

EM BUSCA DO LÉVE-LÉVE: reflexões sobre cotidiano e mobilidade na cidade de São Tomé (São Tomé e Príncipe)¹

José Wilton Soares de Brito Souza²

Carlos Subuhana³

RESUMO

Neste artigo, apresento uma reflexão sobre as dinâmicas das cidades africanas contemporâneas, fundamentada em quatro experiências etnográficas que ocorreram em diferentes períodos na cidade de São Tomé (São Tomé e Príncipe). Meu intuito é conectar categorias analíticas como cotidiano e mobilidade às discussões antropológicas que são pertinentes. Com base nas observações realizadas em 2019, 2021, 2022 e 2025, destaco a lógica sociocultural que se manifesta no conceito de *léve-léve*, além de outras questões que surgem nesse contexto. O estudo é desenvolvido a partir de uma abordagem qualitativa, utilizando principalmente o método etnográfico através de observação participante, e pesquisa bibliográfica sobre as categorias e contextos mencionados. Além de entender as questões cotidianas de uma capital africana, convido a refletir sobre os aspectos de um Estado insular que está completando 50 anos de independência.

Palavras-chave: Cotidiano, Mobilidade, São Tomé e Príncipe, Léve-Léve.

¹ O artigo é um trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel em Antropologia pela Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB, bem como uma homenagem intelectual à diáspora santomense, cujas trajetórias, vivências e partilhas marcaram profundamente meu percurso acadêmico e pessoal e me inspiraram a pensar criticamente sobre os vínculos entre saber, identidade e pertencimento.

² Bacharel em Humanidades e Antropologia pela Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB; Mestre em Antropologia pela Universidade Federal do Ceará – UFC; Doutorando em Planejamento de Políticas Públicas pela Universidade Estadual do Ceará – UECE. Email: wbritobr@gmail.com

³ Professor de antropologia da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB. Email: subuhana@unilab.edu.br

IN SEARCH OF LÉVE-LÉVE: reflections on daily life and mobility in the city of São Tomé (São Tomé and Príncipe)⁴

José Wilton Soares de Brito Souza⁵

Carlos Subuhana⁶

ABSTRACT

In this article, I present a reflection on the dynamics of contemporary African cities, based on four ethnographic experiences that took place at different times in the city of São Tomé (São Tomé and Príncipe). My aim is to connect analytical categories such as everyday life and mobility to relevant anthropological discussions. Based on observations made in 2019, 2021, 2022 and 2025, I highlight the socio-cultural logic that manifests itself in the concept of léve-léve, as well as other issues that arise in this context. The study is developed from a qualitative approach, using mainly the ethnographic method through participant observation, and bibliographical research on the categories and contexts mentioned. In addition to understanding the day-to-day issues of an African capital, I invite you to reflect on the aspects of an island state that is celebrating 50 years of independence.

Keywords: Everyday life, Mobility, São Tomé and Príncipe, Léve-Léve.

⁴ The article is a course completion paper presented as a requirement for obtaining a Bachelor's degree in Anthropology from the University of International Integration of Afro-Brazilian Lusophony - UNILAB, as well as an intellectual tribute to the Santomean diaspora, whose trajectories, experiences and sharing have deeply marked my academic and personal journey and inspired me to think critically about the links between knowledge, identity and belonging.

⁵ Bachelor's degree in Humanities and Anthropology from the University of International Integration of Afro-Brazilian Lusophony - UNILAB; Master's degree in Anthropology from the Federal University of Ceará - UFC; PhD candidate in Public Policy Analysis and Planning from the State University of Ceará - UECE. Email: wbritobr@gmail.com

⁶ Professor of anthropology at the University of the International Integration of Afro-Brazilian Lusophony - UNILAB. Email: subuhana@unilab.edu.br

INTRODUÇÃO

Depois que São Tomé e Príncipe conquistou sua soberania, a partir de 1975⁷, as suas cidades passaram por um crescimento urbano que trouxe mudanças marcantes na maneira como as pessoas se deslocam no dia a dia. Podemos dizer, que em um aspecto mais amplo, as questões laborais, a burocracia e a organização das cidades africanas começaram a se adaptar aos padrões globais. Isso resultou em um aumento no uso de transportes motorizados, especialmente com a crescente utilização de carros particulares e serviços de táxi, tanto em automóveis quanto em motocicletas. Na cidade de São Tomé (capital do referido país), os táxis (carros), que são facilmente identificáveis pela sua cor amarelo-tradicional⁸, permitem que os passageiros solicitem corridas e fretes diretamente com os motoristas, que geralmente são trabalhadores do sexo masculino. Os táxis (motos), por sua vez, também guiadas por homens, são mais populares para viagens curtas e rápidas para um ou dois passageiros.

No que concerne aos investimentos e ações do governo santomense em mobilidade urbana, geralmente, esses se concentram na melhoria das estradas e na proteção da costa, no entanto, a qualidade e a segurança da mobilidade a pé são bastante afetadas pela ausência de semáforos e pela sinalização urbana ainda deficiente. Além disso, nos últimos anos, houve um aumento considerável no uso das vias públicas e na emissão de poluentes, resultado do alto consumo de gasolina e gásóleo.

São Tomé e Príncipe é um país rico em diversidade cultural e linguística, muito influenciado por sua história de colonização portuguesa e principalmente pelo legado africano que o moldou. No entanto, como em muitas outras ex-colônias, o arquipélago enfrenta desafios significativos, especialmente quando se trata de mobilidade urbana. Isso se torna um fator crucial que, de várias maneiras, contribui para a exclusão socioeconômica de muitos/as.

Nos bairros periféricos, onde residem pessoas que vivem em situação de vulnerabilidade e que historicamente foram marginalizadas, as deficiências em infraestrutura e transporte são evidentes. Apesar do país ser um pequeno território insular, isso torna o acesso às atividades cotidianas, como emprego, saúde e educação, uma verdadeira luta diária.

⁷ Em 12 de julho de 1975 proclama-se a independência nacional de São Tomé e Príncipe.

⁸ Nesse aspecto, podemos fazer referência as características dos táxis da cidade de Nova Iorque, onde a cor amarela predominante em suas pinturas foi idealizada por John Hertz (Chicago) ao se espelhar em um estudo realizado pela Universidade de Chicago, sobre o alcance e efeito que a cor amarela produz na visão humana. Para aprofundamento, ver: HODGES, Graham Russell Gao. **Taxi!** A Social History of the New York City Cabdriver. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2007.

Visto isso, este trabalho explora as sutilezas da mobilidade urbana em São Tomé, focando nas observações etnográficas do cotidiano entre 2019 à 2025. Assim, o questionamento é o seguinte: De que forma as dinâmicas cotidianas relacionadas à mobilidade urbana se manifestam na cidade de São Tomé entre os anos de 2019 à 2025, e qual a sua relação com o *léve-léve*? Os dados produzidos revelam que a mobilidade na cidade se dividiu, com os veículos motorizados, especialmente as motos-táxi, se tornando predominantes e um meio para subsistência. Além disso, nos últimos tempos, o uso de veículos motorizados particulares, como carros e motocicletas, se tornou cada vez mais importante para a rotina das pessoas na utilização de transportes individuais. Concomitantemente, discutimos os fatores socioculturais que moldam a lógica social conhecida como *Léve-Léve*, que ajuda a entender o dia a dia dos/as santomenses. Em seguida, abordamos a relação do *Léve-Léve* com o capitalismo, refletindo sobre os consumos, os impactos e as alternativas que isso traz para a mobilidade no contexto em questão. Por fim, revisamos os argumentos apresentados ao longo do texto e concluimos com uma reflexão final.

CIDADES AFRICANAS CONTEMPORÂNEAS: O CASO DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

Observações iniciais e Aspectos gerais sobre São Tomé e Príncipe

As cidades africanas contemporâneas têm características bem distintas, refletindo dinâmicas culturais, sociais, econômicas e ambientais que mostram tanto as heranças do colonialismo quanto as mudanças globais. Nesse cenário, São Tomé e Príncipe, um arquipélago localizado no Golfo da Guiné, se destaca como um exemplo único de urbanização em pequena escala, com um histórico próprio e desafios específicos relacionados à sua população, às suas características insulares, à uma economia agrícola e às especificidades para construção de um desenvolvimento sustentável.

Essas cidades são um reflexo da rica e complexa história do continente africano, marcada, em parte, por processos de colonização e pelos movimentos de libertação e descolonização que se seguiram. Embora muitos países africanos tenham conquistado as suas independências no século XX, essas mudanças ainda são bastante recentes. Isso resultou em transformações sociais, econômicas e urbanas significativas em suas cidades.

Em termos de primórdios de independências, o primeiro país africano a conquistar a sua foi a Libéria, que apesar de não ter vivido intensa dominação colonial em face de seu caráter de assentamento para ex-escravizados, se libertou da *American Colonization Society* (ACS)⁹ e Estados Unidos em 1847 (MORGAN, 2006).

No que diz respeito aos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), com exceção de Guiné-Bissau que se tornou independente em 1973, todos os outros conseguiram sua independência em 1975. São Tomé e Príncipe, concretizou tal feito há quase 50 anos, ou seja, em 12 de julho de 1975 se desvinculou das amarras administrativas de Portugal, o que também levou à sua existência enquanto uma República Democrática.

Durante o período colonial, a urbanização se concentrou principalmente na cidade de São Tomé, ou seja, a capital do país, com estruturas administrativas, residenciais e de serviços voltados para a elite colonial da época. No entanto, depois de conquistar sua independência, o país teve que lidar e ainda lida com uma série de desafios estruturais desencadeados, como a fragilidade da economia nacional, a dependência de ajuda financeira externa para resolução de problemáticas e efetivação de infraestruturas urbanas. Assim, as cidades de São Tomé e Príncipe passaram a ter um papel importante na organização do território insular e na vida socioeconômica da população.

O referido país é um pequeno território insular atravessado pela linha do Equador, com extensão territorial de 1001 km². A nação é formada pelas ilhas de São Tomé, onde fica situada a capital, e Príncipe, que é uma região autónoma, além de outros ilhéus, como o famoso e memorável Ilhéu das Rolas e o Ilhéu das Cabras. De acordo com o Instituto Nacional de Estatísticas (INE), tomando como base o Quinto Recenseamento Geral da População e Habitação (V RGGPH, 2024), a população do país é de aproximadamente 209.617 habitantes, desses, 67,2% vivem em áreas urbanas, sendo Água Grande o distrito mais populoso, abrigando 38,5% da população total.

A nação em questão é organizada politicamente por meio de uma república semipresidencialista que adota a democracia representativa. Isso significa que o primeiro-ministro é o chefe de governo, enquanto o presidente desempenha o papel de chefe de Estado. O poder legislativo de São Tomé e Príncipe é unicameral¹⁰, ou seja, conta com uma única assembleia nacional composta por 55 deputados/as.

⁹ Acerca da ACS, ver Purvis (1997).

¹⁰ Em comparação e em termos de países lusófonos, o Brasil é o único país que possui sistema legislativo composto por Câmara de deputados e Senado Federal, ou seja, um sistema bicameral.

Podemos dizer que, a cidade de São Tomé é pequena em termos de escala, se comparada aos grandes centros urbanos do próprio continente africano, porém sua complexidade é evidente em suas dinâmicas sociais, culturais e espaciais. O que pode ser percebido sem muitas dificuldades ao caminharmos pelas ruas principais e outras localidades afastadas do centro comercial principal, seja pelos antigos casarões portugueses que ainda existem espalhados pelos diversos distritos e roças do país, quanto pelos elementos coloniais presentes nas arquiteturas de construções que refletem as aspirações modernas de seus habitantes. Ou seja, caminhar pelas ruas santomenses é um fator e atitude de observação, que, no caso em questão, serviu para compor um mosaico de historicidades, que mostrou a existência explícita de um passado colonial¹¹ ainda recente, o presente do pós-independência e o pensamento acerca dos desafios futuros.

Com isso, a partir do ponto de vista etnográfico, é importante ter em mente como os santomenses se apropriam da cidade¹². Por exemplo, foi possível perceber a existência de um comércio ambulante fervoroso e do comércio que é realizado nas ruas e calçadas da capital.

Nos dias de domingo, há uma feira/comércio de roupas, calçados e outros objetos novos e usados que funciona na rua que é cortada pelo Rio Água Grande, próximo a Empresa de Água e Eletricidade (EMAE). Da mesma forma, nos domingos o mercado de Bôbô Fôro¹³ e outros adjacentes tem seu pleno funcionamento, reunindo vendedores/as e fregueses de vários distritos do país. Por outro lado, podemos notar que muitas lojas e estabelecimentos comerciais no centro de São Tomé ficam fechados nos dias de domingo, fator que é bem comum em boa parte do mundo, principalmente no Brasil.

Em São Tomé, esses lugares não são apenas de troca econômica, mas também de sociabilidade e reprodução cultural. Assim, práticas como a oralidade de saberes, os gestos cotidianos de solidariedade e a performance das identidades santomenses ganham notoriedade vital. Por exemplo, as mulheres¹⁴ santomenses, sobretudo, desempenham um importante papel que é central no funcionamento da economia humana urbana (informal), ocupando, com seriedade, criatividade, coragem e muita dedicação, os espaços públicos de São Tomé.

¹¹ Sobre o aspecto de passado colonial, ver: Balandier, G. A Noção de Situação Colonial. *Cadernos De Campo (São Paulo - 1991)*, 3(3), 107-131, 1993.

¹² Tal questionamento serviu para orientação, e não caracteriza o problema deste artigo. No entanto, é fator de interesse para uma futura possível pesquisa sobre tais impressões.

¹³ Mercado público inaugurado em 2020 em detrimento do fechamento do Mercado Municipal da Cidade capital.

¹⁴ Tal aspecto também é comum em outros países africanos, como o caso de Cabo Verde. Ver: SILVA, M. I. M. Gênero, turismo e comércio de rua: um estudo etnográfico sobre as peixeiras da Ilha do Sal, Cabo Verde. Dissertação (Mestrado em Antropologia) - UNILAB/UFC, Fortaleza, 2024.2024. 119 f.

Levando em consideração a realidade de um Estado-Nação africano ainda recém formado, São Tomé e Príncipe enfrenta, como muitos outros países, o fenômeno global do desemprego, que, para a população mais jovem, dificulta para a sua permanência no próprio país, ou seja, ausência de oportunidades laborais no setor público, privado e no terceiro setor. Nesse sentido, muitos jovens deixam o país para tentarem a vida em países europeus, sendo Portugal um dos principais destinos.

Dados de um estudo do Banco Mundial (2024), mostram que a diáspora santomense é estimada em 39.773 pessoas, equivalente a cerca de 18% da população residente do arquipélago, dos quais 52% possuem menos que 30 anos e 52% residem em Portugal (19.702 pessoas contabilizadas em 2023). Ainda segundo o estudo, a motivação para migração constante para Portugal se dá pelos laços econômicos e culturais, e também pelo impulsionamento recente do acordo de mobilidade da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

A partir dos fatores acima colocados, podemos dizer que o povo santomense em seu potencial artístico, produz obras musicais que expressam a sua existência e resistência as dificuldades do pauperismo global, ao mesmo tempo que narram sobre o seu cotidiano e cultura. Por exemplo, grupos e artistas como África Negra, Kalú Mendes, Jorge Neto, Camilo Domingos, Haylton Dias, Os Vibrados, Calema, Rapazes do Milongo, e dentre outros/as que utilizam o crioulo santomense para cantar sobre desigualdades sociais, problemas nacionais e sonhos de mobilidade, ou seja, uma forma de reapropriação simbólica do espaço urbano.

Dito isto, na seção seguinte, iremos tratar um pouco sobre a expressão léve-léve e os seus significados, mesclando alguns aportes bibliográficos e dados produzidos durante as imersões etnográficas durante os períodos vivenciados em São Tomé, na tentativa de construir condições propícias para uma discussão antropológica.

LÉVE-LÉVE: SUBSÍDIOS ANTROPOLÓGICOS PARA SE PENSAR SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

*“Léve-léve
Não é sabotagem, nem malandragem
Léve-léve
Não é máxima velocidade, sem fazer travagem
Léve-léve
É guiar com acerto sem desacerto
Léve-léve*

*Não é andar na paródia, noite e dia, dia e noite sem parar...
E entrar na repartição, com relógio normal a hora que Deus quer...
Léve-léve não é isso!
Léve-léve
É providência que traz sempre promessa, com muita conveniência
Leve-Leve meu patrício, é fazer sacrifício e entrar no Liceu a hora
Léve-léve...”*

(“Léve-léve”, música Kalú Mendes, letra Alda Espírito Santo, 1990)

Ao se chegar¹⁵ em São Tomé e Príncipe, podemos dizer que é comum ouvir a expressão *léve-léve* em diversas situações da vida cotidiano. De acordo com o Dicionário Priberam da Língua Portuguesa (DPLP), o conceito de *léve-léve* pode ser traduzido como algo feito com muita calma e sem pressa. No entanto, sua tradução literal não compreendida a partir de um viés aprofundado do cotidiano santomense, empobrece seu alcance discursivo e simbólico. Percebemos, que para o povo santomense, trata-se de uma filosofia de vida que orienta comportamentos e direciona para os seus caminhos, expectativas e interações sociais. Ou seja, mais do que uma simples expressão linguística, forma de falar ou um ditado popular, o *léve-léve* carrega consigo uma forma de perceber e existir no mundo, contrariando a ideia de preguiça¹⁶ ou indiferença frente aos problemas cotidianos e laborais, mas de uma forma particular de se relacionar com o tempo, com o trabalho e com as pessoas.

Temporalidade, ritmos e mobilidade locais

Durante as observações de campo, ficou evidente como o fator “tempo” em São Tomé e Príncipe não se alinha à correria e a demasiada confusão urbana ou à inflexibilidade de cronogramas de agendas externas. Apesar de haver os chamados horários de pico que são comuns em boa parte do mundo globalizado, devido ao fenômeno do início e término dos expedientes laborais, podemos dizer, que, em São Tomé tais atividades não estão necessariamente condicionadas ao elemento temporal em sua completude, mas se organizam no seio de relações sociais, condições climáticas e necessidades imediatas do dia a dia. Dessa forma, os prazos são um tanto flexíveis, como a espera natural da vida humana e o imprevisto

¹⁵ Apesar da minha primeira viagem para São Tomé ter sido em 2019, desde 2012 eu já escutava a expressão *léve-léve* sendo falada por alguns estudantes santomenses (atualmente egressos) da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira – UNILAB, instituição onde estudei e conheci muitas pessoas advindas dos PALOP.

¹⁶ Geralmente, tal discurso, sob a égide do colonialismo português, se disseminava e assemelha a ideia não embasada de que os povos indígenas do Brasil eram preguiçosos e sem disposição para o trabalho.

cotidiano, que compõem uma forma de temporalidade que foge aos modelos lineares e quantitativos (ocidentais) do tempo.

Dessa forma, mesmo não sendo o objetivo colocar em evidência uma Antropologia do Tempo, vale ressaltar segundo Fabian (1983), que o tempo além de sua dimensão física, alicerça significados que perpassa os aspectos sociais, culturais e políticos que molda a maneira que as pessoas experienciam a realidade. Nesse viés, apesar da diferença de fuso-horários (no caso de ser aqui um brasileiro a pesquisar São Tomé, e, que a diferença horária é contabilizada em três horas), enfatizamos que a percepção acerca do tempo experienciada em São Tomé, é, em grau de analogia, científica apenas¹⁷, visto que, o intuito da presente análise é o aprendizado cultural e a interpretação a partir do que é observado, ou seja, a relação entre o “nós” (antropólogo/a) e o “outro” (comportamento e cultura estudada).

Além das temporalidades, o *léve-léve* pode ser pensando a partir das sociabilidades e estruturas de solidariedade, que é um ponto importante que a pesquisa de campo nos mostrou, ou seja, o *léve-léve* também se manifesta nas relações interpessoais.

Nessa lógica, a hospitalidade, o modo de ouvir as pessoas, o “senso comunitário” (SEIBERT, 2001), e uma certa ausência de rigidez em normas de convivência, formam relações sociais marcadas por apoio mútuo, aproximando-se daquilo que em Cabo Verde se chama de *djunta-mon*, ou seja, ajuda ou força comunitária. Assim, o que está aqui em evidência é a inclinação social do povo santomense para o coletivo, fator compartilhado por muitas sociedades africanas, onde o tempo é ressignificado e as obrigações cotidianas se tornam fluídas com a convivência entre as pessoas.

Nessa perspectiva, o *léve-léve* poder ser pensando enquanto um ritmo que destoa dos modelos ocidentais? Enquanto ritmo, tomamos a noção proposta por Lefebvre (1992), que ultrapassa o viés da musicalidade para inscrever-se nos corpos, nas ruas, nos gestos e nas temporalidades do cotidiano. Dessa maneira, o *léve-léve* pode ser pensado também a partir de ritmologias sociais que se contrapõem às temporalidades aceleradas do capitalismo global. Trata-se então de um tempo vivido que valoriza a pausa, o fôlego, o encontro, a espera, e que se traduz em um modo de vida onde a produtividade não é medida em termos de velocidade, mas de convivência real, saúde mental e equilíbrio vital.

Segundo as observações etnográficas realizadas, esse *ethos*, manifesta-se não apenas nas interações interpessoais, mas também na maneira como se estrutura a mobilidade urbana

¹⁷ Em uma tentativa de fugir do etnocentrismo que por vezes o próprio/a pesquisador/a não autopercebe.

e rural. Ou seja: a espera pelo transporte coletivo não é motivo de ansiedade, os condutores não aderem a um ritmo agressivo¹⁸ de direção, os próprios deslocamentos a pé ou de bicicleta são preferidos em função de distâncias relativamente curtas (visto que São Tomé é um pequeno país insular e as distâncias são diferentes em relação a outros países maiores) e da possibilidade de encontro e interação entre as pessoas.

Considerando a mobilidade enquanto prática social e dimensão constitutiva do cotidiano, em seus aspectos simbólicos, econômicos e políticos (Augé, 1995; Urry, 2007), em contextos insulares africanos, como é o caso em questão, a mobilidade adquire características específicas que não podem ser compreendidas fora das lógicas culturais e temporais de São Tomé e Príncipe. Nesse sentido, o modo *léve-léve* condiciona a própria ideia de mobilidade santomense, pois, funciona como tipo de ritmo social que imprime lógica específica aos deslocamentos, interações sociais e práticas cotidianas em torno das infraestruturas.

Portanto, a mobilidade em São Tomé, deve ser entendida como uma prática cultural bastante complexa, que, ao contrário do modelo hegemônico ocidental que associa sempre o movimento à aceleração e a efetividade das atividades, no referido país, o deslocamento é antes de tudo um processo relacional. Percebemos isso nas ruas das cidades de São Tomé, por exemplo, na própria capital São Tomé, em Guadalupe e Trindade, onde o ato de caminhar é uma prática comum e não estigmatizada, mesmo em contexto urbano santomense, o tempo de espera entre um expediente e outro é espaço de conversa e sociabilidade, de partilha de notícias e de reforço dos laços comunitários. Ou seja, a ideia de atraso laboral e social, é ressignificado como parte do fluxo diário da vida, e não como falha moral e passível de punição.

Infraestrutura, transporte e circulação humana em São Tomé

A infraestrutura viária de São Tomé e Príncipe, ainda que limitada em termos técnicos, é plenamente funcional dentro da sua própria lógica social local. As estradas principais por exemplo, são pavimentadas e conectam as zonas urbanas do centro comercial aos lugares turísticos (geralmente zonas mais afastadas do centro), enquanto as estradas de terra batida são comuns nas áreas rurais, principalmente as Roças¹⁹.

¹⁸ Apesar de que nos últimos anos, acidentes envolvendo carros e motocicletas terem sido frequentemente noticiados.

¹⁹ No passado colonial santomense, as Roças eram grandes propriedades rurais portuguesas que produziam café e cacau.

No caso dos transportes coletivos informais, podemos perceber a predominância dos veículos conhecidos como *hiaces*, ou seja, as *vans*, ou como chamamos no Brasil, *topiques*, que funcionam a partir de lógicas mais ou menos flexíveis, adaptando seus horários e itinerários a partir da demanda, sendo mais comum entre os períodos diurnos e de expediente laboral. Já no caso dos transportes individuais, os carros e principalmente motocicletas (táxi), por exemplo, não há horários rígidos nem necessidade de pressa, o transporte move-se ao ritmo da convivência, da troca e da improvisação. Tais características que são frequentemente mal interpretadas por uma perspectiva exógena como ineficiência ou improdutividade, quando, na verdade, caracterizam um sistema socialmente complexo, eficaz e coerente frente a cultura de São Tomé e Príncipe. No sentido que infere Bhabha (1990), é importante levar em conta que a organização socioespacial desses territórios periféricos possui uma lógica própria, com suas diversas características culturais, históricas, políticas e econômicas. Sendo que, muitas vezes, essas particularidades vão além de qualquer entendimento baseado em uma única racionalidade ou ideologias ocidentais, que tentam impor uma visão universal e determinista sobre alguns fenômenos.

Vale destacar, que no caso das mototáxis ou “motoqueiros” como são chamados os homens que se utilizam de forma laboral das motocicletas para transportar pessoas nas cidades de São Tomé, esses trabalhadores são de fundamental importância na mobilidade urbana do país, como também são o meio de sustento para vários santomenses. Conforme percebemos no relato abaixo:

Chamo-me Abdu, tenho 24 anos. Acabei a escola com 17, mas não tinha nada pra fazer. Meu pai tem uma moto antiga, comecei a usar pra levar vizinhos. Hoje, é com ela que safo²⁰. Se chover, não ganho. Se tiver fiscalização de tropa²¹, corro risco. Mas parar? Epa, não posso parar. (Relato de Abdu, São Tomé, 20 de junho de 2021).

O depoimento do motoqueiro acima, nos coloca para reflexão, uma situação de dependência econômica total do trabalho com a mototáxi. Ou seja, sua trajetória exemplifica um fenômeno recorrente em boa parte do mundo²² onde a motocicleta funciona como um mecanismo de agência socioeconômica em um país insular com oportunidades laborais restritas. Vale destacar, que a maior parte dos motoqueiros atua fora de qualquer regulamentação estatal. Alguns não possuem carteira de motorista/carta de condução, e, em alguns casos o uso de capacete é frequentemente negligenciado, principalmente para para o

²⁰ Safar significa desenrascar ou no sentido de buscar sobrevivência.

²¹ Expressão usada para se referir a polícia nacional ou autoridades de fiscalização e defesa nacional.

²² No Brasil, os mototáxis são também bastantes comuns em várias regiões, tanto no interior como nas capitais.

uso dos passageiros. No entanto, muitos usuários das mototáxis (tanto os residentes como os turistas) percebem o serviço como indispensável para a locomoção em São Tomé e Príncipe.

Conforme relato de outro motoqueiro a seguir, percebemos a importância desse tipo de serviço no país em questão: “Tem estrada onde nem carrinha²³ passa. Só mota. Um dia levei uma senhora em trabalho de parto de Monte Café até bairro²⁴ hospital. Se fosse esperar ambulância, perdia bebé.” (Armindo, 34 anos, 23 de junho de 2021).

O relato acima evidencia como os motoqueiros conseguem resolver problemas que o Estado santomense não alcança, sobretudo em áreas rurais e de difícil acesso. Ou seja, eles se tornam atores incisivos e logísticos do cotidiano, prestando um serviço essencial de caráter público, embora trabalhem à margem da formalidade estatal.

Essa situação é bastante comum em outros países africanos. Segundo Ehebrecht, Heinrichs e Lens (2018), os serviços de mototáxi têm um papel importante ao oferecer opções de transporte público na África Subsaariana. Essa realidade acontece porque o Estado não consegue fornecer subsídios suficientes para manter um sistema de transporte público eficiente. Como resultado, muitas empresas de transporte, tanto estatais quanto privadas, enfrentam dificuldades e acabam desaparecendo. Além disso, o crescimento rápido da população nesses países aumenta a demanda por transporte, que muitas vezes não é atendida adequadamente. (*Ibidem*, p.243-244, 2018).

Nesse caso, é importante ressaltar que a mobilidade santomense não é apenas condicionada pela escassez de recursos técnicos ou pela topografia acidentada (o território santomense é bastante montanhoso), mas é também moldada pela disposição cultural em aceitar o tempo como fluxo e não como urgência. Assim, podemos perceber que os limites físicos das estradas santomenses, se conectam simbolicamente ao modo de vida *léve-léve*.

Em síntese, conforme as observações em campo, percebemos que a prática das mototáxis em São Tomé e Príncipe está fortemente associada a uma juventude masculina urbana, que busca o sustento, e, são um dos principais meios para a mobilidade humana no arquipélago, bem como, parte essencial da engrenagem no sistema socioeconômico do país. Nesse sentido, os motoqueiros atuam na interseção entre economia informal, juventude e infraestrutura precária, onde são mediadores invisíveis de fluxos humanos.

²³ Caminhonete o carro com carroceria, 4x4.

²⁴ Bairro Hospital é o nome dado a um bairro santomense onde fica situado o Hospital Dr. Ayres de Menezes.

LÉVE-LÉVE: SOCIEDADE INSULAR, MODO DE VIDA ALTERNATIVO E OPOSIÇÃO AO PENSAMENTO OCIDENTAL

Atualmente, em um mundo cada vez mais centrado na eficiência, na produtividade e no consumo exacerbado, o conceito de *léve-léve* surge como uma reflexão e modo existencial que vai na contramão do capitalismo global. Conforme já foi pontuado nos tópicos anteriores, esse modo de vida não se trata de um atraso social ou de algo incoerente, mas sim de uma construção cultural singular que valoriza as formas de viver mais tranquilas e equilibradas.

Nesse viés, o *léve-léve* pode ser visto como uma forma de oposição ao pensamento ocidental e uma tentativa de resistência simbólica às práticas coloniais e neoliberais que dominam as sociedades contemporâneas.

A insularidade de São Tomé e Príncipe

O conceito de insularidade, frequentemente associado ao isolamento ou características geográficas, tem ganhado força nas discussões antropológicas enquanto uma categoria analítica usada para compreender fenômenos sociais em contextos insulares. Segundo alguns especialistas, a referida categoria é compreendida como um fenômeno identitário amplo que ultrapassa os limites físicos, assumindo dimensões simbólicas, culturais e políticas.

De acordo com Mata (2006), por exemplo, ao ter estudado sobre os discursos e representações acerca de São Tomé e Príncipe, enfatiza que: “A insularidade são-tomense configura uma experiência de (re)construção constante da identidade, numa geografia limitada, mas rica em memória e diversidade.” (Ibidem, 2006, p. 87). Ainda segundo a autora, tal condição, produz, “[...] simultaneamente, um sentimento de isolamento e de pertença singular, intensificando o sentido de comunidade”. (Ibidem, 2006, p. 90).

Nesse sentido, podemos perceber como o fato de ser uma ilha influencia a formação da identidade da referida nação. Isso acontece tanto pela rotina diária, que é moldada pelas características de viver em um local insular, onde o oceano está sempre presente e oferece diversas possibilidades de atividades econômicas e de sobrevivência, como a pesca tradicional, lazer e turismo, quanto pela estrutura social própria e as relações com outros países do continente africano. Segundo Nascimento (2008), nesse arquipélago, “a insularidade não deve ser vista apenas como um fator de isolamento, mas também como um espaço de experimentação histórica e cultural” (NASCIMENTO, 2008, p. 45).

Insularidade e pós-independência

Em momentos após a conquista da independência, São Tomé e Príncipe ganha uma complexidade maior. É importante lembrar que o arquipélago foi usado como uma estrutura colonial, o que teve um impacto profundo na formação de uma sociedade crioula. Depois da independência, no entanto, o desafio de criar uma identidade nacional está fortemente ligado à experiência de viver nessas ilhas, uma identidade que tem sobretudo raízes africanas, mas que é diferente das culturas continentais.

Outra possibilidade reflexiva, é que essa experiência pode ser interpretada como fator constitutivo de resistência cultural. No país em questão, a manutenção de línguas crioulas de base portuguesa, por exemplo, “[...] três autóctones (santome, lung’le e angolar)²⁵ e o kabuverdianu, nativo da Alta Guiné, além do português, que é língua oficial desde 1975.” (AGOSTINHO; BANDEIRA, p.209, 2017), juntamente com as práticas religiosas²⁶ locais e expressões culturais²⁷ e os ritmos musicais únicos, reforçam essa resistência e ajudam a consolidar uma identidade coletiva forte. Entende-se, que esse diverso repertório cultural presente em São Tomé e Príncipe, é, muitas vezes, um fator de equilíbrio frente ao discurso da globalização e da homogeneização cultural, no entanto não é algo permanente. Assim conforme salienta Hall (2006), ao argumentar que a identidade é percebida como uma “celebração móvel”, e, “transformada continuamente em relação às formas pelas quais somos representados ou interpelados nos sistemas culturais que nos rodeiam”, ou seja, “é definida historicamente e não biologicamente” (*Ibidem*, 2006, p.12-13).

A partir dessa visão, para além da resistência sociocultural percebida em São Tomé e Príncipe, bem como da sua inserção em um cenário maior de representação e percepção do continente africano, apesar da importância dessas manifestações para o fortalecimento das identidades locais, elas também dialogam com os modos como a África é vista e representada no sistema global. Em síntese, podemos dizer que o continente africano muitas vezes é visto como uma espécie de ilha, devido à sua exclusão econômica, à dependência tecnológica (dependência esta produzida pelo próprio sistema econômico ocidental) e aos estigmas ligados

²⁵ Segundo Agostinho e Bandeira (2017), O santome e o angolar são autóctones da Ilha de São Tomé e o lung’le é autóctone da Ilha do Príncipe.

²⁶ Para além das práticas em torno do cristianismo, podemos ressaltar as crenças tradicionais africanas presentes no território.

²⁷ Ver: MARINHO, V. A. Santomé téla ô! Cultura em São Tomé e Príncipe. Revista África e Africanidades - Ano 3 - n. 9, maio, 2010 - ISSN 1983-2354.

ao discurso e exploração colonial. Infelizmente, essas questões ainda contribuem para que o continente continue sendo visto de forma estigmatizada e marginalizada.

Assim, falar em insularidade também é falar sobre um tipo de invisibilidade e silenciamento impostos ao longo da história. Por outro lado, a ideia de pensar as insularidades africanas é também refletir sobre a África a partir de suas próprias capacidades intelectuais, criativas, produtivas e de resistência real, além de considerar as forças locais e globais que influenciam suas dinâmicas.

Alternativas do ser, do saber e do tempo em São Tomé e Príncipe

A chamada modernidade ocidental, enquanto projeto civilizatório vinculado às empresas coloniais, impuseram ao mundo uma lógica única de ser, saber e estar no tempo (Quijano, 2000; Mignolo, 2007). A colonialidade do tempo, em especial, manifesta-se na normatização de ritmos acelerados, na centralidade do trabalho produtivo e na disciplinarização dos corpos segundo a temporalidade do capital (Mbembe, 2018; Federici, 2004). Com base nos constructos mentais idealizados pelo ocidente, essa temporalidade expropria não apenas recursos e riquezas materiais, mas também formas de vida e experiências do tempo ancestrais, plurais e locais.

Da mesma forma, Thiong'o (2009), ao tecer argumentos sobre a fragmentação cultural da África, destaca como a colonialidade deturpou e deteve as linguagens e as cosmovisões africanas, e colocou no lugar a lógica do “agora europeu”, que nega o passado ancestral e compromete a construção de futuros alternativos. Nesse sentido, a imposição de um tempo unívoco e ocidental não é apenas uma abstração conceitual, mas uma prática e violência simbólica que reorganiza ao seu bel-prazer, os modos de existir e pensar.

Assim, podemos enfatizar que em São Tomé e Príncipe, arquipélago marcado profundamente pelo legado escravista e dos sistemas de produção agrícola em larga escala (*plantations*), o modo de vida cotidiano emerge como uma oposição a temporalidade ocidental. Esse modo de vida, ou seja, o *léve-léve*, não apenas desacelera, mas desprograma²⁸ as pessoas da lógica da produtividade incessante (o que podemos pressupor uma desvinculação da memória de um passado escravista), operando um deslocamento ontológico que Cusicanqui (2010) chamaria de “descolonização do ser”. A partir de uma ontologia

²⁸ No sentido de fazer uma nova programação, uma nova base.

relacional, o tempo é vivido em função do corpo, do clima, das relações humanas e da circularidade do cotidiano, tudo isso em oposição à linearidade teleológica do tempo moderno.

Nesse sentido, refletir sobre o *léve-léve* é pensar uma outra Ontologia. Seguindo a proposta de Escobar (2014), segundo a qual infere sobre um universo plural, ou seja, “um mundo onde cabem muitos mundos”, que se constrói a partir de ontologias locais, e, conforme já adiantava Santos (2001), uma forma de pensar local e fazer global. Esse modo *léve-léve*, articula práticas de reciprocidade, de convivialidade, de presença no presente, negando a separação cartesiana entre corpo e mente, natureza e cultura, trabalho e lazer. O *léve-léve* então, não é uma forma atrasada de existir no mundo em relação à modernidade, como sugerem certos discursos desenvolvimentistas, mas sim uma recusa cotidiana a participar do regime civilizatório que converte o tempo em mercadoria e o corpo em máquina.

Assim como destaca Mbembe (2018), o pós-independência nos países africanos é um espaço onde o tempo é vivido de forma descontínua, fragmentária e relativamente contraditória. Nesse sentido, com relação ao *léve-léve*, a sugestão é que deve ser compreendido a partir de uma temporalidade própria, não por uma resistência nostálgica, mas sim, por uma invenção política e social do presente. Ou seja, tal modo não busca retornar a um passado idealizado (o que não teria sentido), mas instaurar uma alternativa viva e latente à hegemonia ocidental de tempo, corpo e trabalho.

Dessa maneira, ao centrarmos na crítica ao capitalismo global, onde tal sistema ao naturalizar a necessidade de crescimento econômico, competitividade e aceleração, instituiu um modelo de existência baseado na escassez, no cálculo e na exploração. O *léve-léve*, no que lhe concerne, ao valorizar o tempo livre, os laços comunitários e a conexão com os ciclos naturais, formula uma crítica prática, vivida e incorporada ao imperativo produtivista desenfreado. O *léve-léve* não se opõe ao trabalho em si, mas ao trabalho alienado, separado da vida, da comunidade e do prazer.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta reflexão, a noção de *léve-léve* revelou-se muito mais do que uma simples expressão linguística ou traço cultural. Ela emerge como uma percepção social que orienta práticas, regula tempos e molda os sentidos de estar e circular na cidade. O *léve-léve*, longe de ser um sinal de passividade, irresponsabilidade ou lentidão, aparece como um modo

estratégico e profundamente situado de lidar com os desafios materiais, históricos e afetivos que atravessam a vida urbana santomense.

As conversas cotidianas, a escuta atenta das narrativas locais, a observação participante das rotinas e o engajamento com as pessoas que contribuíram para a pesquisa, permitiu acessar camadas sutis de significados atribuídos aos deslocamentos, aos ritmos da cidade e às formas de negociação com o tempo. Mais do que um diagnóstico sobre problemas de mobilidade urbana ou infraestrutura, este trabalho enveredou em lançar luz sobre como as pessoas vivem, pensam e sentem suas circulações no espaço, revelando que a mobilidade não é apenas física, mas também simbólica, vivida e política.

Por conseguinte, a abordagem etnográfica mostrou-se de fundamental importância não apenas para compreender os modos de vida em São Tomé, mas também para questionar categorias analíticas universalizadas sobre cidade, trânsito, tempo e modernidade. Ao tomar o *léve-léve* como fio condutor, foi possível dar centralidade a uma perspectiva situada, que valoriza os saberes locais e reconhece a potência de outras formas de habitar e as possibilidades de ser pensar o mundo urbano.

Assim, concluir esta reflexão é, na verdade, reforçar a abertura que a etnografia propicia, ou seja, a escuta contínua, o deslocamento das certezas e o compromisso com uma antropologia que se deixa afetar pelas vozes e temporalidades que encontra. Em São Tomé, o *léve-léve* não é apenas um modo cotidiano de traçar e findar o dia, mas sim um modo de ser pautado na vida em comunidade.

REFERÊNCIAS:

- AGOSTINHO, Ana Livia dos Santos; BANDEIRA, Manuele. Línguas Nacionais de São Tomé e Príncipe e Ortografia Unificada. (2021). **Revista Internacional Em Língua Portuguesa**, 31, 209-229. Disponível em: <https://doi.org/10.31492/2184-2043.RILP2017.31/pp.209-229>
- BANCO MUNDIAL. **Dinâmicas de Migração e Remessas em São Tomé e Príncipe: Desafios e Recomendações**. SOCIAL PROTECTION & JOBS. DISCUSSION PAPER. No. 2501, JANUARY 2025.
- BHABHA, H. **Terceiro espaço**. Londres: Lawrence & Wishart, 1990.
- CERTEAU, M. A invenção do cotidiano 1: artes de fazer. (3ª ed.) Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- CUSICANQUI, S. R. **Ch'ixinakax utxiwa: uma reflexão sobre práticas e discursos descolonizadores**. São Paulo: Editorial Autonomia Literária, 2010.
- DICIONÁRIO PRIBERAM DA LÍNGUA PORTUGUESA (DPLP). **"leve-leve"**, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2025. Disponível em: <https://dicionario.priberam.org/leve-leve>.
- EHEBRECHT, D; HEINRICHS, D; LENZ, B. Motorcycle-taxis in sub-Saharan Africa: Current knowledge, implications for the debate on “informal” transport and research needs. **Journal of Transport Geography**, Volume 69, p 242-256, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.05.006>.
- ESCOBAR, A. **Sentipensar con la tierra: Nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia**. Medellín: Ediciones UNAULA, 2014.
- FABIAN, Johannes. **Time and the Other: How Anthropology Makes Its Object**. Columbia University Press, 1983.
- FEDERICI, S. **Caliban and the Witch: Women, the Body and Primitive Accumulation**. Brooklyn: (Brooklyn, New York) Autonomedia, 2004.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Trad. de Tomaz Tadeu da Silva e Guacira Lopes Louro. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- LEFEBVRE, H. **Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life**. London and New York: Continuum, 2004.
- MATA, I. **Discursos e Representações: O Caso de São Tomé e Príncipe**. Lisboa: Colibri, 2006.
- MBEMBE, Achille. **Crítica da Razão Negra**. São Paulo: N-1 Edições, 2018.

MBEMBE, Achille. **Necropolítica**: biopoder, soberania, estado de exceção, política de morte. São Paulo: N-1 edições, 2018.

ESPÍRITO SANTO, Alda do. Léve-léve. In: MENDES, Kalú. **Léve-léve**. Lisboa, Sons D'África, 2015.

MIGNOLO, W. **Delinking**: The rhetoric of modernity, the logic of coloniality and the grammar of de-coloniality. Cultural Studies, 2007.

MORGAN, E. P. **Liberia and the Fate of Interim Government in the Regional Vortex of West Africa**. Strategic Insights, Vol. 5, No 1, 2006.

NASCIMENTO, A. **Identidade(s) e Cultura(s) em São Tomé e Príncipe**. Lisboa: Veja, 2008.

PURVIS, T. **Dictionary of American History**. Cambridge, Mass.: Blackwell Publishing, 1997.

QUIJANO, Anibal. Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. In: QUIJANO, Anibal. **A colonialidade do saber**: eurocentrismo e ciências sociais, perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005. p. 117-142.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 6ª Ed. Rio de Janeiro: Editora Record, 2001.

SEIBERT, Gerhard. **Comunitarismo e autoritarismo em São Tomé e Príncipe**. Lusotopie, 2001.

THIONG'O, Ngũgĩ wa. **Something Torn and New**: An African Renaissance. New York: The New Press, 2009.

URRY, J. **Mobilities**. Polity Press, 1992.