigos, especialmente os taxistas, sentiram a diminuição dos rendimentos após o surgimento desta nova possibilidade de transporte, muito atraente para os clientes que antes usavam os táxis. As queixas dos taxistas são frequentes e são eles que influenciam a criação de uma imagem pejorativa dos motoqueiros. Perdendo constantemente clientes e não possuindo nenhuma solução para contrariar esta situação, alguns começaram a espalhar boatos sobre o novo transporte e todas as pessoas envolvidas nesta atividade. Havia também outros que, em vez de criticar e manifestar o seu desagrado, mudaram da profissão de taxista para a profissão de motoqueiro, considerando esta última como mais vantajosa.

Para defender os interesses da nova classe, prevenir críticas e maus-tratos da parte da polícia, dos taxistas e dos **hiacistas**, mas também para regularizar o funcionamento do grupo e melhorar as condições de trabalho, foi criado, em 2004, com apoio de uma das centrais sindicais santomenses⁶, a União Geral dos Trabalhadores de São Tomé e Príncipe (UGT-STP) e o Sindicato de Motoqueiros de São Tomé e Príncipe (SIMOTOSTP), mais conhecido como a Associação dos Motoqueiros. A organização rapidamente ganhou popularidade entre os motoqueiros, que começaram a associar-se, esperando obter numerosas vantagens pelo simples facto de pertencerem a uma associação de alcance nacional, que parecia, na sua fase inicial, bastante dinâmica e com ações concretas precisamente planeadas. Foram estabelecidos vários contactos e até houve alguns passos por parte do governo que, por exemplo, durante um certo período baixou o preço da carta de condução, criando, adicionalmente, a possibilidade de pagar em prestações. Foram também conseguidos alguns coletes, distribuídos posteriormente entre os membros da associação, que, entretanto, nunca chegaram a ser utilizados da for-

Transportes e médico-ortopedista do Hospital Central Ayres de Menezes. A cópia de programa foi nos gentilmente cedida pela autora.

⁵ Para além de **táxis**, carros de 5 lugares, que com frequência levam mais do que 4 passageiros, servem também como meio de transporte os carros de maior capacidade (10-12 lugares), designados como **hiaces** em São Tomé (e também em Cabo Verde, **candongueiros** em Angola, **toca-toca** na Guiné-Bissau), que normalmente fazem as ligações de maior distância.

⁶ Em São Tomé funcionam duas centrais sindicais: a mais antiga, criada em 1989, Organização Nacional dos Trabalhadores de São Tomé e Príncipe – Central e Sindical (ONTSTP-CS) e, constituída já após da abertura política do país, a União Geral dos Trabalhadores de São Tomé e Príncipe (UGT-STP) que iniciou as suas actividades em 1993.

ma inicialmente planeada⁷. Na sequência das negociações com o governo, foram alteradas as condições de acesso à associação. As inscrições foram renovadas, mas somente aos portadores de carta de condução, o que diminuiu significativamente o número de sócios. Atualmente a associação, que conta com cerca de 140 sócios na cidade-capital e mais umas dezenas fora da cidade, demonstra-se bastante passiva; porém o seu presidente tenciona revitalizá-la, preparar as novas eleições e reestruturar o plano de atividades, definindo novamente as principais necessidades do grupo profissional que a associação representa.

Os motoqueiros santomenses

Como mencionado acima, não é conhecido o número exato de pessoas que exercem a atividade de motoqueiro. Contudo, pode-se, através de entrevistas efetuadas e da observação direta, indicar algumas características deste grupo, bastante diversificado, e apresentar uma série de classificações.

Se analisarmos a duração do percurso profissional dos motoqueiros entrevistados, constatamos que todos os anos há pessoas novas que se iniciam nesta atividade. Assim, das 20 pessoas entrevistadas, 5 começaram logo no início, em 2006, 2 pessoas em 2008, 5 pessoas em 2009, 4 em 2010, 1 em 2011 e 3 em 2012. Importa aqui sinalizar que a **praça** onde foram efetuadas as entrevistas⁸ é uma das mais antigas da cidade e que os motoqueiros que pertencem ao grupo que tem como a sua base este local têm um percurso mais longo do que os colegas/concorrentes das outras **praças** criadas mais recentemente.

O constante aumento do número de motoqueiros demonstra que se trata de uma atividade atraente por vários motivos. Entre eles, importa destacar a relativamente fácil e rápida forma de se iniciar nesta atividade, o facto que permite o seu exercício a várias pessoas. Basta ter uma moto, própria ou emprestada/alugada, entrar numa **praça** e começar a trabalhar.

Nem todos os motoqueiros se dedicam exclusivamente a esta profissão. Há quem ganhe a vida exercendo em *full-time* a atividade de motoqueiro, mas há também um grande número de pessoas que possuem outro emprego e trabalham na moto somente nas horas/dias livres, para aumentar as suas receitas. Há representantes de todas as profissões, tanto funcionários do estado, como

⁷ Cada colete deveria ter, para além de número do sócio, o nome da **praça**, no caso da cidade-capital, ou localidade, no caso dos motoqueiros doutras partes de ilha, o que pudesse facilitar o melhor controle dos motoqueiros, proporcionando a melhor segurança aos clientes, como também a segurança nas estradas.

⁸ **Praça** em frente da Padaria Miguel Bernardo.

trabalhadores por conta própria ou empregados de empresas privadas. O número elevado dos que desenvolvem a atividade de motoqueiro em *part-time* encontra a sua explicação na análise dos valores dos salários que recebem ou, no caso dos trabalhadores por conta própria, na impossibilidade de garantir a sua subsistência exercendo somente uma profissão. No caso de alguns funcionários do estado, a conjugação destas funções com a atividade de motoqueiro não é permitida. No entanto, se observar os percursos destes funcionários como motoqueiros – atividade que desempenham já há alguns anos – chegamos à conclusão que esta situação costuma ser tolerada ou, simplesmente, “invisível” para os seus superiores. Os trabalhadores que conjugam duas profissões normalmente trabalham muitas horas por dia ou vários dias seguidos, sem nenhum intervalo. Há quem aproveite as férias no seu emprego principal para se dedicar ao transporte de passageiros na mota. Na maioria dos casos, estes motoqueiros têm a sua própria mota ou pedem-na emprestada a alguém da família ou a um amigo próximo a quem não necessitam pagar o valor de aluguer.

Outro tipo de classificação que se pode proceder em relação às características dos motoqueiros, é o seu passado profissional. Tendo em conta este aspeto, podem-se distinguir dois grupos principais: os que já tiveram outro emprego e os que nunca antes trabalharam e começaram a sua carreira profissional diretamente como motoqueiros. Dentro do primeiro grupo podemos, adicionalmente, diferenciar duas categorias: os que foram despedidos ou a empresa onde trabalhavam fechou e ficaram sem trabalho e os que se despediram e, em consequência da sua própria opção, trocaram o seu anterior emprego pela profissão de motoqueiro. Dos motoqueiros entrevistados, quase todos tinham uma profissão anterior, no entanto, importa ter em conta uma característica da **praça** onde foi desenvolvido o estudo de caso: a idade média dos moto-taxistas que faziam parte do grupo era ligeiramente superior à de outras praças.

Várias conversas com os motoqueiros das outras praças demonstraram que muitos deles são bastante jovens, alguns até com idade inferior a 18 anos, e este é o primeiro emprego deles. No caso dos motoqueiros que já trabalharam antes, a maioria perdeu o trabalho por causa do fecho da empresa ou da oficina. Só duas pessoas, das 20 entrevistadas, se despediram por vontade própria, considerando a nova forma de autoemprego mais lucrativa e mais adequada às suas necessidades. Prevalciam ex-trabalhadores de construção civil, de vários ramos: pedreiros, eletricitas, pintores, alguns mecânicos, um artesão, trabalhadores de empresas agrícolas, sapateiros, carpinteiros, mas também ex-trabalhadores do estado: um ex-polícia e um representante das forças armadas.

Uma das pessoas antigamente tinha uma loja, mas decidiu fechá-la quando a situação económica se deteriorou. Disse que dependia do valor de cacau no mercado internacional: quando vendiam cacau, tinham dinheiro, havia movimento na loja, noutros períodos o movimento era fraco e nos últimos anos a situação agravou-se bastante, não compensando manter o negócio a funcionar (Motoqueiro, São Tomé, agosto 2013).

Tendo em consideração a idade dos motoqueiros, deparamo-nos com a supremacia de homens jovens, com idade inferior a 30 anos. Isto corresponde à situação nos outros países africanos analisados por investigadores de transporte informal de passageiros (OGUNRINOLA, 2010; OLVERA et al., 2012). Entretanto, há também casos de pessoas reformadas a exercer as funções de motoqueiros, bem como pessoas com idade entre 30 e 50 anos que, em vários casos, têm, para além desta, uma outra ocupação.

Mais jovens os motoristas, mais ambíguas são as suas opiniões acerca desta atividade. Por um lado, têm a plena consciência que se não fosse o trabalho de motoqueiro não conseguiam arranjar meios de sobrevivência, e, por outro lado, a falta de perspectivas para um futuro melhor, agravada pelo défice de oportunidades, fazem com que, especialmente no caso das pessoas mais ambiciosas, este autoemprego seja tratado como um mal necessário, criticado sempre que haja oportunidade. O desespero destas pessoas aumenta nos dias em que o movimento diminui, as paragens nas **praças** tornam-se mais prolongadas e o molho de dobras dobradas no bolso não engrossa.

A grande maioria dos motoqueiros tem família. Em muitos casos são os únicos que possuem fonte de rendimentos para sustentar os familiares. Para além de sustentarem a mulher e os filhos, muitas vezes precisam de ajudar os seus pais. Os rendimentos que obtêm, exercendo a atividade de motoqueiro, são bastante precários e dificilmente chegam a cobrir as suas necessidades básicas. A situação agrava-se ainda quando um motoqueiro fica doente ou, na consequência de um acidente, é obrigado a parar de exercer a atividade durante alguns dias ou semanas. Não sendo abrangidos pelo sistema de segurança social, recorrem à ajuda dos familiares ou às pequenas poupanças. Questionados sobre as formas que encontram para ultrapassar este tipo de situações, respondem com tranquilidade e fé, tão característica para alguns santomenses:

A gente se vira... Nós estamos numa terra de nome santo que é São Tomé e quer dizer sinceramente que esta terra é mesmo a terra abençoada. Mesmo sem dinheiro, a gente vive. (...) Não é como nos outros países que você tra-

balha... Aqui - nós somos abençoados. Temos problema porque problema também está nos outros cantos. Mas eu tenho a certeza que conseguimos superar os problemas. (Motoqueiro, São Tomé, agosto 2013).

Esta é uma profissão tipicamente masculina. Na cidade de São Tomé, na altura da investigação, havia só uma mulher a exercer a atividade de moto-taxista. Bem conhecida no meio, já com certa fama e experiência, até agora não foi seguida por outras mulheres.

O nível de escolaridade dos motoqueiros varia, raramente ultrapassando o 11º ano. No grupo entrevistado dominavam as pessoas que acabaram o 8º ou 9º ano e algumas que concluíram só a 6ª ou 7ª classe. Quase ninguém obteve formação profissional, mesmo as pessoas que tiveram outra ocupação antes de começarem a exercer a atividade de motoqueiro. Os que não terminaram a escola, não fizeram isso por falta de vontade, mas por falta de condições. Alguns deles planeiam voltar à escola e terminar o ciclo, estudando à noite. Dois dos motoqueiros entrevistados já recommençaram a frequentar a escola na esperança de encontrar ou criar um emprego melhor quando o seu nível de escolaridade aumentar.

O principal instrumento que permite a execução deste trabalho – a mota – pode pertencer ao motoqueiro ou ter outro proprietário que aluga a motorizada. O trabalho torna-se muito mais fácil e muito mais rentável para quem tiver a sua própria mota. Há várias formas de a adquirir: quem tem condições financeiras ou conseguiu juntar a quantia necessária com ajuda de familiares, compra a mota, pagando de imediato o valor total. Quem tiver uma parte de dinheiro, pode comprar a mota na loja e pagar o resto em prestações. Há, ainda, a terceira opção, nem sempre segura, o que foi sublinhado por vários motoqueiros durante as entrevistas: trata-se da modalidade **trabalhar-pagar** que envolve a negociação com o proprietário da mota alugada e estabelecimento de condições do aluguer. Se o proprietário aceitar, o motoqueiro deixa de receber o salário no final do mês, mas após um determinado período a mota passa a ser sua. A duração deste tipo de acordo pode ser diminuída se o motoqueiro entregar no início algum sinal – uma parte do valor da mota, que conseguiu juntar. No caso de acordo **trabalhar-pagar**, o relacionamento entre o proprietário da mota e o moto-taxista é considerado extremamente importante. Já houve casos em que os proprietários não cumpriram as condições – após algum tempo, anunciavam a resolução de acordo. O motoqueiro ficava sem mota, mesmo que tivesse sacrificado vários meses a trabalhar sem ganhar praticamente nada. A inexistência de acordos por

escrito não permite chegar às suas origens e indicar os culpados quando este tipo de situação aconteça.

A proporção entre os motoqueiros com motas próprias e alugadas tem que ser calculada através de um inquérito. Este cálculo permitiria estimar o valor de receitas anuais atingidas pelos proprietários de motas e demonstrar a alta rentabilidade deste negócio. Normalmente o motoqueiro tem que entregar diariamente ao proprietário o valor de 150 mil dobras, o que dá 900 mil dobras semanais. Este último número é a média dos vencimentos mensais dos motoqueiros que oscilam entre 800 mil e 1 milhão de dobras. Se o negócio correr bem e o motoqueiro conseguir ganhar mais num dia, por norma fica com o resto do dinheiro. Se, entretanto, não conseguir o valor combinado com o patrão, tem que entregar o que falta noutro dia ou, no caso da entrega semanal, jogar com o dinheiro de tal forma, que no final de semana consiga apresentar o valor total. O motoqueiro é responsável pela compra de gasolina e também pela resolução de pequenas avarias. A manutenção de mota está a cargo do proprietário. Quem trabalha na mota alugada, tem que investir muito mais na atividade do que os que possuem motas próprias. Mesmo nos dias com fraca movimentação, com chuva forte ou quando doentes, os motoqueiros têm que fazer tudo para arranjar clientes e juntar a quantia para o proprietário. No caso de falhar com a entrega semanal, a mota pode lhe ser tirada, e desta forma fica desprovido de meios para viver.

Perante a não existência de nenhum tipo de contrato entre os proprietários e motoqueiros, normalmente os que têm mais poder financeiro mais abusos cometem.

Quem possui a sua própria mota tem mais facilidade em conseguir dinheiro através da atividade. Não dependendo do patrão e não sendo obrigado a entregar o valor, bastante elevado, no final de cada dia ou semana, pode adequar o número de horas, de clientes, de voltas a dar, às suas próprias necessidades. Obviamente há necessidade de ganhar uma determinada quantia mínima, que varia dependendo de outros fatores relacionados, entre outros, com a situação familiar de motoqueiro. Mas sem a pressão que os motoqueiros que alugam as motas têm, tanto a condução como a forma de encerrar a profissão, tornam-se bastante diferentes.

Ambiguidade da nova profissão

Ao analisar vários pontos de vista, chega-se à conclusão que os benefícios e as desvantagens da nova profissão estão em equilíbrio. Não só as vozes dos

críticas são balançadas por vozes dos apoiantes deste meio de transporte, como também dentro do próprio grupo dos motoqueiros há quem tenha uma opinião negativa sobre o emprego que foi obrigado a escolher, pela ausência de alternativas. Mas há também os que glorificam esta atividade por vários motivos.

A vantagem mais importante, tanto do ponto de vista dos próprios motoristas, como das suas famílias e, indiretamente, também dos governantes⁹, é que esta nova atividade garante, mesmo que precários, os meios de sobrevivência para centenas de pessoas que, se esta não existisse, não tinham outra forma de conseguir rendimentos. Este facto, não limitado apenas a São Tomé e Príncipe, mas importante também nos países de África continental, faz com que qualquer passo no sentido de proibir ou limitar a atividade dos motoqueiros seja fortemente criticado, como aconteceu, por exemplo, em Lagos, em 2007, quando a polícia proibiu a circulação dos moto-táxis entre as 19 horas e as 6 horas, justificando esta interdição com razões de segurança. A limitação foi contestada tanto por passageiros, que em muitos casos perderam o único meio de transporte para chegar ao emprego, como pela Motorcycle Operators Association of Nigeria (KUMAR, 2011). Esta situação conduz a outro aspeto importante, desta vez para os clientes de moto-taxistas. O novo meio de transporte facilitou a mobilidade a muitos santomenses. Na inexistência de transporte público de passageiros na cidade de São Tomé, mas também em outras localidades das ilhas, fornecido pelo estado, através de uma empresa pública de transportes ou empresa privada concessionada, o transporte privado de passageiros torna-se a única alternativa para a maioria da sociedade que não possui os seus próprios veículos. O surgimento dos motoqueiros, cuja supremacia em relação aos táxis costuma ser indicada por muitos clientes, causou mudanças significativas no panorama de transporte de passageiros em São Tomé. O seu baixo custo (10 mil dobras - a maioria dos percursos dentro da cidade, 20 mil dobras – os percursos para os bairros mais distantes), mas principalmente a não existência de necessidade de tempos de espera, como no caso de táxi coletivo, para encher o veículo e também a possibilidade de apanhar a mota em qualquer sítio e seguir diretamente para o seu destino, fizeram com que a grande parte da população mudasse para

⁹ Obviamente esta posição não é anunciada publicamente, mas a postura dos que governam o país perante os motoqueiros (desinteresse em regularizar a profissão, silêncio no caso de circulação dos motoristas sem carta de condução), demonstra que este autoemprego, que surgiu de forma totalmente informal e que não chegou de ser formalizado, foi a fonte de certo alívio para o estado, já que garante a sobrevivência a uma parte significativa de população.

este novo meio de transporte ou começasse a usar a motorizada para as deslocções, em vez de andar a pé.

Porém, o que foi visto como a vantagem para uns, tornou-se a desvantagem para outros. E assim aconteceu com os taxistas, que começaram a perder clientes. Mesmo que haja sempre quem prefira carro em vez de moto, o arranque imediato determina a superioridade dos moto-táxis. Os taxistas sentiram gravemente a diminuição das suas receitas, especialmente nos últimos 4-5 anos. Ficam cada vez mais tempo parados na enorme praça de táxis, atrás do Mercado Velho, não conseguindo fazer mais do que 3-4 voltas por dia, e mesmo isso só nos dias mais movimentados (Presidente de Associação dos Taxistas, São Tomé, agosto 2013). Esta situação é a principal causa de várias tensões que acontecem com frequência entre taxistas e motoqueiros. Confrontados com esta ocorrência complicada, desprovidos de apoio e ideias para dar a volta à situação, os taxistas não conseguem prever o seu futuro e encontrar a forma de lidar com o problema. Esperam por dias de chuva, quando o número de utentes de táxis aumenta, tentando nesta época ganhar mais e compensar os dias sem percursos.

A polícia e os funcionários de serviços de saúde alertam para o aumento da sinistralidade nas estradas desde o surgimento de motoqueiros. O facto de muitos dos motoqueiros não possuírem a carta de condução e, adicionalmente, não terem conhecimento ou desrespeitarem as regras de trânsito, torna a sua condução bastante perigosa, tanto para eles próprios e para os seus passageiros, como para outros utentes de via pública. Se se acrescentar a isso o facto de passarem muitas horas seguidas a trabalhar, de tentarem fazer o maior número possível de voltas para ganhar mais, a probabilidade de condução descuidada e arriscada aumenta. A polícia não tem instrumentos legislativos adequados para contornar esta situação. Mesmo que apanhem um condutor sem carta e apreendam a motorizada, têm obrigação de a devolver quando o proprietário pagar o valor da multa. A motorizada volta a ser utilizada pelo mesmo motoqueiro que continua, sempre sem carta de condução, a circular nas estradas.

A análise das respostas dos motoqueiros, questionados primeiro sobre as principais dificuldades e, a seguir, se gostam do seu trabalho, fornece mais uma vez um leque de questões que vão desde os aspetos mais negativos da atividade exercida até várias exaltações acerca da ocupação.

O principal problema indicado é a precariedade de receitas, que estão a diminuir proporcionalmente ao aumento do número de motoqueiros nas praças. Torna-se cada vez mais difícil conseguir diariamente a quantidade de clientes que garantam os lucros mínimos para a sobrevivência dos motoqueiros

e das suas famílias. No caso dos motoqueiros com motas alugadas, a necessidade de entregar uma elevada quantia aos donos de motas, torna o vencimento ainda mais precário e o próprio trabalho é, sem dúvida, muito mais duro e exigente. “O negócio está frio mesmo” ouve-se nas praças onde os motoqueiros muitas vezes ficam parados durante muito tempo, também nos dias de chuva. É criticada a prática comum, existente entre os motoqueiros novos, de baixar os preços para conseguirem clientes, tirando desta forma os passageiros aos motoqueiros mais antigos. Acrescenta-se que é um emprego de alto risco, por causa de acidentes. Como principal causa da sinistralidade é indicado o desrespeito dos condutores de veículos perante os moto-taxistas. O desprezo pela profissão de motoqueiro, expressado por várias pessoas, é outro motivo que incomoda os que se ocupam com esta atividade. A grande parte deles mudava de emprego, se surgisse essa oportunidade, sob uma condição: ganhar mais. Porque, mesmo que precária e incerta, a profissão de motoqueiro tem várias vantagens.

O ponto forte, indicado com frequência pelos que se dedicam a esta profissão, é a liberdade que o emprego proporciona, especialmente no caso dos motoqueiros que possuem a sua própria mota. O trabalho por conta própria, sem patrão a ditar as condições, parece ser especialmente atraente para muitos santomenses. Muitos deles abordam também a questão da ocupação de tempo. Açam que, se não houvesse esta atividade, que ocupa muitos jovens, o nível de criminalidade no país estaria muito mais elevado. Normalmente as pessoas jovens, desesperadas, têm tendência para entrar no caminho da delinquência, se não lhes for proporcionado um percurso alternativo para preencher o seu dia e, ainda, garantir alguns rendimentos. Em relação à ocupação, várias pessoas dizem que a atividade lhes permite encontrar novos amigos, passar tempo a falar, a brincar com eles, o que é muito mais atrativo do que a perspectiva de passar o dia em casa. Esta forma de convívio é de grande importância para os motoqueiros, porque, para além do aspeto social, permite meios de sobrevivência. O ambiente nas praças é normalmente muito bom, o leque de temas de conversas é diversificado, desde os comentários acerca dos acontecimentos atuais até às disputas sobre questões de diversas origens. Muitas vezes as pessoas passam, juntam-se às conversas e as discussões só terminam com a maior afluência dos clientes, que conduz à (temporária) saída dos principais oradores da **praça**. Há muita brincadeira, tanto entre os motoqueiros, como com os clientes. Há momentos de tristeza, quando um acontecimento pejorativo toca alguém de grupo. Quem olha de fora, sem entrar em pormenores acerca desta

atividade, pode pensar que a **praça** é um lugar de muito divertimento e os que a partilham não têm maiores preocupações.

Criatividade da informalidade

These are environments where regulations and resources may be scarce but where ingenuity is used incessantly for survival, enterprise, and self-expression.¹⁰

A criatividade é um dos atributos que caracteriza a economia informal. Correlacionada com a imaginação, pode ser definida neste contexto como a capacidade de inventar as diversas formas de obter rendimentos nos sítios onde os postos de emprego não são suficientes para toda a população. A criatividade é o principal motor de surgimento de muitas e diversas, frequentemente inovadoras, soluções. Sem esta capacidade, milhares de pessoas no mundo não teriam forma de conseguir meios de sobrevivência.

O conceito de economia informal surgiu no início dos anos 70, proposto por Keith Hart para descrever as atividades inventadas pelas pessoas que migraram do campo para as cidades no Gana. Na impossibilidade de conseguir emprego, criavam os seus próprios postos de trabalho (HART, 1970, 1973). O mesmo foi observado pela Organização Internacional de Trabalho (OIT) e descrito num relatório sobre o Quênia (OIT, 1972). Inicialmente considerado como um fenómeno temporário, ao contrário do que esperado, não desapareceu, tendo aumentado gradualmente e envolvido um número cada vez maior de pessoas. A OIT foi uma das principais organizações internacionais que direcionou várias ações ao sector informal. Ao longo dos anos, foi a principal organização responsável pela redação dos relatórios sobre a economia informal e preparação de diversas indicações e recomendações para melhorar as condições de trabalho, sugerindo e apoiando a sua gradual transição para a formalidade (entre outros: OIT, 1999a, 1999b, 2002a, 2002b, 2005, 2007a, 2007b, 2009, 2012, 2013).

A dificuldade em elaborar um conceito que descreva de forma satisfatória o fenómeno (BANGASSER, 2000; SCHLYTER, 2002) indica a sua complexidade. De acordo com uma das mais recentes definições, criada pela OIT e até agora utilizada, a economia informal “[...] refere-se a todas as atividades económicas de trabalhadores e unidades económicas que não são abrangidas, em

¹⁰ Makeshift Magazine (2014).

virtude da legislação ou da prática, por disposições formais. Estas atividades não entram no âmbito de aplicação da legislação.” (OIT, 2005, p.6-7). Na maioria dos casos os postos de emprego são criados pelos próprios trabalhadores, que se juntam a um ramo já existente ou criam uma atividade inovadora. As ocupações abrangem vários sectores de atividade e as opções de escolha estão normalmente relacionadas com as possibilidades do próprio interessado, as habilidades que possui e os conhecimentos que tem. Muitas delas não exigem um investimento inicial, o que adicionalmente facilita o arranque de trabalho. As atividades informais, em grande maioria, não fornecem rendimentos elevados. Pelo contrário, estes são bastante precários e incertos. Também as condições de trabalho não são as melhores: para além de muitas horas de trabalho por dia, as atividades são executadas em condições de espaço e/ou atmosféricas difíceis. Os trabalhadores são desprovidos de direitos e, em vários países, pouco organizados¹¹, o que pode ser considerado como outro entrave para conseguirem melhorar a sua condição. A maioria deles não está enquadrada no sistema de proteção social, o que tem consequências graves no caso de doença, acidente e reforma, que não está acessível às pessoas mais idosas que sempre trabalharam no informal.

Porém, apesar de todas estas dificuldades, as pessoas que pertencem ao sector informal, por falta de outras oportunidades, conseguem ser criativas, arranjando formas de ganhar o seu dia-a-dia. O caso dos motoqueiros santomenses é um excelente exemplo disso. A profissão, que há 12 anos não existia nas ilhas, é atualmente parte inseparável da realidade do arquipélago. Para além de motociclistas, envolve outras pessoas, facultando emprego a centenas de habitantes das ilhas. Os motoristas dependem dos mecânicos que resolvem avarias das suas motas, dos fornecedores de gasolina e óleo, dos vendedores de acessórios e peças para motociclos. Multiplicam, ainda, o número de consumidores nos bares à hora de almoço e de clientes de vendedoras ambulantes, que passeiam pela cidade com comida pronta a comer e várias bebidas.

Desprovidos de regulação, conseguiram se organizar, tanto de forma informal, assegurando o bom funcionamento das **praças**, como formalmente, através da criação de uma associação a nível nacional. Mesmo que esta associação esteja a passar por uma fase menos ativa, espera-se que seja um período temporário, já que a necessidade de existência de um organismo que agrupe todos os represen-

¹¹ Uma das recomendações indicadas pela OIT para melhorar as condições dos trabalhadores informais foi, desde o limiar do século, o forte incentivo para a criação de organizações dos trabalhadores informais, tanto com ajuda dos sindicatos dos trabalhadores do sector formal, como pelos próprios representantes de diversas ocupações desenvolvidas no sector informal (OIT, 1999a, 1999b, 2002a, 2007b, 2009).

tantes da classe foi sublinhada nas entrevistas e durante as conversas. Os pontos negativos da informalidade, acima enumerados, preocupam os motoqueiros e levam-os a considerar que a associação, se bem organizada e com atividades devidamente planejadas, pode ser a entidade mais adequada para proporcionar as soluções, tanto através de negociações com o governo e com a polícia nacional, como com outras instituições que possam de alguma forma apoiar trabalhadores deste sector informal dos transportes.

Os motoqueiros têm futuro. Que futuro?...

Se pensarmos sobre o futuro deste mais recente meio de transporte de passageiros em São Tomé e Príncipe, é difícil de imaginar o seu desaparecimento. Tanto para os passageiros como para os motoqueiros, seria uma situação demasiado complicada para poder ser um cenário realizável. Mesmo que, desde o seu aparecimento, tenha sido sempre objeto de crítica, desempenha uma dupla função que melhora a vida dos mais carenciados, mas também de outros grupos sociais: providenciam um meio de transporte barato e cómodo a uma parte da sociedade e a outra parte da população fornecem meios de sobrevivência. Sendo uma forma de autoemprego que não exige grande investimento financeiro inicial, nem habilitações para ser desenvolvida, tornou-se uma oportunidade para centenas de jovens que não encontravam outra ocupação. A falta de soluções preocupa os motoqueiros que, mesmo que satisfeitos com aquilo que têm, não se imaginam a passar a vida inteira a transportar passageiros na mota. Exclamam a necessidade de definição de políticas por parte do estado, que providenciem trabalho noutras áreas e que possibilitem o crescimento profissional e pessoal aos jovens habitantes das ilhas.

Temos tudo. Temos buzio de mato, temos óleo de palma. O que nos falta é emprego. E as pessoas mesmo mal, vivem com o sorriso nos lábios, portanto esse governo precisa de ganhar bocado de consciência e pôr a máquina a funcionar. Se o governo garantisse emprego, para uma pessoa conseguir ter pequeno-almoço, almoço, jantar, sem pensar, porque o que mata santomense é o pensamento... (...) Governo que fizer isso, nunca mais vai sair do poder. (Motoqueiro, São Tomé, agosto 2013).

Atualmente o governo não tem propostas para melhorar a situação dos motoqueiros ou propor outro tipo de emprego aos que desenvolvem esta atividade.

de, o que os deixa sem alternativa. No Programa do XV Governo Constitucional, existe, como uma das prioridades, a criação de emprego (SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE, 2012), mas poucos passos concretos, que proporcionassem a melhoria da situação, foram apresentados. Existe uma aposta no turismo que, se bem-sucedida, pode criar novos postos de trabalho em várias áreas, especialmente se enriquecer a oferta turística com atividades culturais, desportos, exploração do interior da ilha, entre outros. Há planos de organização do comércio, onde a informalidade também prevalece, apoio aos pescadores e desenvolvimento da indústria transformadora através do “aproveitamento dos produtos locais disponíveis para transformação, proporcionando uma ponte entre a agricultura e a indústria” (SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE, 2012). A maioria das soluções propostas ainda espera pela sua concretização e a população tenta desenrascar-se como pode, usando a sua criatividade e aguardando por tempos melhores: “Já estamos aqui, já nascemos aqui, temos que ficar aqui... Como os mais velhos dizem: leve-leve, a gente chega ao destino.” (Motoqueiro, São Tomé, agosto 2013).

Algum tipo de regularização é necessário, especialmente para proteger as pessoas dos acidentes causados pela falta de conhecimento de regras de trânsito ou condução perigosa. É preciso criar uma legislação adequada para resolver de vez o problema dos condutores sem carta de condução e punir a condução sem capacete. A exigência de carta, acompanhada por mais uma colaboração do governo no sentido de baixar o seu preço, como já aconteceu uns anos atrás, e uma campanha de sensibilização, podia melhorar a segurança de passageiros e dos próprios motoqueiros. A associação, bem organizada, podia facilitar este trabalho, funcionando como uma ponte entre os motoqueiros e os representantes do governo, indicando as prioridades e as necessidades dos que representa.

A questão de informalidade da profissão e das suas consequências não deve ser omitida nos eventuais processos de organização desta atividade. O enquadramento no sistema nacional de segurança social é um dos problemas que requer uma atenção especial. As formas deste enquadramento devem ser adequadas às condições particulares desta profissão, especialmente aos ordenados bastante precários. Este assunto exige previamente uma campanha de consciencialização porque, como revela a investigação, o nível de preocupação com este problema é bastante baixo. Entretanto vários problemas de pessoas idosas, que não têm reforma garantida, foram sinalizados já há uma década por Cristina Rodrigues (2004).

Os motoqueiros santomenses necessitam de uma atenção que ainda não tiveram, mesmo que a sua presença na cidade não passe despercebida. Eles pró-

prios estão com esperança que alguém ouça, finalmente, as suas vozes. Porque, como diz o Comandante Geral da Polícia, questionado sobre a questão do futuro dos motoqueiros e seu eventual desaparecimento nos próximos anos:

Desaparecer? Nada. É para ficar. Se fosse para desaparecer, já desaparecia há muito tempo. Veio para ficar. (Comandante Geral da Polícia, São Tomé, agosto 2013)

**ME, AS A YOUNG PERSON... THAT'S NOT THE LIFE I WANT
THE MOTOQUEIROS IN SÃO TOMÉ AND PRÍNCIPE:
A RISKY STRATEGY OF SURVIVAL**

ABSTRACT: *The story of santomean motoqueiros is not very old, but the rapid growth of the number of people involved in this informal sector of transport raises several questions about this phenomenon and the social and economic consequences related to it. This article presents an analysis of the ambiguity of this profession, the description of the main problems that hinder the lives of those who have decided to dedicate themselves to provide this service, a brief overview of the processes of organization among the workers in the sector and the presentation of some facts from the life histories of the representatives of this profession, so precarious and so sought after.*

KEY-WORDS: *Informal economy. Informal transport. Motorbike-taxis. São Tomé and Príncipe.*

REFERÊNCIA

ABUHAMOUD, M. A. A.; RAHMAT, R. A. O. K.; ISMAIL, A. Transportation and its concerns in Africa: a review. **The Social Sciences**, [S.l.], v.6, n.1, p. 51-63, 2011.

AROSANYIN, G. T.; OLOWOSULU, A. T.; OYEYEMI, G. M. Employment generation and earnings in the Informal Transport Sector in Nigeria. **International Business and Management**, Quebec, v.2, n.2, p.139-148, 2011.

BANCO AFRICANO DE DESENVOLVIMENTO. **Ambiente do investimento privado em São Tomé e Príncipe**. [Costa do Marfim]: Grupo do Banco Africano de Desenvolvimento, Departamento Regional Centro, 2012. Disponível em: <<https://goo.gl/UfkUfZ>>. Acesso em: 13 abr. 2018.

BANGASSER, P. E. **The ILO and the informal sector: an institutional history.** Geneve: International Labour Organization, 2000.

BOKO, G. M. J. Air pollution and respiratory diseases in African big cities: the case of Cotonou in Benin. In: BUNCH, M. J. B.; SURESH, V. M.; KUMARAN, T. V. (Ed.). In: INTERNATIONAL CONFERENCE ON ENVIRONMENT AND HEALTH, 3., 2003, Chennai. **Proceedings...** Chennai: Department of Geography, University of Madras and Faculty of Environmental Studies, York University, 2003. p.32-43.

HART, K. Informal income opportunities and urban employment in Ghana. **Journal of Modern African Studies**, Cambridge, v.11, n.1, p.61-89, 1973.

HART, K. Small-scale Entrepreneurs in Ghana and Development Planning. **Journal of Modern African Studies**, Cambridge, v.6, p.104-120, 1970.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA [INE]. **Repatriação de população residente segundo idade simples por sexo.** São Tomé, 2013a.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA [INE]. **IV Recenseamento geral da população e habitação de 2012 .** São Tomé, 2013b.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA [INE]. **Perfil da pobreza em São Tomé e Príncipe.** São Tomé: PNUD/INE, 2010.

KUMAR, A. **Understanding the emerging role of motorcycles in African cities: a political economy perspective.** Washington: The International Bank for Reconstruction and Development: The World Bank, 2011. (SSATP Discussion Paper, n.13).

LOPES, C. M. **Candongueiros e Kupapatas: acumulação, risco e sobrevivência na Economia informal em Angola.** Cascais: Principia, 2011.

LOPES, C. M. Hug me, hold me tight! the evolution of passenger transport in Luanda and Huambo (Angola), 1975-2000. In: GEWALD, J.-B.; LUNING, S.; WALRAVEN, K. **The speed of change: motor vehicle and people in Africa, 1890-2000.** Boston: Brill, 2009. p.107-126.

MAKESHIFT MAGAZINE. Disponível em:<<http://mkshft.org/>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

MAWUDEKU, K. **The youth and the employment situation in Togo**. Munich: MPRA, 2007. (Munich Personal RePEc Archive, n.6015). Disponível em: <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/6015/1/MPRA_paper_6015.pdf>. Acesso em: 14 jan. 2014.

MENZEL, A. **So we don't do something bad!** the double-edged qualities of motorcycle-taxi driving in post-war Sierra Leone. 2010. Paper apresentado na 53rd Annual Meeting of the African Studies Association, San Francisco, 2010.

MUTISO, W.; BEHRENS, R. Boda boda bicycle taxis and their role in urban transport system: case studies of Kisumu and Nakuru, Kenya. In: SOUTHERN AFRICAN TRANSPORT CONFERENCE, 30., 2011, Pretoria. **Proceedings...** Pretoria: Minister of Transport, 2011. p.430-444.

NCUBE, M. **Recognizing Africa's informal sector**. Costa do Marfim: African Development Bank Group, 2013. Disponível em: <<http://www.afdb.org/en/blogs/afdb-championing-inclusive-growth-across-africa/post/recognizing-africas-informal-sector-11645/>>. Acesso em: 14 jan. 2014.

OGUNRINOLA, O. I. Informal self-employment and poverty alleviation: empirical evidence from motorcycle taxi riders in Nigeria. **International Journal of Economics and Finance**, Toronto, v.3, n.2, p.176-185, 2011.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **The informal economy and decent work:** a policy resource guide, supporting transitions to formality. Genebra, 2013.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Decent work indicators in Africa:** a first assessment based on national sources. Genebra, 2012.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **The informal economy in Africa:** promoting transition to formality: challenges and strategies. Genebra, 2009.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **For debate and guidance:** the informal economy: Relatório de Governing Body Committee on Economic and Social Policy, GB.298/ESP/4. Genebra, 2007a.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **The informal economy:** enabling transition to formalization: Tripartite Interregional Symposium on the Informal Economy. Genebra, 2007b.

Eu, como jovem... Não é isso a vida que quero. Os motoqueiros em São Tomé e Príncipe: uma estratégia, arriscada, de sobrevivência

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **A OIT e a economia informal**. Lisboa: Organização Internacional de Trabalho, 2005.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Decent work and the informal economy**: Report VI, 90th International Labour Conference. Genebra, 2002a.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Segurança social**: um novo consenso. Lisboa: Departamento de Cooperação: Ministério da Segurança Social e do Trabalho de Portugal, 2002b.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Report of Director General Decent Work**: 87th International Labour Conference. Genebra, 1999a.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **International Symposium on Trade Unions and the Informal Sector**: conclusions and recommendations. Genebra, 1999b.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO [OIT]. **Employment, incomes and equality**: a strategy for increasing productive employment in Kenya. Genebra, 1972.

OLUBOMEHIN, O. O. The development and impact of motorcycles as means of commercial transportation in Nigeria. **Research on Humanities and Social Sciences**, [S.l.], v.2, n.6, p.231-239, 2012.

OLVERA, L. D. et al. Motorbike taxis in the “transport crisis” of West and Central African cities. **EchoGéo**, [S.l.], v.20, abr./jun. 2012. Disponível em: <<http://echogeo.revues.org/13080>>. Acesso em: 16 jan. 2014.

RODRIGUES, C. **Os filhos não ligam. Os filhos não visitam**: o abandono de idosos em São Tomé e Príncipe. Lisboa: [s.n.], 2004.

SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE (Governo Constitucional). **Programa do XV Governo Constitucional**. 2012.

SCHLYTER, C. **International labour standards and the informal sector**: developments and dilemmas: working paper on informal economy, 3. Genebra: Employment Sector, International Labour Office, 2002.

Recebido em 9 de outubro de 2017

Aprovado em 5 de fevereiro de 2018