

## CANDONGUEIROS & KUPAPATAS:

acumulação, risco e sobrevivência na  
economia informal em Angola<sup>1</sup>

Ermelinda Liberato\*

A recente obra de Carlos M. Lopes, economista e especialista em economia informal, aborda a questão dos meios de transporte informais de passageiros em Angola. A questão central da obra, como o próprio título deixa adivinhar, desenrola-se à volta dos riscos, das estratégias e da acumulação de rendimentos daqueles que exercem sua atividade (laboral) no setor informal de transportes de passageiros, assim como as redes (primárias e secundárias) que são tecidas, mantidas e alargadas e que permitem o desenvolvimento da atividade. A proposta avançada pelo autor é de que os meios de transporte informais apresentam-se indispensáveis para a população angolana no geral, seja na mobilidade urbana, na periurbana, seja na provincial.

Carlos Lopes começa, assim, por apresentar e definir os conceitos de referência que são posteriormente analisados no decorrer da investigação, bem como as opções metodológicas que permitiram a realização da investigação. O autor justifica a escolha do objeto de estudo “transportes de passageiros na África Subsariana e os processos de organização e representação na economia informal” (p. 30), assim como o foco geográfico da pesquisa, “dois dos mais importantes centros urbanos angolanos que apresentam características específicas” (p. 27). Em seguida, o autor faz um enquadramento político, econômico e social de Angola, desde a independência à atualidade, uma contextualização que se revela essencial para perceber o surgimento e a evolução da economia informal, em particular no setor dos transportes de passageiros.

Assim, alguns eventos marcantes da história angolana – como a centralização da economia como resultado da política socialista<sup>2</sup>; a guerra civil, que levou ao fluxo migratório intenso, bem como a deslocamentos forçados, sobretudo para

---

a Doutoranda em Estudos Africanos pelo ISCTE-IUL (Instituto Universitário de Lisboa). Investigadora do CEA-ISCTE-IUL (Centro de Estudos Africanos do ISCTE-IUL).

1 LOPES, Carlos M. *Candongueiros & Kupapatas: acumulação, risco e sobrevivência na economia informal em Angola*. Lisboa: Principia. 2011. 208 p.

2 Trata-se do período de construção do estado socialista em Angola (1975-1991), marcado, sobretudo, pela centralização política (partido único) e pela centralização econômica (economia estatal).

as capitais provinciais (com destaque para a cidade de Luanda); a destruição das infraestruturas; a incapacidade do estado angolano de criar emprego (formal); a falta de bens essenciais; e, ainda, a apropriação de recursos e riquezas por parte dos grupos sociopolíticos no poder – são apontados pelo autor como as causas principais para a consolidação e a crescente importância da economia informal, não só de subsistência, mas igualmente como atividade geradora de rendimentos.

É nesse contexto que se inserem quase todos os setores da economia angolana, em particular os meios de transporte de passageiros. As dificuldades de gestão e de investimento no setor dos transportes, bem como as rotas de circulação limitadas conduziram ao aparecimento dos transportes informais, que passaram a melhor satisfazer as necessidades de deslocamento das populações. Assim, os *machimbombos*<sup>3</sup>, constantemente sobrelotados e avariados, foram gradualmente suplantados pelas viaturas ligeiras particulares. Se, por um lado, para as populações, os transportes informais representam um meio essencial de mobilidade e para aqueles que exercem a sua atividade nesse setor representam uma fonte de rendimentos que pode ir além da simples sobrevivência, permitindo, em muitos casos, a acumulação, por outro, é preciso ter igualmente em conta as “externalidades” negativas a que esses “trabalhadores” estão sujeitos, nomeadamente os riscos de segurança, a falta de direitos e de qualquer tipo de proteção social ou seguro, a ausência de controle legal, entre outros; aspectos esses que foram analisados pelo autor durante sua investigação, quer na cidade de Luanda, quer na de Huambo.

A principal diferença entre esses dois focos geográficos reside no fato de, em Luanda, os *minubuses* constituírem o “principal modo de mobilidade motorizada” (p. 43) e, em relação a Huambo, “esse papel ser assumido pelos mototáxis” (p. 43).

Na parte II da obra, Carlos Lopes traça um retrato sobre os meios de transporte urbanos de passageiros na cidade de Luanda, desde a independência (1975) à atualidade, realçando as deficiências nesse setor que conduziram ao aparecimento dos transportes de passageiros informais naquela cidade. Tal como nos outros setores da economia angolana, os transportes de passageiros informais surgiram da necessidade de satisfação da mobilidade das populações, dado que o setor oficial não conseguia dar resposta a essa procura. Assim, “numa primeira fase surgiram as viaturas ligeiras particulares, popularizadas pela designação de processo «quinhentos» e, posteriormente, as carrinhas de caixa aberta e os veículos ligeiros de transportes de passageiros” (p. 62). No final da década de

---

3 Autocarros, ônibus.

1980, surgem os *hiasses*<sup>4</sup>, de cor azul e branca, predominantes até a atualidade. São essas carrinhas ou *minubuses*, que na gíria luandense recebem o nome de *candongueiros*, que transportam diariamente grande parte da população residente na capital, não só no centro da cidade, mas sobretudo das zonas periféricas para a zona baixa da cidade de Luanda.

Com o fim da guerra civil, o aumento do investimento e da criação de infraestruturas fez com que a cidade se alargasse para as zonas periféricas, aumentando, assim, a necessidade de deslocamento dentro da própria cidade, levando ao aumento do trânsito e, logo, dos riscos do exercício dessa atividade (acidentes, poluição, falta de proteção social, etc). Por um lado, existem redes sociais que são estabelecidas entre os condutores, cobradores e proprietários dos veículos; por outro, essa atividade, “além de gerar oportunidade de sobrevivência, permite processos de acumulação de capital” (p. 74), sobretudo em relação aos proprietários, dado tratar-se do meio de transporte de passageiros “mais utilizado pela população da capital” (p. 89).

A parte III da obra é dedicada aos meios de transporte informais na cidade de Huambo. Essa cidade, ao contrário da paisagem “azul e branca” que caracteriza as estradas de Luanda, é dominada pelos mototáxis, ou *kupapatas*, designação *umbundu*<sup>5</sup> atribuída aos agentes que realizam sua atividade nesse setor. Os *kupapatas* surgiram no início da década de 1990 e, de forma mais expressiva, depois da “guerra dos 55 dias”<sup>6</sup>. Permitiram sua expansão não só a paralisação convencional dos *machimbombos* e *candongueiros*, bem como o mau estado das vias de circulação.

Tal como sucede com os *candongueiros*, os “kupapatas exercem uma atividade que se caracteriza por um pronunciado déficit de trabalho decente, qualquer que seja a dimensão que se queira considerar” (p. 153). Também em torno dos mototáxis se tecem redes assentes nas relações familiares e entre amigos, e a atividade permite não só a subsistência (motoristas) como também a acumulação de rendimentos (proprietários), assim como os riscos são semelhantes. Os

---

4 Expressão luandense que designa as viaturas Toyota hiasse, as quais predominam como meio de transporte informal em Luanda.

5 Língua Bantu falada na zona centro-sul da Angola.

6 A guerra dos 55 dias começou em 9 de janeiro de 1993, como resultado da não aceitação por parte da UNITA (União Nacional para a Independência Total da Angola) dos resultados eleitorais realizados no final de setembro de 1992. O regresso à guerra teve início ainda na cidade de Luanda, estendendo-se gradualmente às restantes províncias. Na província de Huambo, os confrontos duraram 55 dias, e nesse período a cidade esteve sob fogo intenso, isolada do resto do país, sem abastecimento alimentar ou de medicamentos. Depois de 55 dias de confrontos, o balanço foi claramente muito negativo: a cidade ficou completamente destruída, assim como as vias de circulação, e o número de feridos e mortos era muito elevado.

*kupapatas*, além de transportarem passageiros, também efetuam o transporte de mercadorias, como ilustram as fotografias que o autor introduziu na obra, mediante pagamento diferenciado. No entanto, em comparação com os *candongueiros*, os rendimentos auferidos pelos proprietários e pelos motoristas dos *kupapatas* são menos compensadores.

Com essa obra, Carlos Lopes dá mais uma contribuição para o estudo da economia informal, área que o autor tem se dedicado a investigar, demonstrando sua importância e dinâmica, não só como estratégia de sobrevivência, mas igualmente como estratégia de rendimentos. A obra demonstra, assim, a importância desses meios de transporte e sua contribuição para a economia do país, pois proporciona aos seus intervenientes uma atividade geradora de rendimento (emprego e ocupação), permite a circulação da moeda, bem como a interligação com outros setores (mecânica, abastecimento de combustível, limpeza das viaturas, etc.), criando, assim, uma dinâmica econômica intensa.

Das análises realizadas pelo autor, salientam-se as redes (primárias e secundárias), majoritariamente assentes nas relações de parentesco, vizinhança ou afinidade, que são estabelecidas e alargadas consoante a necessidade dos intervenientes, bem como a mobilidade “social” (ou profissional) que se opera dentro do setor. Como exemplo, o autor demonstra, no caso dos *candongueiros*, que os cobradores aspiram ser motoristas e estes aspiram ser proprietários de viaturas. Por sua vez, os proprietários anseiam ter mais viaturas, aumentando não só o rendimento, mas também a acumulação, que se pode traduzir em melhores condições de vida (habitação, consumo). Já em relação aos *kupapatas*, alguns motoristas conseguem adquirir “motorizadas usadas” e se transformam em motoristas proprietários, e os proprietários aspiram conseguir comprar outros veículos e aumentar sua frota.

Essa mobilidade entre as ocupações dentro do setor dos transportes informais pode ser encarada como uma “progressão” profissional, uma vez que representa uma passagem para os postos “mais elevados” na atividade, que se traduzem, posteriormente, em maior rendimento.

Ainda que Carlos Lopes seja bastante assertivo no esclarecimento entre as dinâmicas que se geram em torno dos *candongueiros* e em torno dos *kupapatas*, dos riscos que cada um dos intervenientes enfrenta e as redes que cada um estabelece, a verdade é que a obra não dispensa a necessidade de ser complementada com a leitura de outros estudos realizados pelo autor. Daí que, se fosse necessário definir a obra em uma só palavra, o termo mais adequado seria continuidade: continuidade de um trabalho rigoroso e sólido que Carlos Lopes vem desenvolvendo há longos anos em torno da economia informal e, especialmente, a identificação de

suas dinâmicas de funcionamento no contexto da sociedade angolana, em todos os setores, sendo o caso do transporte urbano de passageiros apenas uma parte do universo da economia informal.

Pela temática que trata e pelo tipo de argumentação que desenvolve, a obra interessa, evidentemente, a um público mais abrangente do que o correspondente a acadêmicos, assim como enriquece os estudos e as investigações sobre a economia informal e sobre as dinâmicas que se geram em torno da atividade dos transportes urbanos de passageiros informais, assim como leva a pensar sobre a importância desse setor em toda a dinâmica econômica não só das famílias angolanas, mas igualmente do próprio país. No entanto, esta poderia ser enriquecida com a comparação do mesmo fenômeno em outras cidades africanas, onde o transporte informal de passageiros assume igualmente papel protagonista, como é o caso de Douala<sup>7</sup> (para o caso dos mototáxis) ou Conacri<sup>8</sup> (para o caso dos *minibuses*), ou mesmo com outras cidades lusófonas no continente, como o caso dos *chapa 100* em Moçambique.

Fica aqui, então, uma pista para investigações futuras.

---

7 Capital dos Camarões.

8 Capital da República da Guiné.

