

**31 - 03 | 2024**

## Informalidade vs modo de vida dos membros de placas de táxi em Luanda

### Informality vs way of life of taxi board members in Luanda

### Informalidad vs forma de vida de los miembros de la junta de taxi en Luanda

Paulo António Lucas<sup>1</sup>

<sup>1</sup>*Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sul de Minas Gerais, Brazil, <https://orcid.org/0000-0001-8815-4773>, [joao.sarno@ifsuldeminas.edu.br](mailto:joao.sarno@ifsuldeminas.edu.br).*

*Data de recepção: 16-11-2023*

*Data de aceitação: 15-02-2024*

**Como citar este artigo:** Lucas, P. A. (2024). Informalidade vs modo de vida dos membros de placas de táxi em Luanda. *ALBA - ISFIC Research and Science Journal*, 2(3), 64-72.

#### RESUMO

O Estudo aborda a economia informal em Luanda. O principal objectivo é compreender a funcionalidade económica das placas de táxis (paragens de táxis), analisar a sua percepção em relação ao seu trabalho de modo que com a subida dos combustíveis e aferir o seu conhecimento em temas ligados à economia. É um estudo quantitativo, com aplicação de inquérito por questionário. Entre os resultados, destaca-se o facto da placa de táxi, apesar da precariedade e informalidade emprega maioritariamente jovens; há uma organização peculiar na placa, aonde as funções são estritamente delimitadas; grande parte dos jovens das placas vivem maritalmente com e possuem filhos; Vivem preferencialmente nos arredores da placa para facilitar a deslocação e minimizar custos; a maior parte tem apenas o nível de escolaridade elementar até a 6<sup>a</sup> classe, o que dificulta a estar no emprego formal e entender questões de economia; o não domínio de aspectos económicos e têm uma vida mais pobre.

**Palavras-chave:** Informalidade, Membros de placas de táxis em Luanda, Modo de vida.

#### ABSTRACT

The Study addresses the informal economy in Luanda. The main objective is to understand the economic functionality of taxi signs (taxi ranks), analyze their perception of the way in which fuel

prices rise and assess their knowledge on topics related to the economy. It is a quantitative study, using a questionnaire survey. Among the results, the fact that the taxi license plate, despite its precariousness and informality, employs mostly young people stands out; there is a peculiar organization on the board, where functions are strictly delimited; a large part of the young people on the boards live marital with and have children; They preferably live on the outskirts of the plate to facilitate travel and minimize costs; the majority only have an elementary education level up to 6th grade, which makes it difficult to be in formal employment and understand economic issues; not mastering economic aspects and have a poorer life.

**Keywords:** Informality, members of taxi boards in Luanda, way of life.

#### RESUMEN

El Estudio aborda la economía informal en Luanda. El objetivo principal es comprender la funcionalidad económica de las señales de taxi (paradas de taxi), analizar su percepción sobre la forma en que aumentan los precios de los combustibles y evaluar sus conocimientos sobre temas relacionados con la economía. Es un estudio cuantitativo, mediante una encuesta por cuestionario. Entre los resultados destaca el hecho de que la matrícula de taxis, a pesar de su precariedad e informalidad, emplea mayoritariamente a jóvenes; existe una peculiar organización en el directorio, donde las funciones están estrictamente delimitadas; gran parte de los

jóvenes de las juntas viven en matrimonio y tienen hijos; Viven preferentemente en las afueras del plato para facilitar los desplazamientos y minimizar costos; la mayoría solo tiene un nivel de educación primaria hasta 6to grado, lo que dificulta estar en un empleo formal y entender los temas económicos; no dominan los aspectos económicos y tener una vida más pobre.

**Palabras clave:** Informalidad, miembros de juntas de taxis en Luanda, modo de vida.

## INTRODUÇÃO

A globalização trouxe mudanças estruturais na organização do trabalho, ocasionando a morte de umas profissões e ao mesmo tempo surgimento de outras. Do ponto de vista da funcionalidade do ciclo económico, “os transportes conformam a base essencial para o funcionamento coeso dos sectores primário, secundário e terciário, facto que lhes confere valores complexos e intangíveis, a nível internacional” (Katumbi, 2020, p.12).

Devido à escassez de infra-estruturas rodoviárias e consequentemente a precariedade do sistema de transportes públicos os táxis informais (candongueiros) transformaram-se num elemento funcional e principal que garante a mobilidade urbana e suburbana em Luanda.

Os serviços dos candongueiros acabam por ser o principal meio de transporte em Luanda na medida em que “apresentam maior agilidade nas vias deficientes da cidade”. Estima-se que aproximadamente 70 por cento da população luandense utiliza os candongueiros como principal meio de transporte” (Domingos apud Castro, Reschilian e Zanetti, 2018, p. 14).

O estudo que apresentamos tem abordagem quantitativa, onde foi aplicado a técnica do inquérito por questionário à uma população de 81 indivíduos (membros da placa de táxi da Cuca, no distrito urbano do Hoji ya Henda, município do Cazenga em Luanda). Devido à diversos factores foi possível inquirir apenas 72 indivíduos de um total de 81 da população total.

O estudo tem como principal objectivo analisar a percepção sobre economia dos membros da placa (paragem de táxi), a relação que faz do

seu modo de vida e com a subida dos combustíveis e ao mesmo tempo sondar a opinião dos mesmos em relação ao desempenho da comunicação social na abordagem educativa de temas ligados à economia.

Entre os resultados, destaca-se o facto da placa de táxi, apesar da precariedade e informalidade emprega muita juventude; há uma organização peculiar na placa, aonde as funções são estritamente delimitadas; grande parte dos jovens das placas vivem maritalmente e têm filhos; Vivem preferencialmente nos arredores da placa para facilitar a deslocação e minimizar custos; a maior parte tem apenas o nível de escolaridade elementar até a 6ª classe. Relativamente à comunicação social, são essencialmente ouvintes de rádio onde preferencialmente ouvem programas de entretenimento; não dominam aspectos económicos e têm uma vida economicamente pobre.

### *Enquadramento Teórico*

A expressão modo de vida assume uma variedade de significados, dificultando a sua compreensão e faz-se necessário analisar uma série de pressupostos do quotidiano do indivíduo.

É claro que analisar o modo de vida urbano é inevitavelmente, recuperar particularidades do modo de vida rural. Para Wirth embora o campo e a cidade sejam unidades espaciais distintas, elas estão interligadas por vários elementos, entre eles as práticas sociais que compõem o modo de vida (Wirth apud Nabarro, 2021).

Para Guerra (apud Braga, Fiuza e Remoaldo, 2017, p.371),

ao analisar os modos de vida, devem-se levar em conta três dimensões, que geralmente são pouco utilizadas; o sistema e os actores sociais; a história e o quotidiano; e o objectivo e o subjectivo na percepção do real. Essas três dimensões deveriam ser articuladas de modo a combinar a força da estrutura com a possibilidade de ação dos indivíduos, o nível da vida quotidiano articulado com o económico, o político, o cultural, bem como as redes de poder estabelecidas nas articulações entre as diferentes esferas do social.

As pesquisas mais recentes sobre os modos de vida dão enfoque a dois aspectos, conforme aponta Guerra (1993). Por um lado, à análise da relação entre as diferentes práticas quotidianas, trabalho, vida familiar, consumo, lazer e etc. e, por outro lado, às relações que o conjunto dessas práticas quotidianas estabelece com as relações sociais mais gerais.

E é na multiplicidade dos sentidos da expressão modo de vida que entendemos extrair o sentido ligado à informalidade da actividade económica dos membros da placa de táxi em Luanda.

### *Informalidade económica*

Para Lucas (no prelo), Angola enveredou por um processo de reencontro com a economia de mercado, depois de um decénio e meio de um modelo económico administrativo e centralizado (p.3).

De resto, seguindo o mesmo caminho de muitos países africanos que, depois da independência, ensaiaram modelos de organização económicas que pretenderam romper com o capitalismo (Rocha, 2005, p. 45).

A organização social, política e económica de um Estado é o resultado da actividade de três sectores. O sector público, o sector privado empresarial é o terceiro sector (Andrade e Franco, 2007).

Samuelson (1987) defende que o Estado tem desempenhado um papel cada vez mais “importante nas economias modernas e isto reflecte-se no crescimento das despesas governamentais, na redistribuição do rendimento pelo Estado, na regulamentação directa da actividade económica” (p.147).

O “Estado angolano não foge à regra. Angola é um Estado de economia livre e de mercado, onde a livre concorrência e o combate aos monopólios são assegurados na Constituição e na Lei” (Lucas, no prelo, p. 3).

De acordo com Schneider, Buehn e Montenegro (apud Katumbi, 2020, p. 16), os “números da economia de sombra ou economia informal, em 2010 apontavam para mais de 45% do PIB em vários países do Sul Global, com manchas contínuas na zona

ocidental da América do Sul, parte da Eurásia e África Austral”.

É nesse sentido que de forma geral, 60,5% dos empregos na maior parte dos países africanos são substancialmente informais (Schneider e Williams, apud Katumbi 2020).

### *O serviço informal de táxi*

O serviço de táxi informal em Luanda apesar da sua precariedade constituem actualmente uma importância significativa na estrutura económica da capital. São os táxis informais (candongueiros) que asseguram a mobilidade urbana e suburbana.

Os serviços dos candongueiros acabam por ser o principal meio de transporte em Luanda na medida em que “apresentam maior agilidade nas vias deficientes da cidade”. Estima-se que aproximadamente 70 por cento da população luandense utiliza os candongueiros como principal meio de transporte” (Domingos apud Castro, Reschilian e Zanetti, 2018, p. 14).

Sabe-se que a “debilidade da oferta pública de serviços de transporte originou a criação de uma rede de transportes em táxis colectivos. Este segmento é o responsável pelo transporte de um número significativo das populações – A sua convivência urbana é problemática” (José 2011, p.14).

A cidade de Luanda, capital de Angola, é caracterizada pela informalidade e precariedade das actividades e dos serviços que, em grande medida, dão a lógica da produção social do espaço urbano. Luanda tem como um dos principais meios de transporte colectivo os candongueiros, modalidade de transporte informal ou semi-informal responsável pelos deslocamentos e pela dinâmica quotidiana da cidade que é um dos elementos fundamentais no alargamento do tecido urbano/metropolitano (Castro, Reschilian e Zanetti, 2018, p. 7).

Além dos motoristas e cobradores que fazem a dupla de trabalhadores diários dos candongueiros, cada veículo a operar pode dar emprego indirecto a dezena de prestadores de serviços, desde os lavadores, lotadores, chefes de placas, cobradores de placas e outros.

Para Lopes (2010),

a actividade dos candongueiros desenvolve-se em ligação com um vasto leque de actividades com ela correlacionadas: (i) actividades formais (importação de viaturas, comércio de peças e sobresselentes, revenda de combustíveis e lubrificantes, mecânica, estacionamento e lavagem de viaturas); (ii) actividades informais (transformação de carroçarias, comércio de peças, mecânica, recauchutagem de pneus, reparação de baterias, estacionamento e lavagem de viaturas); (iii) actividades ilegais (furto e contrabando de viaturas, emissão e comercialização de documentação falsificada, práticas de extorsão por parte dos agentes policiais) (p. 384).

De acordo a Lopes (2004), esses prestadores de serviços trabalham nos grandes parques ao redor dos principais mercados e na maioria dos terminais importantes. Organizam e regulam o fluxo de passageiros nas principais paragens (placas). Geralmente têm um acordo com os motoristas para orientar os passageiros até aos seus veículos. Muitos jovens estão engajados neste segmento.

Nessa perspectiva,

não obstante os candongueiros se apresentarem como alternativa para a metrópole de Luanda face à incapacidade material e administrativa do setor dos transportes formais, eles ainda representam, em grande medida, a cultura da classe mais desfavorecida do ponto de vista econômico e da informalidade, apesar de serem maioria nesse campo (Lopes, apud Castro, Reschilian e Zanetti, 2018, p. 11).

Vários são os factores que contribuem na precariedade da actividade informal de táxi em Luanda, prontificando fundamentalmente a falta de intuições de protecção social para os diferentes actores do ecossistema.

Para Lopes (2004, p. 56),

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.

## MATERIAIS E MÉTODOS

O estudo tem abordagem quantitativa. Foi empregue a técnica do inquérito por

questionário. O instrumento foi construído com base a quatro dimensões, nomeadamente, dados sociodemográficos (com as variáveis sobre sexo, idade, grau de instrução etc.), percepções sobre a economia angolana, percepção sobre relação subida do preço do petróleo e carestia de vida, expectativas em relação a estabilização da inflação e do modo de vida e comunicação social.

Foram inquiridos 72 indivíduo de uma população de 81 membros da placa de táxi da Cuca no Mercado dos Kwanzas. Os inquéritos foram realizados durante os dias normais de trabalhos e ao fim de semana, no período de 11 a 21 de Setembro de 2023.

Depois de recolhidos os dados, foi criada uma base de dados para permitir a análise da informação.

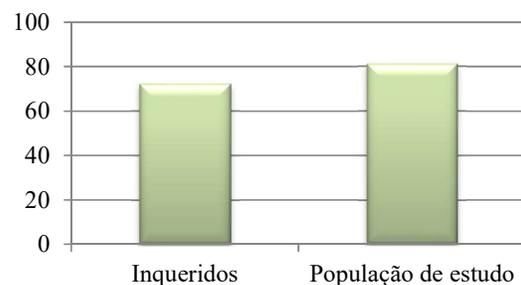
### Caracterização da área de estudo

O Mercado dos Kwanzas localiza-se no distrito urbano do Hoji Ya Henda, município do Cazenga em Luanda. Além das actividades típicas como a venda de medicamentos e produtos do campo, o mercado é também o palco de paragens de viaturas (placas) que se dedicam a viagens com destinos para as províncias do Bengo, Zaire, Kwanza Norte, Uíge e outras. O mercado dos Kwanzas possui mais de 3000 vendedores e fontes consultadas avançam que tem uma facturação mensal de 23.600.000,00 (vinte e três milhões e seiscentos mil) Kwanzas.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

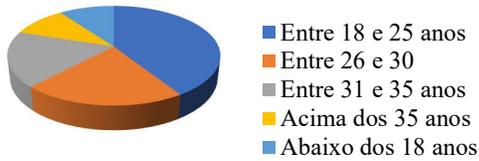
Do estudo foi possível em cada uma das dimensões recolher um conjunto de informações que são apresentadas de seguida:

Gráfico 1. Inquiridos vs população de estudo



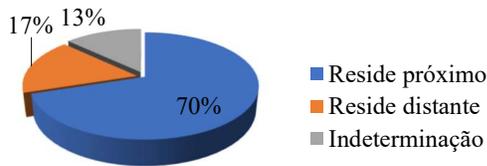
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 2. Idades**



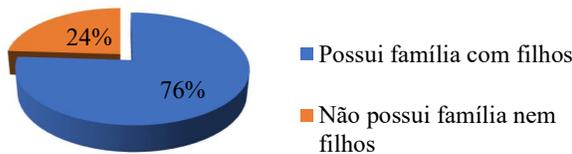
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 3. Aproximação da residência em relação à placa**



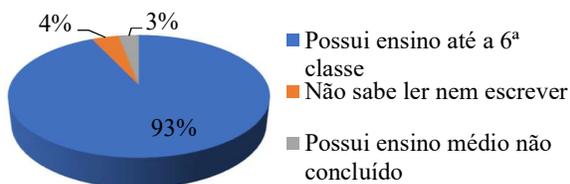
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 4. Estado conjugal**



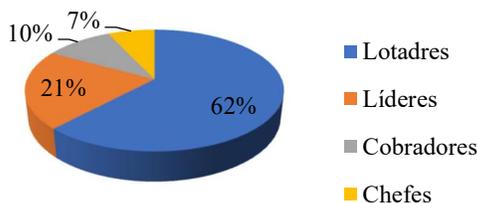
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 5. Grau de instrução**



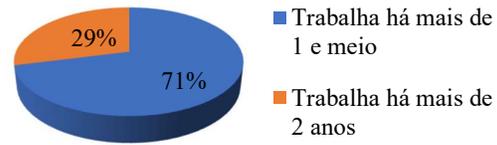
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico nº 6. Função dos membros da placa**



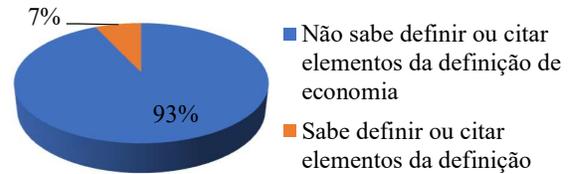
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 7. Tempo trabalho na placa**



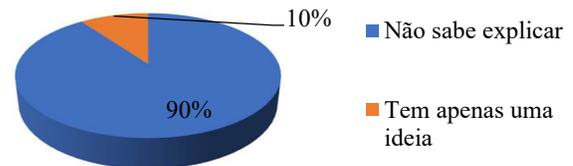
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 8. Percepção sobre economia**



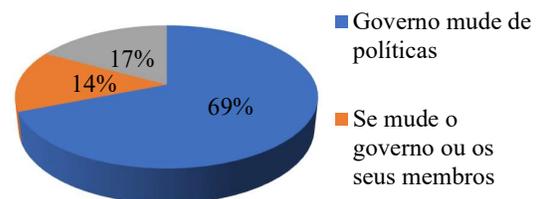
Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 9. Percepção sobre relação subida do preço do petróleo e carestia de vida**



Fonte: Lucas (2023)

**Gráfico 10. Espectativas em relação a estabilização da inflação e do modo de vida**



Fonte: Lucas (2023)

**Idade**

Relativamente a idade, o estudo revelou que a actividade informal de táxi é exercida pela juventude, sendo uma forma de enfrentar o problema do desemprego, sendo que 30 dos inquiridos, representando 41% da população tem entre 18 a 25 anos, 15 (21%), entre 26 e 30 anos, 13 (18%), entre 31 e 35 anos, 7 (10%), se

encontram acima dos 35 anos e 7 (10%) abaixo dos 18 anos.

Indo de acordo com Lopes (2014), quando se refere que a “esta estimativa importa acrescentar, algumas centenas de jovens que sobrevivem da lavagem diária das viaturas e um número mais reduzido de jovens angariadores, que exercem actividade nos principais terminais onde confluem as rotas mais disputadas” (p.8)

#### *Aproximação da residência em relação à placa*

No intuito de se aferir o bairro de residência dos inqueridos e relacionar com o seu modo de deslocação de ida e para o seu local de trabalho, foi questionado qual é a aproximação da sua residência em relação à placa e nesse sentido, o estudo revelou que 50 dos lutadores reside nas proximidades do mercado, no entanto não necessita de qualquer meio para se transportar, uma vez que se deslocam a pé de ida e volta para o seu trabalho, 12, residem fora da zona do mercado pelo que em média necessitam de 2 táxis para ir ao trabalho e 2 para regressar à casa, 9 dos inqueridos manifestou indeterminação em relação ao seu local de residência, pelo que nos levou a acreditar que não possuem residência fixa.

A lógica dos membros das placas de se afixar junto do seu local de trabalho vai ao encontro da constatação de Castro e Reschilian (2020, p. 14) “com isso, verifica-se também o agravamento dos assentamentos informais por toda a RM, das construções precárias e do crescimento do número de habitantes por área nos municípios de Luanda”.

#### *Estado conjugal e agregado familiar*

Em relação ao assunto, 55 inqueridos representando 76% vivem maritalmente e apenas 17, representando 24% não possuem esposas.

A imensa maioria possui filhos em idade escolar, sendo que a média de filhos por cada inquerido são 2, incluindo 4 dos inqueridos abaixo dos 18 anos possuem cada um filho. A condição de ter família e sustentá-la, faz com que o membro da placa tenha uma vida mais precária.

conforme Guerra (1993) observar o modo de vida do individuo é necessário analisar a

relação entre as diferentes práticas quotidianas, trabalho, vida familiar, consumo, lazer e etc. e, por outro lado, às relações que o conjunto dessas práticas quotidianas estabelece com as relações sociais mais gerais.

#### *Grau de instrução*

Em relação à instrução, 67 (93%) dos inqueridos sabe ler e tem apenas o ensino fundamental (até a 6ª classe), enquanto que 3 (4%) não sabe ler nem escrever e igualmente 2 (3%) teve a frequência do ensino médio não concluído. O facto da maior parte ter apenas o ensino básico e não ter uma profissão formal, acaba justificando a presença desses homens na informalidade.

Sendo a divisão de trabalho uma característica fundamental das sociedades, torna-se necessária a formação técnica dos indivíduos, orientada para a sua especialização laboral. A educação cumpre esta missão ao dar aos indivíduos tanto uma formação básica, que lhes proporciona os instrumentos gerais (leitura, escrita, cálculo) de toda a actividade laboral, como uma formação apropriada às profissões especializadas (Cabanas, 1989 apud Argentino, no prelo, p.12).

#### *Função*

A Placa de táxis da Cuca tem uma organização peculiar. Está hierarquizada de modo que cada um tem consciência das suas atribuições dentro do sistema. Entre os inqueridos 45 são propriamente lotadores (62%) à quem cabe chamar pelos passageiros, 15 (21%) são líderes da placa, cuja a responsabilidade é organizar a placa, desde o posicionamento das viaturas, dar ordem de partida e inclusive ajudar os passageiros quando necessário, 7 (10%) são cobradores da placa, trabalho em regime de turno ou período, à esses cabe a responsabilidade de caixa, receber o dinheiro de cada viatura lotada, 5 (7%) são os chefes da placa que têm a responsabilidade de no final do dia fazer a distribuição do rendimento por todos. A distribuição do rendimento é feita em função da produtividade diária e da posição do membro na placa.

Assim, no final do dia e dependendo da produtividade, cada um leva em média entre 1200 a 3000 Kz. Segundo os membros da

placa, dá para suprir as necessidades básicas das suas famílias.

As viaturas contribuem igualmente em função das suas características e lotação (número de ocupantes). Assim um turismo paga 50 Kz por lotação, uma motorizada de transporte de passageiros de quatro rodas, igualmente 50 Kz, uma viatura com lotação superior a 5 e inferior a 20, paga 100 Kz e uma viatura acima paga entre 150 a 300 Kz. Se olharmos ao forma de funcionamento das placas, podemos aferir que os candongueiros

fazem parte de uma grande matriz socioeconômica e política. Existe no sistema de circulação e de transportes dominado pelos candongueiros uma cultura intrínseca à própria simbologia coletiva, um diálogo não falado entre a sociedade e os candongueiros. Em Luanda, os candongueiros e a sociedade coexistem. Além da sua importância social e econômica, esses se constituíram, em meio à informalização das relações sociais, numa expressão do sentimento e da identidade cultural da cidade. Constituem o espaço espontâneo de debates politizados, mais ou menos livres, uma vez que a liberdade de expressão em Angola ainda é uma questão umbrática do discurso (Castro, Reschilian e Zanetti, 2018, p. 18).

### *Tempo trabalho na placa*

A média de tempo de trabalho na placa é de 2 anos. 51 (dos inquiridos trabalha na placa há mais de um ano e meio e 21 há mais de 2 anos. Portanto, verificou-se que quanto mais tempo, o membro tem de trabalho, maior é o seu estatuto e a sua responsabilidade na placa.

De acordo com Cardoso (2013),

o tempo de trabalho é uma dimensão-chave para o entendimento das interações construídas entre os atores sociais, que, para além das relações vinculadas à organização das condições de trabalho e de emprego, exprime um sistema de valores, crenças, normas, leis, vivências, representações e poderes (p. 352).

### *Percepções sobre a economia*

Para aferirmos qual é a percepção sobre economia dos membros da Placa da Cuca, foram colocadas no questionário algumas perguntas que permitiriam o alcance desse desiderato.

Um das perguntas foi aberta “como define economia” e dessa as respostas foram essencialmente, a imensa maioria dos inquiridos 67 (93%) não sabia definir economia e apenas 5 (7%) puderam apresentar

uma definição aproximada ou com elementos da definição.

Nessa perspectiva, podemos aferir que os inquiridos desconhecem literalmente o conceito de economia e como tal possuem uma ideia muito vaga, o que tem implicações directas na forma como vêm o papel do Estado e na forma como gerem economicamente a sua vida, conformando-se com a precariedade em que estão voltados.

Sabe-se que

as políticas macroeconómicas adoptadas pelo governo angolano, não foram ainda capazes de satisfazer as expectativas dos cidadãos, nomeadamente na resolução dos problemas básicos e na melhoria dos indicadores de desenvolvimento humano. A economia contínua dependente do petróleo e dos diamantes, é considerado um verdadeiro entrave para o desenvolvimento, assim como o analfabetismo elevado, havendo um paradoxo entre a economia que cresce e a pobreza que se acentua ou não reduz (Baptista, 2013, p. 94-95).

Samuelson (1987) defende que o Estado tem desempenhado um papel cada vez mais “importante nas economias modernas e isto reflecte-se no crescimento das despesas governamentais, na redistribuição do rendimento pelo Estado, na regulamentação directa da actividade económica” (p.147).

### *Percepção sobre relação subida do preço do petróleo e carestia de vida*

A totalidade dos inquiridos 72 (100%) tem a percepção que a subida do preço dos combustíveis tem ligação com a subida dos preços dos alimentos e dos serviços de modo geral, mas quando questionados de que forma é que a subida do preço dos combustíveis influencia na subida dos preços dos alimentos, 65, (90%) não sabe explicar e só 7 (10%) tem alguma ideia, apontado a importação, a aquisição de divisas e outros.

Esses resultados coincidem com os resultados de Baptista (2013) quando diz os seus respondentes

afirmam, por ordem decrescente de importância, a ausência de verdadeiras políticas de desenvolvimento, a má governação, deficiente repartição do rendimento e assimetrias criadas, a dependência do petróleo, dos diamantes e das importações resultante da desindustrialização do país, a corrupção e, a má qualificação dos recursos humanos e o analfabetismo associado ao deficiente sector educativo. Um dos entrevistados (p.89).

### *Espectativas em relação a estabilização da inflação e do modo de vida*

Nesse tópico foi questionado, o que esperam que seja feita para o controlo da subida dos preços e para melhoria no modo de vida dos cidadãos, dos inquirido 50 (69%) responderam que esperam que o governo mude as políticas, 10 (14%) que se mude o governo ou os membros do governo e 12 (17%) que se invista mais no angolano e na produção interna.

Os resultados vão de acordo com Baptista (2013) que aponta

o modelo de governação é considerado maioritariamente o principal entrave, seguido muito proximamente pelas políticas públicas, o stock de capital físico e a qualificação do capital humano... ainda o entrave da corrupção generalizada e endémica, quase institucionalizada constitui, considerada como um factor importante de desestabilização económica (p. 90).

## **CONCLUSÃO**

Como se viu a actividade informal de táxi em Luanda (candongueiros) joga um papel relevante na dinamização da vida económica do país.

Além de permitir a mobilidade urbana, ela contribui significativamente para o funcionamento da economia, gerando uma multiplicidade de empregos directos e indirectos para a juventude que encontra na actividade o seu ganha-pão para o sustento das suas famílias, como são os membros das placas alvos do estudo.

Atendendo aos fenómenos sociopolíticos e económicos que vão marcando a vida do país, sobretudo a carestia de vida ocasionada pela perda significativa do poder aquisitivo dos cidadãos em parte pela desvalorização da moeda, mas sobretudo pela subida em quase 100% do preço dos combustíveis, que teve um efeito nos diferentes sectores da economia e vem deteriorando cada vez mais a qualidade de vida dos angolanos, obrigando a adopção de novas formas de sobrevivência, entre elas, o informalismo, como é o caso das placas de táxi e a especialização dessa área.

E efectivamente nessa lógica que julgamos oportuno fixar o nosso olhar para o fenómeno das placas de táxi, no sentido de o entendermos de modo holístico qual é a percepção dos membros das placas sobre o contexto

económico de Angola e quiçá contribuir para a concretização de políticas públicas que visam a dignificação desses cidadãos que constituem uma importante franja da sociedade angolana. Entre os resultados, destaca-se o facto da placa de táxi, apesar da precariedade e informalidade emprega muitos jovens;

Há uma organização peculiar na placa, aonde as funções são estritamente delimitadas;

Grande parte dos jovens das placas vivem maritalmente e têm filhos;

Vivem preferencialmente nos arredores da placa para facilitar a deslocação e minimizar custos;

Verifica-se igualmente que quanto mais tempo, o membro fazer parte da placa, maior é o seu status e as responsabilidades na placa;

A maior parte dos membros tem apenas o nível de escolaridade elementar até a 6ª classe o que dificulta muitas vezes a estar no emprego formal, a ter uma percepção real da responsabilidade do Estado, a entender e dominar questões da economia do país como os efeitos e causas da inflação, depreciação da moeda etc., levando-o a ter uma vida mais conformada e empobrecida.

O presente estudo pode acrescentar algum conhecimento ao já considerado número de estudos sobre o fenómeno da informalidade dos serviços de candongueiros e das Placas na cidade de Luanda. Pensamos que o presente estudo é apenas uma gota num oceano de possibilidades de estudos que podem ser realizados no sentido de se conhecer melhor o fenómeno em causa.

Devido à forma agressiva com que muitas vezes as autoridades tratam os membros das placas e à descriminalização da actividade, tivemos dificuldades em sermos aceites de início, que foi necessário contar com a colaboração de um dos líderes que interveio por nós e de uma forma peculiar (uma espécie de gíria da placa) transmitiu a nosso projecto para os chefes, possibilitando que os dias subsequentes fossem mais fácil realizarmos os inquéritos.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Argentino, S. (no prelo). Movimento teórico pós-funcionalista: implicações do interaccionismo simbólico no

- crescimento e desenvolvimento económico das sociedades. Angola 2020. In Lucas, P. e Sozinho, N. (orgs). Reflexões interdisciplinares. Pp. 130-143.
- Baptista, C. (2013). Percepção de crescimento económico de Angola pós-independência [Dissertação de mestrado, Universidade de Évora].
- Braga, G., Fiúza, A., Remoaldo, P. (2017). O conceito de modo de vida: entre traduções, de nições e discussões. Sociologias, ano 19, no 45, mai/ago 2017, p. 370-396. <http://dx.doi.org/10.1590/15174522-019004521>
- Cardoso, A. (2013). Organização e intensificação do tempo de trabalho. Revista Sociedade e Estado. Vol. 28, Nº 2, pp.351-374.
- Castro, J., Reschilian P., Zanetti, V. (2018). Os candongueiros e a “desordem” urbana de Luanda: uma análise sobre a representação social dos transportes informais. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), jan./abr., 10(1), 7-21. <http://DOI: 10.1590/2175-3369.010.001.AO11> ISSN 2175-3369
- Castro, J.; Reschilian, P. (2020). O impacto da informalidade na (re) estruturação das metrópoles periféricas contemporâneas: o caso de Luanda, Angola. Scripta Nova (Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universitat de Barcelona), vol. XXIV, nº 639, pp. 1-35.
- José, H. (2011). Acelerando o Desenvolvimento e a Reconstrução de Angola: O sistema de transportes de LUANDA – programa, timimngs e infra-estruturas. [não publicada]. IPGUL.
- Katumbi, c. (2020). Os transportes informais na cidade do Luena, Angola. [dissertação de mestrado não publicada]. Universidade do Minho.
- Lopes, C. (2004a). Looking at the informal economy: A case study concerning Luanda's minibus taxi industry.
- Lopes, C. (2004b). Acumulação, Risco e Sobrevivência na Economia Informal: os candongueiros de Luanda. Centro de Estudos Africanos, ISCTE, Lisboa.
- Lopes, C. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. *Análise Social*, vol. XLV (195), 2010, 367-391.
- Lopes, C. (2014). A economia informal em Angola: breve panorâmica. *Revista Angolana de Sociologia*, 14 | 2014, pp. 61-75.
- Lucas, P. (no prelo). O papel das organizações juvenis empresariais na matriz económica e social angolana face ao actual contexto económico do país. *Revista Científica da Universidade José Eduardo dos Santos (RECIUJES)*.
- Lucas, P. Implicações da imigração ilegal de cidadãos da RDC para Angola nos anos 1990. (2022) *Cadernos CEACIS (Migrações: dialogar na diversidade)*. N. 1, 2022, pp. 140-146.
- Nabarro, S. (2021). O conceito modo de vida no pensamento social moderno. *Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales Universitat de Barcelona (Biblio3W)*. ISSN: 1138-97 Vol. XXVI. Núm. 1.316 20.
- Samuelson, P. A. (1981). *Economia* (Vol. 11). (M. d. Maria Adelaide Ferreira, Trad.) Lisboa: McGraw-Hill Book Company.
- Souza, Celina. (2006). Políticas Públicas: uma revisão da literatura. In *Sociologias*. Porto Alegre: ano 8, nº 16, pp. 20-45.