

**ACUMULAÇÃO, RISCO E SOBREVIVÊNCIA
NA ECONOMIA INFORMAL:
OS CANDONGUEIROS DE LUANDA**

Carlos M. Lopes

Centro de Estudos Africanos, ISCTE, Lisboa

carlosele@yahoo.com

Acumulação, Risco e Sobrevivência na Economia Informal: os candongueiros de Luanda

Nos últimos 25 anos ocorreram mudanças significativas na paisagem urbana de Luanda, em resultado do conflito militar prolongado e das transformações políticas e económicas. A oferta formal de transporte urbano declinou e permitiu a emergência e o crescimento acelerado do transporte não oficial por meio de minibus. Este processo de mudança deu origem ao aparecimento de novos actores, de novas formas de exploração e organização da actividade, de novas formas de contratos de emprego, de novas formas de organização social. Este artigo explora a natureza emergente da indústria de táxis-minibus em Luanda. É intenção deste texto suscitar algumas reflexões sobre o contributo desta actividade para a satisfação das necessidades de mobilidade da população de Luanda, para gerar ocupação e rendimentos para as famílias e para possibilitar a integração profissional e social de um elevado número de cidadãos luandenses. Um outro objectivo é a identificação dos actores envolvidos, das relações existentes, bem como dos padrões das actividades laborais. Este texto descreve e caracteriza os processos de transformação acima mencionados, baseando-se numa recensão bibliográfica, na observação directa e na informação recolhida no terreno entre Setembro de 2003 e Agosto de 2004. A observação directa sistemática, realizada com recurso a mais de cinco dezenas de viagens em percursos (rotas) longos e curtos, constituiu uma outra importante fonte de informação. Os resultados baseiam-se também na análise documental e numa série de entrevistas aprofundadas realizadas com actores institucionais e com os operadores envolvidos directamente na actividade (condutores, proprietários, cobradores, angariadores e passageiros).

Accumulation, Risk and Survival in the Informal Economy: the candongueiros in Luanda

Over the last 25 years there have been significant changes in the Luanda's urban landscape due to the prolonged civil war and the political and economic transformations. There was a decline in the formal supply of road transport and this provided the opportunity for the arrival and accelerated growth of minibuses as the most fitting means of urban transport. This changing process also gave rise to new actors, to new models for exploiting the activity, new forms of employment contracts and new forms of social organization. This communication explores the emerging nature of Luanda's minibus taxi industry. The purpose of this study is to assess how far these activities contribute to satisfying the mobility needs of Luanda's population, to generating household income and employment and to the professional and social integration of a large number of Luanda's citizens. A further objective is to identify the actors involved, the kinds of relationships that exist as well as the patterns in working activities. This paper describes and characterizes the above mentioned transformation process, based on a bibliography review, direct observation and information collected in the field from September 2003 to August 2004. Systematic direct observation, made on more than 50 trips on short and long routes, has been another important source of information. Results are also reported from documental analyses and from a series of in-depth interviews with institutional actors and with the main operators involved in the activities (fare collectors, drivers, owners, passengers).

Introdução

A convivência quotidiana com o risco constitui uma das características dominantes da actividade dos actores sociais directamente envolvidos no segmento dos transportes colectivos não oficiais em Luanda. Por um lado, o confronto diário com situações de risco é consequência das condições concretas em que a actividade é exercida. Factores distintos e inter-relacionados conjugam-se para multiplicar as situações de risco: o carácter precário e a ausência institucionalizada de protecção social, a fragilidade dos mecanismos de regulação oficial e de suporte institucional da actividade, o estado embrionário das instituições de representação dos actores (quando existem!), o modelo de exploração dominante, o estado degradado das infra-estruturas rodoviárias, os níveis elevados de sinistralidade e de congestionamento do tráfego automóvel na capital angolana, 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 e/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.

Conceitos de referência

Neste artigo utilizam-se alguns conceitos instrumentais, relativos à classificação dos transportes, à segmentação da economia informal, às diferentes modalidades de risco percebido pelos actores e às estratégias por eles accionadas, no contexto mais geral da sua inserção em unidades sociais de base como são as famílias.

Relativamente aos transportes, faz-se recurso à seguinte grelha conceptual:

- transporte formal – actividades realizadas com estatuto legal, com preenchimento dos requisitos legais aos diferentes níveis (empresas públicas e empresas privadas);
- transporte informal – actividades realizadas, totalmente ou parcialmente, à margem do quadro legislativo e regulamentar que enquadra o seu exercício; o não cumprimento de diversas disposições legais é socialmente e administrativamente tolerado;
- transporte ilegal – actividades não reconhecidas nem permitidas por parte dos poderes públicos;
- transporte artesanal (Godard, 2002: 129-142) – integra unidades que se situam no campo formal, informal e ilegal; caracteriza-se pela atomização da propriedade, pela escala reduzida de actuação e pela exploração segundo

modelos que incorporam elementos do contexto regulador formal bem como características que lhe são estranhas (ancoradas na matriz sócio-cultural e nas condições concretas de exercício da actividade).

Para efeitos do presente artigo procedeu-se à adaptação da abordagem sobre a estrutura da economia informal proposta por Capecchi (1989: 192-193), que considera:

- a economia informal de subsistência – actividades de produção e troca de bens e serviços realizadas no quadro da economia familiar, com finalidades de autoconsumo ou no âmbito das relações de reciprocidade e de solidariedade familiar e de vizinhança;
- a economia informal de sobrevivência – actividades orientadas para a geração dos rendimentos indispensáveis à sobrevivência dos actores e dos respectivos agregados familiares;
- a economia informal de rendimento – actividades orientadas para a geração de rendimentos, com finalidades de prover a satisfação das necessidades dos agregados familiares, mas também de permitir a acumulação de riqueza e de capital.

Os comportamentos e práticas dos actores envolvem a percepção de diferentes tipos de risco, potencialmente geradores de efeitos negativos, bem como uma avaliação das probabilidades da sua ocorrência (Solomon *et al.*, 1999: 246-247; Dowling e Staelin, 1994). A adaptação da noção de risco percebido, oriunda da pesquisa científica na área do *marketing*, à actividade dos transportes de passageiros não oficiais consente a identificação de diferentes tipos de riscos:

- risco monetário – associado ao dinheiro e à propriedade (perda ou redução de rendimentos, perda de veículos);
- risco funcional – associado ao desempenho de funções e à satisfação de necessidades;
- risco físico – associado à saúde, ao vigor físico e à vitalidade (segurança, acidentes, ambiente, poluição, desconforto);
- risco social – associado à participação nas relações sociais (insegurança, incerteza, obrigações sociais, conflitos, *status*);
- risco psicológico – associado à avaliação que os actores efectuem deles próprios e às condições ambientais de exercício da actividade (auto-estima, confiança, ansiedade, tensão, *stress*);
- risco temporal – associado ao custo de oportunidade de participação na actividade ou de utilização do serviço (congestionamento de tráfego);

Considera-se também que o desempenho dos actores que participam do segmento de transportes não oficiais de passageiros se insere no quadro de estratégias individuais/familiares, na linha do que sugerem alguns autores

(Roberts, 1994; Leonard, 2000; Wallace, 2002). Em sociedades imersas em contextos de mudança social acelerada, onde a amplitude e a intensidade dos riscos e da incerteza são elevadas e onde parte significativa da economia é informal ou está em processo de informalização, as estratégias dos agregados familiares, orientadas para a sobrevivência ou para desígnios de mobilidade social, tendem a tornar-se mais importantes (Wallace, 2002: 288). No contexto do presente estudo, considera-se:

- estratégias de sobrevivência – actividades orientadas para a geração dos recursos indispensáveis à sobrevivência dos actores e dos respectivos agregados familiares;
- estratégias de acumulação – actividades orientadas para a geração de recursos, com finalidades de prover a satisfação das necessidades dos agregados familiares, mas também de permitir a acumulação de riqueza e de capital e de facilitar a mobilidade social.

Metodologia

A metodologia utilizada no processo de pesquisa resultou da combinação de diferentes fontes de informação:

- análise documental: estatísticas nacionais/provinciais sobre o sector de transportes; legislação; estudos não publicados;
- entrevistas com responsáveis institucionais: Ministério dos Transportes e Obras Públicas; Direcção Provincial de Transportes do Governo Provincial de Luanda (GPL); Associação de Taxistas de Luanda;
- entrevistas com agentes económicos formais: TCUL; Macon; importadores de automóveis; bancos; companhias de seguros; oficinas, comércio de peças; revendedores de combustíveis;
- entrevistas com agentes económicos informais: transformação de carroçarias; recauchutagem de pneus; estacionamento de viaturas; mecânica;
- entrevistas com agentes económicos directos: proprietários (9), motoristas (8), cobradores (7), angariadores (2), jovens envolvidos na lavagem de automóveis (2), passageiros (4);
- observação directa sistemática: 57 viagens em minibus, em diferentes tipos de percursos.

Neste artigo exploram-se, essencialmente, os elementos de informação recolhidos através da observação directa sistemática e das entrevistas com os agentes económicos directamente envolvidos na actividade.

Contextualização: a pesquisa sobre os transportes urbanos de passageiros na África Subsaariana

A pesquisa sobre os sistemas de transportes urbanos de passageiros na África Subsaariana é relativamente recente (surgiu na década de 80 do século XX) e tem sido essencialmente promovida sob o patrocínio de três instituições (Barrett, 1993: 3-9; Godard, 2002):

- o Banco Mundial, com um papel fundamental no quadro do programa SSATP (Programa de Políticas de Transporte na África Subsaariana – estudo regional sobre Mobilidade Urbana em Abidjan, Bamako, Harare e Nairobi) e que tem programas em curso em várias capitais – Dakar, etc.;
- o SITRASS (Solidariedade Internacional para os Transportes Públicos na África Subsaariana);
- a CODATU (Cooperação para o Desenvolvimento e Aperfeiçoamento dos Transportes Urbanos e Periurbanos).

Existe igualmente alguma pesquisa desenvolvida por investigadores que centram a sua linha de estudo na temática dos transportes urbanos nos países em desenvolvimento (Godard, 1994 e 2002; Grieco et al., 1996), que abordam a temática no contexto de trabalhos sobre as cidades africanas (Fauré e Labazée, 2002; Jalloh, 1999) ou sobre temas específicos (sistemas de distribuição nas cidades africanas; organização e representação na economia informal) correlacionados com os transportes (Wilhelm, 1997; Barrett, 2003).

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 a que a população faz recurso (Diaz e Plat, 2002: 203-218; World Bank, 2001 e 2002):

- a população mais desprovida recorre à marcha a pé;
- a marcha a pé constitui o principal meio de mobilidade na África Subsaariana;
- as deslocações com utilização de velocípedes, de tracção animal e de tracção humana são muito pouco frequentes ou praticamente inexistentes;
- as deslocações em meios de transporte motorizados individuais são minoritárias (apesar de terem uma conotação simbólica, em termos de *status*, muito forte);
- as deslocações no quadro das actividades associadas à vida social têm influência significativa nos padrões de mobilidade urbana;
- existem diferenças na frequência e natureza das deslocações (menos vezes, menos longe, menos confortavelmente) de diferentes categorias sociais (as mulheres deslocam-se menos que os homens; os idosos deslocam-se menos que

os jovens e adultos; os inactivos deslocam-se menos que os activos e estudantes; os pobres deslocam-se menos que os que integram a classe média e os ricos);

As pesquisas realizadas (Godard, 2002; Wilhelm, 1997; World Bank, 2001 e 2002) permitem esboçar a seguinte configuração dos sistemas de transporte urbano de passageiros na África Subsaariana:

- são diversificados e complexos;
- combinam formas de transporte individual e colectivo;
- regista-se o predomínio dos meios de transporte motorizado para as distâncias médias e longas;
- verifica-se o predomínio dos meios de transporte individual nas deslocações de proximidade.

A literatura disponível sobre o tema (Godard, 2002; World Bank, 2000a, 2000b, 2000c, 2001, 2002) põe em evidência a correlação entre urbanização acelerada e as principais tendências constatadas nos sistemas de transportes de passageiros na África Subsaariana, nos últimos 25 anos: declínio das empresas de transporte público tradicionais; crescimento do sector artesanal (formal/informal/ilegal); atomização acentuada da oferta; envelhecimento do parque automóvel.

Outros elementos significativos revelados pelas pesquisas sublinham a especificidade de experiências/situações concretas, as tentativas oficiais de regulamentação e controlo do sector, os níveis e eficácia reduzida das estruturas de coordenação e a intervenção crescente de associações oficiais e informais de proprietários e de organizações sindicais.

Uma caracterização sintética dos sistemas de transportes urbanos de passageiros na África Subsaariana é fornecida pelos seguintes indicadores (Godard, 2002: 129-142):

- em 2000, na grande maioria das cidades da África Subsaariana, os operadores do transporte não oficial asseguravam mais de 90% das necessidades de transporte (segundo o Banco Mundial);
- os táxis-minibus são o meio de transporte colectivo dominante;
- em alguns casos, nem sequer existem empresas de autocarros (Yaoundé, Lomé, Cotonou, Bamako);
- Abidjan, Luanda, Maputo e Nairobi são excepções: coexistem empresas formais de transporte com operadores artesanais;
- verificam-se algumas situações em que os veículos motorizados de duas rodas (táxi-motos) constituem o principal meio de mobilidade urbana motorizada (Ougadougou) e o principal meio de transporte para as deslocações intra-urbanas (Huambo, Cotonou).

Contextualização: a evolução dos transportes urbanos de passageiros em Luanda nos últimos 30 anos

A transição para a independência, com o abandono massivo do país pelos colonos, produziu os primeiros elementos de entropia do sistema produtivo de transportes e distribuição. Nos 30 anos que se sucederam à independência, um leque diversificado de factores interactuantes, que se potenciaram reciprocamente, permite explicar a evolução do sistema de transportes de passageiros da capital angolana:

- crescimento urbano acelerado com níveis reduzidos de planificação (sobredensificação populacional; extensão espacial dos assentamentos populacionais; não-criação de infra-estruturas de transporte; aumento exponencial da procura urbana de transporte);
- efeitos directos e indirectos do conflito militar sobre o sistema de transportes (limitações à liberdade de circulação, destruição de infra-estruturas, degradação das vias de comunicação, destruição e envelhecimento do parque motorizado, etc.);
- alterações na dimensão e nas características da procura urbana de transporte (mais população, população mais pobre, população mais ruralizada);
- inadequação crescente das empresas de transporte colectivo tradicionais (meios rolantes; rotas; modelo de exploração herdado da época colonial);
- insuficiências das empresas de transporte nos diferentes níveis de gestão (recursos humanos; manutenção e conservação; aprovisionamento; área financeira; exploração);
- ausência de políticas de transporte urbano coerentes e sustentadas (incapacidade técnica; falta de coordenação aos diferentes níveis políticos; centralização do poder de decisão);
- dificuldades financeiras e redução do papel do Estado (redução das subvenções orçamentais para as empresas públicas do sector; aumento do preço dos combustíveis; desmantelamento do monopólio estatal no sector dos transportes).

Depois da independência e até meados da década de 80, a satisfação das necessidades de transporte da população da capital angolana foi responsabilidade, em regime de monopólio, de empresas estatais (inicialmente a Empresa de Transportes Públicos – ETP, posteriormente reconvertida na TCUL – Transportes Colectivos Urbanos de Luanda, a que se acrescentava a Empresa de Táxis de Luanda – ETL, dotada de personalidade jurídica e de autonomia administrativa).

Os *maximbombos*¹ circulavam por percursos predefinidos orientados para

¹ Expressão angolana que identifica os autocarros para transporte de passageiros (Ribas, 1997).

a satisfação das necessidades de deslocação que resultavam da realidade populacional e socioeconómica dos anos terminais do período colonial.

Entre 1976 e 1982 foram adquiridos 325 autocarros, na sua maioria da marca húngara IKARUS, dos quais, no final do período em referência, apenas 80 se encontravam em circulação; a frota automóvel da ETL era constituída por viaturas ligeiras Mercedes-Benz e Lada². Insuficiências financeiras, técnicas (sobretudo na área da manutenção) e de gestão³ na ETP/TCUL e na ETL, associadas à transformação das necessidades de deslocação da população e à progressiva deterioração das estradas, determinaram o declínio do transporte de passageiros tradicional.

Por outro lado, o rápido crescimento das periferias urbanas de Luanda no quadro de um processo de urbanização não regulado, sem a correspondente criação de infra-estruturas básicas, a par de uma progressiva deterioração do estado geral de conservação das vias de comunicação, contribuiu, cumulativamente, para tornar inadequados os *maximbombos* (Lopes, 2005: 8-9).

Em lugar dos *maximbombos*, escassos, frequentemente avariados, incapazes de transitar em determinadas vias, sem possibilidade de aceder a determinados locais e com percursos predefinidos que, em termos geográficos e de cobertura populacional, se ajustavam às necessidades e aos critérios de decisão que resultavam da realidade populacional e socioeconómica dos anos terminais do período colonial, começaram por surgir, numa primeira fase, as viaturas ligeiras particulares, popularizadas pela designação de «processo quinhentos», e, posteriormente, as carrinhas de caixa aberta e os veículos ligeiros de transporte de passageiros (monovolumes).

Em 1986, milhares de viaturas oriundas da Bélgica, Holanda e R.F.A. ofereciam aos luandenses serviços de transporte mais adequados às suas necessidades de deslocação. No final da década de 80, os *hiasses* (expressão luandense que designa os Toyotas Hiace, marca predominante nas viaturas de transporte semi-oficial) tornaram-se um elemento omnipresente na paisagem automóvel luandense. Na primeira metade da década de 90 surgiu a Associação de Taxistas de Luanda (ATL), instituição que representa os interesses dos proprietários dos transportes artesanais e assistiu-se ao aparecimento de empresas privadas de autocarros e de uma empresa de táxis com contador.

Luanda é a capital económica e administrativa de Angola, sede das principais instituições políticas, financeiras, sociais, empresariais.

2 Revista *Novembro*, n.º 52, Março de 1982, e n.º 91, Junho de 1986.

3 Insuficiências financeiras, técnicas e de gestão, associadas a dificuldades temporárias no acesso a bens de reposição/substituição e aos condicionamentos resultantes da subordinação política, originaram uma política de desinvestimento e de ausência de conservação/manutenção do equipamento rolante que conduziu, a curto prazo, a uma acentuada escassez de meios de transporte, crescentemente obsoletos.

Em 2000, a população da capital era estimada em 2.534.800 habitantes (KPMG/Ministério do Plano, 2003: 10-15). O crescimento da população deveu-se não apenas ao crescimento vegetativo (saldo natural), como também a um forte contributo dos movimentos migratórios (regulares e induzidos pelo conflito militar).

Actualmente, Luanda concentra 19,3% da população urbana de Angola (KPMG/Ministério do Plano, 2003: 10-15). O crescimento demográfico tem sido acompanhado por uma ocupação do espaço extensiva e não planificada, gerando um crescimento exponencial da procura de transporte (em função do aumento do número de habitantes, bem como do alargamento das distâncias de deslocação).

O conflito militar prolongado reflectiu-se, indirectamente, nos diferentes níveis das actividades económicas sediadas na cidade. Nos bairros periféricos, as infra-estruturas rodoviárias têm um carácter rudimentar (insuficiência e inadequação do traçado das vias, não-pavimentação).

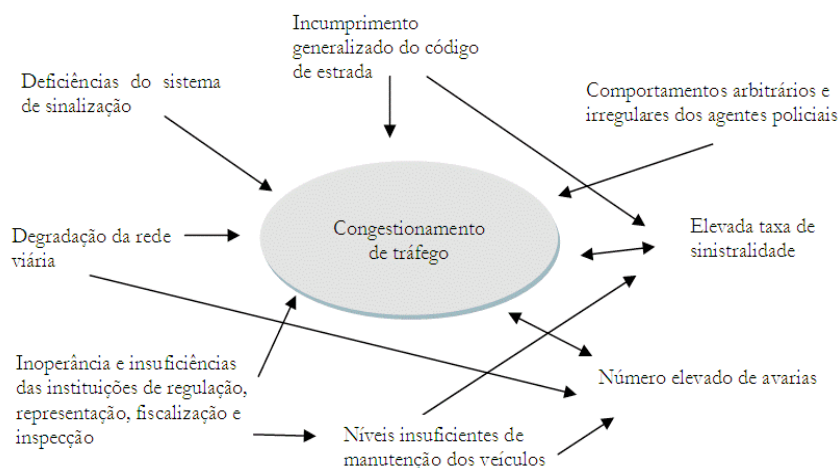
O Governo Provincial de Luanda assegura a generalidade dos serviços urbanos: nesse quadro institucional, é responsável pela manutenção da rede viária e pela organização e regulação do sistema de transportes públicos na província e na cidade de Luanda (KPMG/Ministério do Plano, 2003: 6).

A falta de coordenação institucional, de planificação urbana, e de recursos financeiros afectados ao investimento e à manutenção e conservação são factores determinantes de um mau estado geral da rede viária (particularmente acentuado na época das chuvas); acrescentam-se insuficiências e mau funcionamento do sistema de sinalização e disfuncionalidades nas intervenções de controlo do tráfego rodoviário (sentidos e orientação da circulação, policiamento, etc.).

Registam-se elevados níveis de congestionamento de tráfego (mais intensos nas horas de ponta e na época das chuvas), no centro da cidade e nas principais vias que ligam o centro aos municípios e bairros periféricos (Av. 21 de Janeiro, Av. Ngola Kiluange, Estrada de Catete, etc.); para estes índices de congestionamento (ver Figura 1)⁴ contribuem ainda variáveis como o elevado número de viaturas em circulação, elevadas taxas de sinistralidade e de avarias de viaturas (KPMG/Ministério do Plano, 2003: 45-46) e a actuação do corpo nacional da Polícia de Trânsito, que efectua constantes «auto-stops» aos candongueiros com a finalidade de obtenção de *gasosa* (rendimentos adicionais).

4 Todos os quadros e figuras apresentados no presente artigo são da responsabilidade do autor.

Figura 1 – Condições de enquadramento da actividade



Os candongueiros de Luanda: caracterização da actividade

Em Luanda, o segmento de mercado dos transportes públicos de pessoas apresenta um carácter plural, nele operando diferentes agentes institucionais:

- uma empresa pública (Tcul);
- quatro empresas privadas (Macon, Tura, Austral e SGO);
- uma empresa de táxis com contador (Macon);
- um elevado número de operadores artesanais, popularmente designados candongueiros.

Estes actores operam num enquadramento institucional constituído pelo Ministério dos Transportes e Obras Públicas, pelo Departamento Provincial de Transportes e Comunicações do GPL, pela Direcção Geral de Viação, pelo Sindicato dos Transportes, pela Associação de Taxistas de Luanda (ATL)⁵ e por algumas associações informais de proprietários.

Em termos de dimensão, e segundo a Associação de Taxistas de Luanda, o segmento dos candongueiros contaria, no último trimestre de 2003, na área urbana de Luanda, com 4.200 viaturas (apenas cerca de 20% desenvolveriam actividade com cumprimento de todos os requisitos legais); no mesmo sentido, o Jornal de Angola de 27/03/2003 referia-se a mais de três mil operadores não licenciados. Em Julho de 2004, dados da ATL apontavam para cerca de 5.000

⁵ A ATL representa apenas os interesses dos proprietários dos veículos. Quanto ao Sindicato dos Transportes, apenas integra os trabalhadores das empresas oficiais, pública e privadas de autocarros. Os motoristas, cobradores e demais actores que estão envolvidos no segmento dos candongueiros não estão inseridos em qualquer instituição formal. Não obstante, em Outubro de 2003, os candongueiros de Luanda estiveram envolvidos numa greve, como forma de protesto contra a apreensão arbitrária das viaturas e dos documentos por parte de agentes da Polícia de Trânsito.

viaturas a operar em Luanda; em Agosto de 2004, segundo o Departamento de Transportes e Obras Públicas do Governo Provincial de Luanda, existiriam cerca de 6.000 viaturas em actividade. Em Novembro de 2005, de acordo com o *Jornal de Angola* (11/11/2005), existiriam entre 8.000 e 10.000, das quais apenas cerca de 50% estariam licenciadas.

A importância social e económica da actividade dos candongueiros pode ser aferida com base nos seguintes indicadores:

- em 2001, os candongueiros satisfaziam uma procura calculada em 480.000 utentes por dia – 45% da procura diária de transporte (KPMG/Ministério do Plano, 2003: 45-46);

- o segmento dos candongueiros, com base em cálculos elaborados a partir do número de viaturas a operar fornecido pelo DPTC do GPL, daria ocupação produtiva directa, diariamente, a cerca de 12.000 operadores (estimativa que engloba os motoristas e cobradores das 6.000 viaturas referenciadas em Luanda em Agosto de 2004);

- a actividade dá ocupação a algumas centenas de jovens que sobrevivem da lavagem diária das viaturas e a um número mais reduzido de jovens angariadores (activos nos principais terminais onde confluem as rotas mais disputadas);

- acrescente-se ainda um número de proprietários que poderá ser superior a 4.000 (estimativa construída a partir de um rácio viaturas/proprietário de 3:1, dado o reduzido padrão de concentração da propriedade e a elevada atomização constatada na actividade).

Tal importância pode ainda ser apreendida através da análise do vasto leque de actividades correlacionadas com a actividade dos candongueiros que se apresenta no Quadro 1.

Quadro 1 – Actividades correlacionadas com a actividade dos candongueiros

Formal	Informal	Ilegal
<ul style="list-style-type: none"> • Importação de veículos • Comércio de peças sobressalentes <ul style="list-style-type: none"> • Revenda de combustíveis e lubrificantes • Mecânica • Lavagem de viaturas • Parqueamento de viaturas 	<ul style="list-style-type: none"> • Transformação de carrocerias • Comércio de peças de mecânica <ul style="list-style-type: none"> • Recauchutagem de pneus • Reparação de baterias • Lavagem de viaturas • Parqueamento de viaturas 	<ul style="list-style-type: none"> • Furto • Contrabando • Emissão de documentação falsificada • Comportamentos intencionais com vista à obtenção de gasosa

As características sócio-demográficas dos principais intervenientes directos na actividade (cobradores, motoristas e proprietários) identificadas a partir das entrevistas realizadas revelam que se trata de uma actividade exclusivamente masculina.

Em termos etários, os cobradores são muito jovens e a idade média é mais

elevada nos motoristas e ainda mais elevada no caso dos proprietários, tendência semelhante à que se identifica para o nível de escolaridade, surgindo os cobradores como os que possuem menores habilitações e os proprietários como os que possuem habilitações mais elevadas.

Quanto à província de origem, regista-se que, se os proprietários são maioritariamente da província de Luanda, quer os cobradores quer os motoristas são oriundos de diversas províncias angolanas.

Quadro 2 – Dados sócio-demográficos: cobradores

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7
Idade	15	18	19	17	19	20	20
Sexo	M	M	M	M	M	M	M
Escolaridade	7. ^a	8. ^a	7. ^a	6. ^a	8. ^a	7. ^a	10. ^a
Província de origem	Bengo	Luanda	K. Norte	Luanda	Bengo	K. Sul	Luanda

Quadro 3 – Dados sócio-demográficos: motoristas

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7	8
Idade	26	35	35	27	30	29	30	25
Sexo	M	M	M	M	M	M	M	M
Escolaridade	8. ^a	11. ^a	8. ^a	8. ^a	10. ^a	8. ^a	9. ^a	8. ^a
Província de origem	Malange	Bengo	Malange	Zaire	Luanda	Luanda	Uíge	K. Sul

Quadro 4 – Dados sócio-demográficos: proprietários

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Idade	31	41	32	33	42	40	45	49	47
Sexo	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Escolaridade	1.º ano de Economia	3.º ano da universidade	Curso superior de medicina	1.º ano da universidade	8. ^a	12. ^a IMEL	7. ^a	9. ^a	12.º IMEL
Província de origem	Luanda	Uíge	Uíge	Luanda	Luanda	Luanda	Malange	Luanda	Bengo

Quadro 5 – Antecedentes profissionais, estatuto e condições de trabalho: cobradores

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7
Tempo de exercício da actividade	2 anos	3 anos	1 ano	6 meses	4 anos	1 ano	5 anos
Profissão anterior	n	n	n	n	Ajudante de serralheiro	n	Electricista auto
Outra actividade	n	n	Mecânico	n	n	n	Electricista auto
Hora de início	6h30	6h00	6h00	6h00	6h00	6h00	6h30
Hora de fim	18h00	20h00	18h00	18h00	20h00	19h00	18h30
Segurança social	n	n	n	n	n	n	n
Seguro de acidentes de trabalho	n	n	n	n	n	n	n
Rendimentos em caso de paragem da viatura	n	n	n	n	n	n	n

Em relação aos motoristas, as entrevistas realizadas permitem destacar os seguintes dados: em geral, o tempo médio de exercício da actividade (mais de 5 anos) é claramente superior ao dos cobradores; a maioria dos motoristas exercia anteriormente outra actividade e alguns deles exercem actividades complementares, correlacionadas com a ocupação principal (mecânica e electricidade auto); tal como sucede com os cobradores, a duração média da jornada de trabalho supera as 10 horas diárias e também não beneficiam de qualquer tipo de protecção, nem em relação ao estatuto laboral nem em relação aos riscos que o exercício da actividade acarreta.

Quadro 6 – Antecedentes profissionais, estatuto e condições de trabalho: motoristas

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7	8
Tempo de exercício da actividade	8 anos	2 anos	5 anos	4 anos	10 anos	5 anos	5 anos	4 anos
Profissão anterior	Estudante	Pintor	Funcionário público	Electricista auto	Electricista auto	Mecânico	Marceneiro	Estudante
Outra actividade	Mecânico	Mecânico	n	n	Electricista auto	n	n	n
Hora de início	6h00	6h00	6h00	6h00	6h30	6h00	6h00	5h30
Hora de fim	20h00	18h00	19h00/20h00	19h00	18h30	19h00	18h00	17h00
Segurança social	n	n	n	n	n	n	n	n
Seguro de acidentes de trabalho	n	n	n	n	n	n	n	n
Rendimentos em caso de paragem da viatura	n	n	n	n	n	n	n	n

No que se refere às características da relação contratual, o padrão constatado em Luanda revela que, regra geral, o proprietário estabelece a relação contratual com o motorista, o qual, por sua vez, estabelece uma outra relação contratual

com o cobrador.

Os contratos estabelecidos são verbais e a remuneração auferida só muito raramente se pratica sob a forma de um salário fixo. A remuneração da equipa é apurada, através da dedução à receita bruta diária de uma verba fixa estipulada pelo proprietário (em Julho-Agosto de 2004, a renda diária do proprietário situava-se nos \$100 dólares norte-americanos, USD) e das despesas ordinárias de exploração (combustível, refeições da equipa, manutenção corrente). Os proprietários apenas assumem as despesas relacionadas com o processo de legalização (quando o fazem) e as despesas de reparação relativas a grandes avarias ou sinistros. A informação recolhida revela ainda uma significativa precariedade das relações contratuais, reflectida nos índices de mudança de equipa apresentados quer pelos motoristas quer pelos cobradores.

Quadro 7 – Relação contratual e modalidades de remuneração: cobradores

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7
Tempo de trabalho com motorista	9 meses	5 meses	1 ano	6 meses	4 meses	1 mês	1 ano
Tipo de contrato	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal
Número de vezes que mudou de equipa	2	2	0	0	2	4	1

Quadro 8 – Relação contratual e modalidades de remuneração: Motoristas

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7	8
Tempo de trabalho com motorista	4 meses	1 ano	2 meses	5 meses	3 anos	1 ano	7 meses	4 anos
Tipo de contrato com o cobrador	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal	Verbal
Número de vezes que mudou de cobrador	6	3	6/7	2	2	0	1	2

As entrevistas efectuadas aos proprietários possibilitam a seguinte caracterização: coexistem empresários que se instalaram na actividade há mais de seis anos com outros cujo ingresso é bastante recente (um ano); a par de empresários legalizados ou que cumpriram as primeiras etapas do processo de legalização surgem aqueles que não preenchem os requisitos legais para o exercício da actividade; a rotação das equipas que operam com as viaturas é significativa e a maior parte dos proprietários possui apenas uma viatura em actividade, o que indicia uma relativa atomização da propriedade; há no entanto proprietários que detêm mais de uma viatura a operar (alguns dos entrevistados referiram-se a proprietários com mais de uma dezena de viaturas na praça); na totalidade dos casos, as viaturas foram adquiridas em segunda mão, algumas directamente

através de circuitos específicos de importação, outras localmente; relativamente ao sector de origem dos proprietários, a diversidade é a tónica dominante: funcionários públicos, militares, um quadro das forças policiais, assalariados de empresas privadas e comerciantes; a generalidade dos informantes referiu a poupança pessoal e a solidariedade familiar como origem do capital de arranque da actividade; no entanto, alguns dos informantes especializados alertaram para a possibilidade de essa origem se situar em altos quadros da estrutura política e administrativa ou ex-responsáveis pelas empresas estatais de transporte, bem como para a elevada probabilidade de parte significativa dos recursos financeiros investidos no segmento de actividade terem origem em tráficos diversos (diamantes, droga, armas).

Quadro 9 – Antecedentes profissionais, estatuto e condições de trabalho: proprietários

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Tempo de exercício da actividade	2 meses	4 anos	1 ano	2 anos	5 anos	1 ano	7 anos	4 anos	8 anos
Autorização de exercício da actividade	n	s	s	n	n	n	s	s	s
Inspecção técnica	n	s	s	n	n	n	s	s	s
Tempo de trabalho com a equipa actual	2 meses	2 anos	7 meses	3 meses	5 meses	1 ano	5/2 anos	2 anos e 3 meses	3 anos
Número de vezes que mudou de equipa	0	2	1	2	5	0	2	3	7/8
Número de viaturas em actividade	1	1	1	1	3	1	2	2	1
Estado das viaturas	Usada 9 anos	Usada 6 anos	Usada 5 anos	Usada 15 anos	Usadas 5, 4 e 2 anos	Usada 6 anos	Usadas 3 e 2 anos	Usadas 7 e 4 anos	Usada 6 anos
Segurança social	n	n	n	n	n	n	n	s	s
Seguro automóvel								s	s
Seguro de acidentes de trabalho	n	n	n	n	n	n	n	s	s
Pagamento em caso de paragem da viatura	n	n	n	n	n	n	n	n	n

As entrevistas realizadas aos cobradores permitiram a recolha de elementos de informação que ajudam a completar o desenho sobre o exercício da actividade no segmento dos candongueiros em Luanda: a maioria das equipas trabalha seis dias por semana, sendo o sétimo dia dedicado à manutenção corrente da viatura; apesar de operarem em rotas fixas, são frequentes as alterações ao percurso habitual quando a afluência de passageiros é menor ou quando ocorrem situações que podem impedir a realização da renda fixa exigida diariamente pelos proprietários; para contornar esse risco são frequentes práticas diversas em que se incluem o excesso de velocidade, a sobrelotação de passageiros, o encurtamento

de rotas e o aumento arbitrário das tarifas⁶ (nas horas de ponta ou em situações pontuais de intenso congestionamento de tráfego), o aumento das horas ou dias de trabalho, a cobrança pelo transporte das bagagens dos passageiros.

Quadro 10 – Caracterização da actividade: cobradores

Entrevistado	1	2	3	4	5	6	7
Dias de trabalho por semana	6	7	6	6	6	6	6
Rota habitual	Asa Branca/ Congolese	S. Paulo/ Mutamba	Congolese/ Maianga	Golf 1/ Congolese	Maianga/ S. Paulo	Samba/ Golf 1	Congolese/ S. Paulo
Mudança de rota	s	s	Às vezes	s	s	Às vezes	s
Pagamento para circular nas rotas	n	Às vezes	n	n	n	Às vezes	n
Sobrelotação	s	Às vezes	s	s	Às vezes	Às vezes	s
Encurtamento de rotas	Às vezes	Às vezes	s	n	Às vezes	n	n
Aumento de horas de trabalho	n	n	Às vezes	n	Às vezes	n	Às vezes
Aumento arbitrário de tarifas	n	n	Às vezes	n	n	n	n
Excesso de velocidade	s	s	s	s	n	n	Às vezes
Não entrega da totalidade da receita	Nos dias em que há muitos engarrafamentos	n	n	n	Às vezes, quando não conseguem fechar a conta	n	n
Conflitos com passageiros	Às vezes	Às vezes	n	n	s	Às vezes	s
Conflitos com motoristas	Às vezes	Às vezes	n	n	s	Às vezes	s

Comportamentos oportunistas de não declaração e entrega da receita realizada (nos casos em que o proprietário estabelece uma percentagem fixa sobre a receita bruta diária) foram também registados. Do mesmo modo, foi referido que, em alguns casos, as equipas têm de pagar uma determinada verba (geralmente a gentes policiais) para poderem circular em determinadas rotas sem serem incomodados.

Em jeito de síntese, podem identificar-se os traços principais da actividade dos candongueiros de Luanda da forma apresentada no Quadro 11.

⁶ Estas práticas são também referidas, por exemplo, em artigos publicados nas edições do *Jornal de Angola*: «Taxistas em Luanda voltam a encurtar as rotas», artigo publicado em 25/02/2004; «A cidade cresce a olhos vistos e tende a tomar proporções metropolitanas», artigo publicado em 27/03/2003.

Quadro 11 – Candongueiros: quadro-síntese

Candongueiros	
Origem da designação	Expressão angolana que define comércio ilegal e outras actividades clandestinas; actualmente identifica os agentes que operam nos transportes urbanos artesanais (semi-oficiais).
Habitat	Centro da cidade e bairros periurbanos.
Sinais particulares	Viaturas Toyota Hiace (hiasses) e similares; o azul e branco é a dominante cromática; pregões gritados pelos cobradores para anunciar os percursos.
Agentes económicos directamente envolvidos	Proprietários, motoristas, cobradores, passageiros, angariadores, lavadores de automóveis, seguranças.
Modus operandis	Cinco dias da semana a receita líquida cabe ao proprietário do veículo; a receita de um dia é repartida entre o motorista e o cobrador; a relação contratual estabelece-se entre o proprietário e o motorista e entre este e o cobrador; os custos de exploração da actividade são suportados pela equipa; o preço de cada corrida é fixo (estabelecido pela Direcção de Preços e Concorrência); o número de passageiros é o maior possível; há liberdade de actuação em qualquer rota (as rotas são predefinidas pelo DPTC) e a concorrência é muito intensa; a jornada de trabalho inicia-se às 5 horas e termina entre as 20 e as 22 horas; há carros que fazem percursos de médio/longo curso.
Vantagens competitivas	Flexibilidade, rapidez, custos de exploração baixos.

Sobrevivência e acumulação

Com base nos percursos efectuados durante a pesquisa no terreno, quer em rotas longas quer em rotas curtas, construiu-se uma metodologia para apuramento dos rendimentos auferidos pelos cobradores, pelos motoristas e pelos proprietários. Durante as referidas viagens procedeu-se ao registo sistemático de um conjunto de indicadores, cuja análise permitiu chegar a resultados sobre os rendimentos auferidos, relativamente aos quais os actores entrevistados (com excepção dos proprietários) não tinham revelado disponibilidade para fornecer informação. Assim, a partir de 12 percursos efectuados numa rota longa (Hoji Ya Henda – S. Paulo) e de 10 percursos efectuados numa rota curta (S. Paulo – Mutamba) ensaiou-se, da forma que a seguir se descreve, uma estimativa dos rendimentos diários e anuais dos cobradores e dos motoristas.

Quadro 12 – Hoji Ya Henda / S. Paulo (rota longa)

Número do percurso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Número de lugares da viatura	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Hora de início	10h47	10h25	15h55	16h55	10h45	9h07	16h40	11h45	11h12	12h23	15h49	16h23
Hora de fim	11h10	10h55	16h10	17h10	11h17	9h35	17h57	12h10	11h55	12h43	16h01	16h43
Tempo gasto	23 m	30 m	15 m	15 m	32 m	28 m	17 m	25 m	43 m	20 m	17 m	23 m
Número de passageiros no início do percurso	11	13	10	8	5	6	13	13	14	11	10	9
Número de paragens	5	6	5	8	8	12	3	6	3	5	5	6
Número de passageiros que entraram durante o percurso	4	4	8	8	5	15	4	5	2	7	3	5
Número total de passageiros	15	17	18	16	10	18	17	18	16	18	13	14
Tarifa	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K	50 K
Receitas de passageiros	750 K	850 K	900 K	800 K	500 K	900 K	850 K	900 K	800 K	900 K	650 K	700 K
Número de passageiros com mercadoria	0	3	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1
Receita do transporte de mercadorias	0	60 K	0	0	0	0	0	0	20 K	30 K	0	30 K
Receita total do percurso	750 K	910 K	900 K	800 K	500 K	900 K	850 K	900 K	820 K	930 K	650 K	730 K

A partir do registo, apuraram-se os seguintes indicadores no sentido de calcular a receita bruta diária:

- **ht**: média de horas diárias de trabalho
- **t_{mp}**: tempo médio por percurso
- **pd = ht/t_{mp}**: média de percursos diários
- **rp**: média de receita por percurso
- **rbd = rp x pd**: receita bruta diária

Quadro 13 – S. Paulo / Mutamba (rota curta)

Número do percurso	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Número de lugares da viatura	9	9	9	12	12	12	12	12	12	12
Hora de início	11h15	10h55	11h18	11h27	17h13	11h35	10h05	13h10	12h00	13h35
Hora de fim	11h12	11h06	11h33	11h44	17h31	11h43	10h24	13h22	12h15	13h46
Tempo gasto	10 m	11 m	15 m	17 m	18 m	8 m	19 m	12 m	25 m	11 m
Número de passageiros no início do percurso	10	5	12	2	4	10	11	11	13	10
Número de paragens	4	2	5	4	8	3	4	5	4	4
Número de passageiros que entraram durante o percurso	3	5	3	3	6	1	4	3	6	4
Número total de passageiros	13	10	15	5	10	11	15	14	19	14
Tarifa	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K	30 K
Receitas de passageiros	390 K	300 K	450 K	150 K	300 K	330 K	450 K	420 K	570 K	420 K
Número de passageiros com mercadoria	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
Receita do transporte de mercadorias	0	0	0	60 K	0	0	0	0	30 K	0
Receita total do percurso	390 K	300 K	450 K	210 K	300 K	330 K	450 K	420 K	600 K	420 K

Procedeu-se igualmente ao apuramento das despesas diárias (os valores percentuais estabelecidos para os custos diários regulares e para os custos diários extraordinários nas rotas longas e nas rotas curtas resultam da informação recolhida nas entrevistas efectuadas aos actores):

- **cdr**: custos diários regulares (combustíveis, manutenção corrente, lavagem da viatura, refeições da equipa)
 - rotas longas: 25% rbd
 - rotas curtas: 20% rbd
- **cde**: custos diários extraordinários (pequenas reparações, controlos policiais)
 - rotas longas: 15% rbd
 - rotas curtas: 15% rbd

A renda diária do proprietário, as percentagens atribuídas em dois cenários distintos relativamente à parte da receita que os motoristas entregam aos cobradores, bem como a taxa de inactividade das viaturas (tempo de paragem anual das viaturas, devido a avarias, acidentes, doenças dos motoristas, etc.) foram estabelecidas com base nos elementos de informação recolhidos nas entrevistas efectuadas aos actores.

- **rp**: renda do proprietário (verba fixa a entregar ao proprietário)
- **cd** = **cdr** + **cde** + **rp**: custos diários
- **rld** = **rbd** – **cd**: receita líquida diária

- **rc (% sobre rld):** rendimento cobrador

– hipótese 1: 20% rld

– hipótese 2: 30% rld

- **rae = (rld x 5 dias x 45 semanas) + [(rld + rp) x 45 semanas]:** rendimento anual da equipa

– taxa de inactividade: 13,5% (7/52 semanas)

- **rac (% sobre rae):** rendimento anual cobrador

– hipótese 1: 20% rae

– hipótese 2: 30% rae

- **ram = rae – rac:** rendimento anual motorista

A aplicação da metodologia apresentada, a partir dos dados registados na observação sistemática efectuada nas rotas Hoji Ya Henda/S. Paulo e S. Paulo/Mutamba, produziu os resultados apresentados nos Quadros 14 e 15 sobre os rendimentos auferidos pelos cobradores e pelos motoristas.

Quadro 14 – Dados obtidos por observação sistemática

	Rotas Longas	Rotas Curtas
ht	10 (600 m)	10 (600 m)
tmp	24 m	13, 6 m
pd	25	44
rp	803 K	387 K
rbd	20.075 K	17.028 K
cdr + cde	8.030 K	5.960 K
rp	8.000 K	8.000 K
cd	16.030 K	13.960 K
rld	4.045 K	3.068 K

Quadro 15 – Rendimentos anuais auferidos pelos cobradores e motoristas

	Rotas Longas		Rotas Curtas	
rae	1.452.150 K		1.180.360 K	
rac	20%	30%	20%	30%
	290.430 K	435.645 K	236.072 K	354.108 K
ram	1.161.720 K	1.016.505 K	944.288 K	826.252 K

Em Julho-Agosto de 2004, a relação cambial fazia equivaler 8.000 Kwanzas angolanos a \$100 USD, verba que correspondia à renda diária exigida às equipas pelos proprietários. A partir da informação recolhida nas entrevistas, ensaiou-se igualmente uma aproximação às verbas auferidas diariamente e anualmente pelos proprietários, da forma que a seguir se apresenta.

- **cav**: custo médio de aquisição da viatura
- **cl**: custos de legalização (registo DPTC, registo criminal, título de propriedade da viatura, certificado de seguro, certificado de inspecção técnica, taxa de circulação, taxas diversas; o valor utilizado foi facultado pela ATL)
- **cr**: custos de reparação (grandes reparações e manutenção específica a cargo do proprietário, por exemplo, substituição de amortecedores, rectificação da junta da cabeça do motor, etc.)
 - hipótese: 40% rap
- **rdp**: receita diária do proprietário (valor entregue diariamente pelos motoristas aos proprietários)
- **rap** = $\text{rdp} \times 5 \text{ dias} \times 45 \text{ semanas} \times \text{n.º viaturas}$: receita anual do proprietário
 - taxa de inactividade: 13,5% (7/52 semanas)
- **rnep** = **rap** – **cr**: rendimento anual do proprietário
- **rdtlp** = $(\text{rdap} \times \text{n.º anos actividade}) - (\text{cav} + \text{cl})$: rendimento total líquido do proprietário

A aplicação da metodologia foi efectuada para quatro dos nove proprietários entrevistados, com base no seguinte critério: dois proprietários com mais de uma viatura na praça, um legalizado e um não legalizado; outros dois proprietários com apenas uma viatura no mercado, um legalizado e outro não legalizado. Apresentam-se, nos Quadros 16 e 17, os resultados obtidos.

Quadro 16 – Dados obtidos para proprietários com mais de uma viatura

	Proprietário 5 (5 anos de actividade; não legalizado; 3 viaturas usadas)	Proprietário 8 (4 anos actividade; legalizado; 2 viaturas usadas)
cav	240.000 + 320.000 + 480.000 K	350.000 + 720.000 K
cl	15.000 K	90.000 K
cr	2.160.000 K	1.440.000 K
rdp	24.000 K	16.000 K
rap	5.400.000 K	3.600.000 K
rdap	3.240.000 K	2.160.000 K
rdtlp	2.185.000 K	1.000.000 K

Quadro 17 – Dados obtidos para proprietários com apenas uma viatura

	Proprietário 2 (4 anos actividade; legalizado; 1 viatura usada)	Proprietário 4 (2 anos actividade; não legalizado; 1 viatura usada)
cav	320.000 K	380.000 K
cl	45.000 K	–
cr	720.000 K	720.000 K
rdp	8.000 K	8.000 K
rap	1.800.000 K	1.800.000 K
rdap	1.080.000 K	1.080.000 K
rdtlp	3.955.000 K	1.780.000 K

A análise conjunta dos valores obtidos para os rendimentos dos cobradores, dos motoristas e dos proprietários é apresentada sinteticamente no Quadro 18.

Quadro 18 – Estimativa dos rendimentos anuais de cobradores, motoristas e proprietários

	Rendimento Mínimo Anual	Rendimento Máximo Anual
Cobradores	[209.430 K; 236.072 K]	[354.108 K; 435.645 K]
Motoristas	[826.252 K; 944.288 K]	[1.016505 K; 1.161.720 K]
Proprietário de 1 viatura	1.080.000 K	
Proprietário de 2 viaturas	2.160.000 K	
Proprietário de 3 viaturas	3.240.000 K	

Os valores apurados, convertidos em dólares norte-americanos com base na relação cambial relativa ao período Julho-Agosto de 2004, permitem concluir que os rendimentos anuais médios dos cobradores, no cenário menos favorável, se situam entre \$2.951 USD e \$3.680 USD; se se considerar o cenário mais favorável, os rendimentos anuais médios situam-se no intervalo entre \$4.426 USD e \$5.446 USD.

Quanto aos motoristas, no cenário menos favorável, auferem rendimentos anuais médios que variam entre \$10.328 USD e \$11.804 USD, enquanto que, no cenário mais favorável, os seus rendimentos anuais médios variam entre \$12.706 USD e \$14.521 USD.

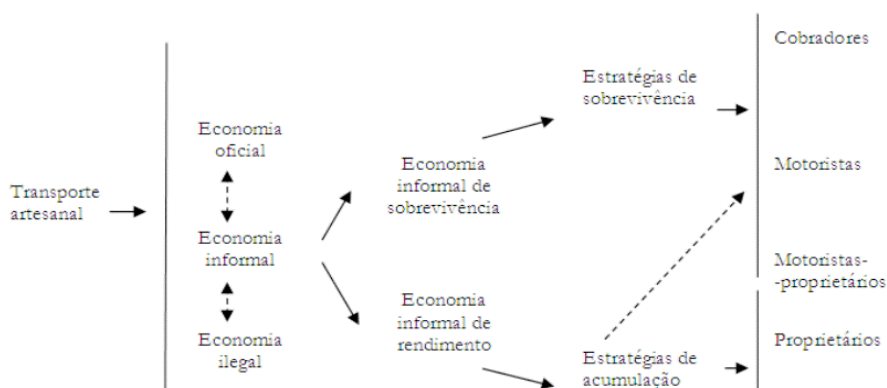
No que se refere aos proprietários, os rendimentos médios auferidos anualmente estão, sobretudo, relacionados com o número de viaturas que possuem: um proprietário de uma viatura poderá realizar \$13.500 USD dólares anuais, um proprietário de duas viaturas poderá realizar \$27.000 USD dólares anuais e um proprietário de três viaturas poderá atingir os \$40.500 USD dólares

anuais. Consta-se, a partir dos cálculos efectuados, que a influência do estatuto legal (legalização *versus* não legalização) sobre os rendimentos realizados se exerce essencialmente sobre o tempo gasto para a amortização das viaturas. Resulta igualmente dos dados apurados que, se os cobradores e alguns dos motoristas auferem rendimentos que lhes permitem apenas garantir a sua sobrevivência, outros motoristas, a generalidade dos motoristas-proprietários e os proprietários obtêm ganhos significativos (tanto maiores quanto maior for a sua dimensão) do exercício da actividade. As informações obtidas com base nas entrevistas realizadas aos operadores directos da actividade evidenciam, em alguns dos casos, processos de acumulação de capital orientados para o reinvestimento na actividade (aquisição de mais viaturas; aquisição de viaturas em melhor estado) ou para o investimento noutras áreas (transporte de mercadorias interprovincial, comércio e restauração). Informação também relevante é a de que a generalidade dos serviços realizados como suporte à actividade dos candongueiros e com carácter quotidiano (angariação de clientes nos principais terminais, limpeza das viaturas, segurança) se situa também, em termos dos rendimentos auferidos, no limiar da sobrevivência, mas a níveis ainda inferiores aos rendimentos auferidos pelos cobradores no cenário mais desfavorável.

Riscos e estratégias dos actores

As possibilidades e as expectativas de mobilidade social estão presentes no discurso dos actores, nomeadamente no de alguns motoristas que aspiram a tornarem-se motoristas-proprietários e no de alguns dos motoristas-proprietários cujo objectivo é adquirirem o estatuto de proprietários.

Figura 2 – Estratégias dos actores



A possibilidade de percursos de mobilidade social descendente é muito real no quadro da actividade dos candongueiros em Luanda, uma vez que se trata

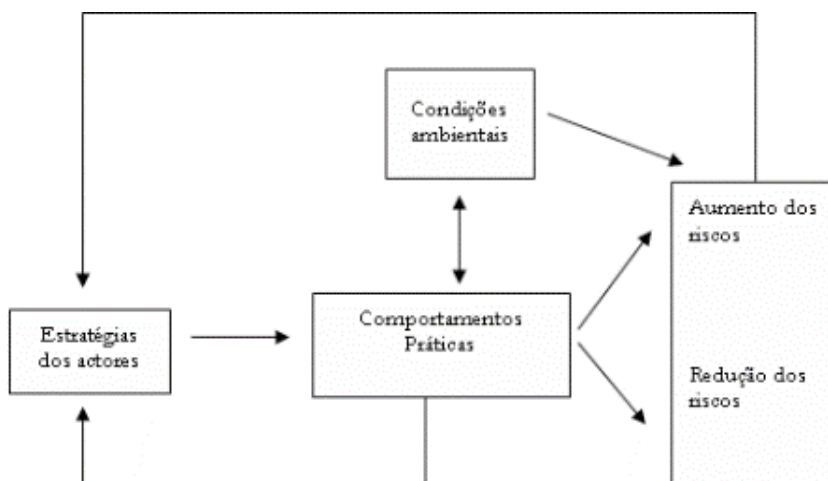
de uma actividade que se desenvolve em condições ambientais facilitadoras do incremento dos riscos que têm de enfrentar. Uma categoria particularmente exposta a este tipo de processo é a dos motoristas-proprietários que, em caso de avaria prolongada ou de acidente grave que provoque uma imobilização prolongada da viatura, são compelidos a engrossar o contingente dos actores que, no contexto da actividade, funcionam no quadro de estratégias de sobrevivência. Um dos proprietários entrevistados (entrevista n.º 9) já chegou a ter na praça quatro viaturas: duas delas ficaram praticamente destruídas em acidentes e, apesar de as viaturas estarem seguradas, o proprietário não conseguiu qualquer reparação porque os outros intervenientes nos acidentes não possuíam qualquer tipo de seguro ou nem sequer estavam legalizados; a terceira viatura ficou imobilizada com uma avaria que o proprietário atribuiu ao mau estado das estradas e, dado tratar-se de uma viatura com muitos anos de uso, o seu custou de reparação tornou-se inabarcável.

Quadro 19 – Riscos envolvidos na actividade

Cobradores	Motoristas	Proprietários	Utilizadores
<ul style="list-style-type: none"> ● Acidentes ● Poluição (ar/som) ● Não realização de rendimentos (incumprimento da receita diária, avarias, engarrafamentos) ● Comportamentos arbitrários da polícia de trânsito (gasosa) ● Stress/tensão ● Conflitos com passageiros ● Conflitos com motorista (rotas, lotação dos veículos, cobrança do transporte de mercadorias) ● Despedimento arbitrário 	<ul style="list-style-type: none"> ● Acidentes ● Poluição (ar/som) ● Não realização de rendimentos (incumprimento da receita diária, avarias, engarrafamentos) ● Comportamentos arbitrários da polícia de trânsito (gasosa) ● Stress/tensão ● Conflitos com passageiros ● Conflitos com cobrador (sonegação de receitas) ● Conflitos com proprietário ● Despedimento arbitrário 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sonegação de receitas pelo motorista ● Utilização inadequada da viatura ● Não-realização da receita diária ● Redução de lucros ● Aumento do prazo de amortização da viatura ● Perda total do veículo (acidentes graves/quase inexistência de seguros do ramo automóvel) ● Stress/tensão ● Comportamentos arbitrários das entidades reguladoras e fiscalizadoras (inspecção de veículos, desembaraço aduaneiro, etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Não satisfação das necessidades de transporte (acidentes, avarias, encurtamento das rotas) ● Poluição (ar/som) ● Acidentes ● Aumento arbitrário tarifas ● Cobrança excessiva do transporte de mercadorias ● Stress/tensão ● Comportamentos agressivos dos cobradores ● Incomodidade e conflitos com outros passageiros (sobrelotação)

Os actores envolvidos na actividade confrontam-se com uma grande diversidade de riscos quotidianos (como resulta do Quadro 19), riscos em relação aos quais estão generalizadamente desprotegidos.

Figura 3 – Estratégias dos actores e riscos



Acresce ainda que, não poucas vezes, são as próprias estratégias dos operadores no sentido de contornar alguns desses riscos que, em jeito de efeito perverso, acabam por incrementá-los. É o caso, por exemplo, do excesso de velocidade, da sobrelotação dos veículos, da utilização da viatura nos dias reservados à manutenção, do aumento do número de horas de trabalho diário. Estas estratégias, desenvolvidas no sentido de aumentar a receita realizada, acabam por aumentar as probabilidades de ocorrência de sinistros ou de avarias, particularmente num contexto ambiental caracterizado por níveis intensos de congestionamento de tráfego, pelo deficiente funcionamento do sistema de sinalização, pelo incumprimento generalizado do código de estrada e pelo estado degradado da maioria das vias de circulação.

Conclusões

Enuncia-se, como conclusão, um conjunto de ideias-chave a reter:

- ⊙ o transporte artesanal assegura uma parte, relevante e crescente, da procura de transporte urbano em Luanda;
- ⊙ o transporte artesanal desempenha um papel crescentemente importante, em termos económicos e sociais (gera rendimentos e ocupação, directa e indirectamente; contribui para a integração social e profissional dos seus agentes);
- ⊙ entre outros aspectos, a evolução do sistema de transportes rodoviários de passageiros em Luanda implicou importantes mudanças, ao nível:
 - dos actores/agentes;
 - das características da actividade e das relações de trabalho;
 - das características e dos usos dos meios motorizados;

⊗ ao nível da oferta, regista-se uma marcada atomização empresarial (os empresários são proprietários, na sua maioria, de uma ou duas viaturas);

⊗ o parque automóvel tem vindo a envelhecer, em paralelo com o florescimento do comércio de importação de automóveis em segunda mão;

⊗ a maioria dos proprietários não efectua uma gestão empresarial do negócio;

⊗ são frequentes as práticas «irregulares» dos operadores no sentido de incrementar as receitas diárias (a sobrelocação dos veículos, os aumentos arbitrários de tarifas nas horas de ponta e o encurtamento das rotas, entre outras);

⊗ as condições de trabalho dos operadores (motoristas, cobradores) são caracterizadas por elevados padrões de exploração e por um défice generalizado de protecção social;

⊗ a actividade proporciona uma considerável diversidade de rendimentos aos diferentes actores: a par dos actores que se situam no limiar de sobrevivência (lavadores de automóveis, angariadores, seguranças, a maioria dos cobradores, alguns motoristas e motoristas-proprietários), surgem os que obtêm níveis significativos e elevados de rendimentos (um número reduzido de motoristas, alguns motoristas-proprietários e a generalidade dos proprietários);

⊗ os riscos associados ao exercício da actividade são diversificados e elevados e as práticas dos actores no quadro das respectivas estratégias de contorno desses riscos geram, frequentemente, efeitos perversos;

⊗ verificam-se alguns casos pontuais de expressiva concentração da propriedade (proprietários com mais de 7/8 ou até mesmo 10 viaturas na praça) e a actividade possibilita uma relativa mobilidade social (nomeadamente para alguns motoristas e motoristas-proprietários);

⊗ a integração das práticas dos actores no âmbito do funcionamento de redes sociais (familiares, de vizinhança, de afinidade, religiosas ou étnicas) é um dos elementos caracterizadores da actividade;

⊗ estas redes permitem assegurar a estabilidade e os níveis de confiança (minimizar riscos em contextos de incerteza), bem como capitalizar sinergias relacionais que, ao permitirem reduzir os custos de exploração, contribuem para a rentabilização da actividade (os actores revelam uma significativa preocupação na manutenção de relações de empatia com importadores de veículos e peças, com quadros de instituições bancárias, com responsáveis dos organismos de tutela, com proprietários/técnicos de oficinas de reparação, com responsáveis e agentes da polícia de trânsito, etc.);

⊗ os níveis e eficácia de regulação da actividade são reduzidos:

– no plano da fixação de tarifas;

– ao nível da predefinição das rotas e do número máximo de operadores

activos por rota (em entrevista realizada em Agosto de 2004, o responsável pelo Departamento de Transportes e Obras Públicas do Governo Provincial de Luanda revelou a intenção administrativa de fixar 186 rotas para os «táxis particulares» e de reduzir para um terço o número de viaturas a operar em Luanda, à época estimado em 6.000 veículos, uma vez que se considerava que 2.000 viaturas teriam capacidade para responder à procura de transporte efectiva; no final de 2005, segundo o *Jornal de Angola*, o número de viaturas a operar no transporte artesanal de passageiros ultrapassaria claramente as 8.000 unidades);

- ao nível dos licenciamentos e procedimentos regulares para instalação e permanência na actividade (inspecções aos veículos, etc.);

- no plano da coordenação institucional entre as diferentes organizações envolvidas no enquadramento da actividade (Ministério dos Transportes e Obras Públicas, Direcção Provincial de Transportes, Direcção Geral de Viação, Associação de Taxistas de Luanda, Sindicato dos Transportes).

Bibliografia citada

- Barrett, R. (1993), *The Role of the World Bank in the Development of Urban Transport in Sub-Saharan Africa*, SSATP Working Paper, 01, Washington.
- Barrett, J. (2003), *Organizing in the Informal Economy: A Case Study of the Minibus Taxi Industry in South Africa*, Genebra, ILO.
- Capecchi, V. (1989), «The informal economy and the development of flexible specialization in Emília-Romagna», A., Portes, M. Castells e L. Benton (eds.), *The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries*, Londres, The Johns Hopkins University Press.
- Diaz, L., e Plat, D. (2002), «M comme mobilité ou les déplacements urbains au quotidien», X. Godard (ed.), *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala.
- Dowling, G., e Staelin, R. (1994), «A model of perceived risk and intended risk-handling activity», *Journal of Consumer Research*, 21, pp. 119-134.
- Fauré, Y., e Labazée, P. (dir.) (2002), *Socio-économie des villes africaines: Bobo et Korhogo dans les défis de la décentralisation*, Paris, Karthala.
- Godard, X. (dir.) (2002), *Les Transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala.
- Godard, X. (1994), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala.
- Grieco, M., Apt, N., e Turner, J. (1996), *At Christmas and on Rainy Days: Transport, Travel and the Female Traders of Accra*, Avebury, Aldershot.
- Jalloh, A. (1999), *African Entrepreneurship: Muslim Fula Merchants in Sierra Leone*, Center for International Studies, Ohio, Ohio University.
- KPMG/Ministério do Plano (2003), *Perfil Sócio-económico da Província de Luanda*, Luanda, Ministério do Plano.

- Leonard, M. (2000), «Coping strategies in developed and developing societies: the workings of the informal economy», *Journal of International Development*, 12, pp. 1069-1085.
- Lopes, C. M. (2005), «From *maximbombos* (buses) to *candongueiros* (minibuses) and *kupapatas* (táxi-bikes): the evolution of the passenger road transport in Luanda and in Huambo (1975-2000)», Comunicação apresentada na conferência AEGIS, 29 Junho-2 Julho, Londres.
- Ribas, Óscar (1997), *Dicionário de Regionalismos Angolanos*, Contemporânea Editora, Matosinhos.
- Roberts, B. (1994), «Informal economy and family strategies», *International Journal of Urban and Regional Research*, 18 (1), pp. 7-23.
- Solomon, M., et al. (1999), *Consumer Behaviour: a European Perspective*, Londres, Prentice Hall.
- Wallace, C. (2002), «Household strategies: their conceptual relevance and analytical scope in social research», *Sociology*, 36 (2), pp. 275-292.
- 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», 14-17 de Abril, Dakar.
- World Bank (2000a), *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport collectif en Afrique sub-saharienne. Série 1: le cas des gabkas à Abidjan*, Washington, SITRASS.
- World Bank (2000b), *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport collectif en Afrique sub-saharienne. Tome II: le cas de Bamako*, Washington, SITRASS.
- World Bank (2000c), *Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport collectif en Afrique sub-saharienne. Tome III: le cas de Nairobi*, Washington, SITRASS.
- 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.
- World Bank (2002), *Scoping Study – Urban Mobility in Three Cities: Adis Abbaba, Dar es Sallam, Nairobi*, SSATP Working Paper, 70, Washington, World Bank/ECA.