

DOSSIÊ TEMÁTICO:

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA ÁFRICA SUBSAARIANA

Artigo



**MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO URBANA: ANÁLISE DAS
CIDADES DE QUELIMANE E MOCUBA**

**MOBILITY AND URBAN CIRCULATION: ANALYSIS OF THE CITIES OF
QUELIMANE AND MOCUBA**

**MOVILIDAD Y CIRCULACIÓN URBANA : ANÁLISIS DE LAS CIUDADES
DE QUELIMANE Y MOCUBA**

46

Por João Carlos Mendes Lima

João Carlos Mendes Lima
Docente e Investigador da Universidade
Licungo em Quelimane (Moçambique)
Membro da ReCiMe e do GeoÁfrica.
Contato: jocarlima57@gmail.com

Como citar:
LIMA, J. C. M. Mobilidade e circulação
urbana : análise das cidades de Quelimane e
Mocuba. **Boletim GeoÁfrica**, v. 2, n. 6, p.
46-64, abr.-jun. 2023.

Recebido: 27 mar. 2023.
Aceite: 03 jul. 2023.



RESUMO

Tratar a urbanização pressupõe entender a mobilidade dos moradores e dos que visitam a cidade. Por isso, autores entendem que a análise da mobilidade urbana decorre da crise dos transportes nas cidades, pelo que se deve analisar com rigor e detalhe os parâmetros das relações entre os locais de moradia e trabalho da população, assim como a necessidade das pessoas se moverem. Este artigo visa analisar a mobilidade e circulação em cidades, prestando a atenção em duas cidades médias da Província da Zambézia, nomeadamente: a cidade de Quelimane, a capital provincial, e a cidade de Mocuba, a segunda maior. A pesquisa adoptou a análise textual descritiva de fontes secundárias a partir de consulta a obras e relatórios publicados, a observação em campo e entrevista a sábios locais que moram ou tem informação do surgimento e desenvolvimento da cidade e da mobilidade de seus habitantes. Da pesquisa se conclui que na cidade de Quelimane, a maioria dos cidadãos usam a bicicleta como meio de mobilidade, seja pessoal, seja em ciclo-táxis, apesar de existirem autocarros de 50 lugares, vans ou mini-bus, carrinhas de caixa aberta e tchopela. Já na cidade de Mocuba, usam motorizada ou moto-taxis e tchopela na mobilidade intra-urbana, e autocarros, vans ou mini-bus e carrinhas de caixa aberta no transporte inter distrital e inter provincial. Conclui-se igualmente que tanto na cidade de Quelimane, quanto na de Mocuba, os cidadãos consideram que conseguem se mover para os lugares que pretendem, bem como transportar seus bens com esses meios. Esta percepção demonstra as desigualdades no seio dos moradores das duas cidades.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Moto-taxi. Ciclo-Taxi. Municípios. My Love.

ABSTRACT

Dealing with urbanization need understand the mobility of residents and visitors to the city. For this reason, the authors understand that the analysis of urban mobility stems from the crisis of transport in cities, which is why the parameters of the relationships between the population's housing and work places must be analyzed in detail and rigorously, as well as the need for people to move. This article aims to analyze the mobility and circulation in the cities, focusing on two medium-sized cities in the Province of Zambézia, namely: the city of Quelimane, the provincial capital, and the city of Mocuba, the second largest. The research adopted descriptive textual analysis of secondary sources, field observation and interviews with local experts who live or have information about the emergence and development of the city and the mobility of its inhabitants. From the research it is concluded that in the city of Quelimane, most city dwellers use the bicycle as a means of mobility, whether personal or in cycle-taxis, although there are 50-seater buses, vans or mini-buses, open box vans and tchopela. While in the city of Mocuba they use motorized or moto-taxis and tchopela in intra-urban mobility and buses, vans or mini-buses and open box vans in inter-district and inter-province transport. It is also concluded that in both the city of Quelimane and Mocuba, the city dwellers consider that they can move to the places they want, as well as transport their goods with these means. This perception demonstrates the inequalities within the residents of the two cities.

Keywords: Urban Mobility. Moto-taxi. Cycle-Taxi. Municipalities. My Love.

RESUMEN

Abordar la urbanización presupone comprender la movilidad de los residentes y visitantes de la ciudad. Por ello, los autores entienden que el análisis de la movilidad urbana parte de la crisis del transporte en las ciudades, por lo que se deben analizar con rigor y detalle los parámetros de las relaciones entre el lugar de trabajo y el hogar de la población, así como la necesidad de movilidad de la gente. Este artículo tiene como objetivo analizar la movilidad y la circulación en las ciudades, centrándose en dos ciudades medianas de la Provincia de Zambézia, a saber: la ciudad de Quelimane, la capital provincial, y la ciudad de Mocuba, la segunda más grande. La investigación adoptó el análisis textual descriptivo de fuentes secundarias a partir de la consulta de trabajos y reportajes publicados, observación de campo y entrevistas con sabios locales que viven o tienen información sobre el surgimiento y desarrollo de la ciudad y la movilidad de sus habitantes. De la investigación se concluye que en la ciudad de Quelimane la mayoría de los ciudadanos utilizan la bicicleta como medio de movilidad, ya sea personal o en ciclo-taxis, aunque existen buses de 50 plazas, camionetas o minibuses, camionetas caja abierta y tchopela. En la ciudad de Mocuba utilizan motocicletas o mototaxis y tchopela para la movilidad intraurbana, y buses, furgonetas o minibuses y furgonetas descapotables para el transporte interdistrital e interprovincial. También se concluye que tanto en la ciudad de Quelimane como en Mocuba, los ciudadanos consideran que pueden trasladarse a los lugares que se propongan, así como transportar sus mercancías con estos medios. Esta percepción demuestra las desigualdades entre los residentes de las dos ciudades.

Palabras-clave: Movilidad urbana. Moto-taxi. Ciclo-Taxi. Municipalidades. My Love.



INTRODUÇÃO

A urbanização em Moçambique e, de um modo geral, em muitos países da África Sub-Sahariana, esteve associada à mobilidade da sua população, e dos que provém da migração campo-cidade, na adopção de meios de transporte para a circulação com pequeno alcance, como pequenos autocarros (também conhecidos por vans ou mini-bus), carrinhas de caixa aberta, moto-táxis, bicicletas e ciclo-taxis. Estes meios são usados também para ligar a cidade à zona rural, que na maioria das vezes se realiza em estradas de terra-batida ensaibrada (ou não), sujeitas aos imperativos da natureza.

A mobilidade urbana como referencial teórico e de abordagem social, política e geográfica, está a ser aprofundada nas diversas áreas do saber como tema amplamente discutido, e sem obter consensos, porque se revela existirem múltiplas leituras e gradações, consubstanciado ao fato da mobilidade urbana carecer de uma visão ampla sobre: os aspectos sociais e geofísicos (LEMOS, 2007), regulamentações, marcos e políticas, mas fundamentalmente, na holística sob as percepções fomentadas pelas empresas atuantes (LANG et al, 2016).

Por via disso, na visão de Ayub e Koury (2017), a razão da maioria dos especialistas se debruçar sobre o tema de mobilidade urbana reside em compreender a crise dos transportes nas cidades, pelo que se deve analisar detalhadamente certos parâmetros relacionados as relações entre os locais de moradia e trabalho da população; as regras de uso e ocupação do solo; as modalidades de transportes; e as condições de infra-estrutura do viário. Portanto, uma abordagem não sectorial dos elementos da política urbana, aliada à construção de um sistema de planeamento, em que as inter-relações entre esses fatores sejam evidenciadas, ao invés de uma simples abordagem superficial. Porém, neste artigo, apenas se analisa o parâmetro das relações entre os locais de moradia e trabalho da população.

Porquanto nos aportes de Cresswell (2006) realça-se o fato da mobilidade ter de ir para além das academias, precisa-se visualizar a dinâmica de uma cultura. Nesse diapasão, a mobilidade urbana é manifestação do simples movimento de se dirigir para o trabalho ou ao mercado e deste para casa, sair de férias, marchar, mudar de residência, fugir da rotina, imigrar, viajar, explorar, participar em conferências, entre muitas outras formas. Em suma, para o autor, seja um pedestre ou passageiro, seja motorista, ciclista ou moto-taxista (e para o caso em análise o ciclo-taxista), dentre as várias ações e

propósitos de cada indivíduo, uma em comum é compartilhada como uma rotina linear: mover-se.

Este artigo visa refletir em torno da mobilidade e circulação na cidade, prestando a sua atenção em duas cidades médias da Província da Zambézia, nomeadamente: a cidade de Quelimane, a capital provincial e a cidade de Mocuba, a segunda maior. O mesmo é constituído por quatro pontos: o primeiro trata da mobilidade e circulação na cidade de Quelimane, o segundo versa sobre a origem e características da atividade do ciclo-taxismo na cidade de Quelimane, o terceiro analisa o ciclo-taxismo e a geração de emprego e redução de preços de produtos, enquanto o quarto, por sinal o último, descreve o moto-taxismo e mobilidade da população na cidade de Mocuba

EMBASAMENTO TEÓRICO

Toda a fundamentação teórica para elaboração deste artigo tem como ponto de partida a abordagem teórica de Amouzou (2001), ao considerar que na história da evolução do urbanismo, a cidade foi considerada como um espaço onde uma série de atividades económicas são localizadas, colocando o transporte como seu elemento ativo e por vezes condicionante. Por via disso, conceberam-se as vias de comunicações (estradas e ferrovias) como ponto de partida. Assim, o transporte aparece, segundo o autor citado, tanto como condição inevitável quanto consequência deplorável do crescimento da cidade, bem como para distribuir no espaço suas atividades, funções e serviços a prestar na urbe.

Considerando a abordagem do autor, existe uma considerável interação entre a mobilidade dos homens e o transporte urbano, por isso o transporte urbano (inicialmente o automóvel, depois o comboio, o navio, e mais tarde o avião, as condutas de tubo, entre outros), constitui condição essencial para a cidade se desenvolver e ligar-se em rede. Esse desenvolvimento veio conhecer maior impulso com a introdução do transporte coletivo ao reduzir a separação e a extensão espacial da/na cidade, por encurtar as distâncias espaciais, económicas, culturais e sociais entre os que vivem na cidade ou por ela passam. No entanto, tanto em Quelimane, quanto em Mocuba até ao momento ainda carece de um sistema de transporte coletivo de passageiros eficiente para satisfazer a demanda de mobilidade de pessoas e seus bens.



Daí, a mobilidade urbana na sociedade moderna, segundo Amouzou (2001), surge como condição e necessidade estrita para executar e/ou realizar uma atividade, pois faz depender o deslocamento das pessoas, de e para os diferentes lugares. De fato, na visão do autor

enquanto não houver viagem, não haverá trabalho; enquanto não houver deslocamento escolar, não há escola, não havendo deslocamento para lazer, não há diversão, não existindo deslocamento para o supermercado, não haverá compras, não se fazendo deslocamento hospitalar, não existirá consulta do doente e assim por diante. (AMOUZOU, 2001, p.30-31)

No entanto, numa situação de escassez de tais opções, como verificados na cidade de Quelimane e Mocuba, não resta mais aos cidadãos do que submeterem-se a serviços disponíveis e oferecidos localmente. De contrário, os sujeitos terão que procurá-las em outros lugares que ofereçam tais opções ou serviços, na maioria dos casos estão distantes do local de residência habitual e daí a necessidade de deslocar-se.

No âmbito da planificação inclusiva os sujeitos não podem, de modo algum, ser considerados como algo que necessita de ser alojado num sítio (residência) e deslocar-se de um ponto para outro, que na modernidade resume-se em ir de casa ao trabalho, de casa às compras, de casa ao local de diversão/lazer e daí regressar a casa. De fato, na organização da vida urbana, dita moderna industrial e pós-moderna, onde o homem exerce as suas atividades económicas (trabalhar e morar) em lugares diferentes, “ele se desloca diariamente entre esses dois pontos dentro de um determinado tempo e a duração desse movimento é produto de três factores inevitáveis: o espaço percorrido, a tecnologia empregue e a liberdade de fazê-lo” (AMOUZOU, 2001, p.32).

No entanto, nas cidades de Quelimane e Mocuba, onde não existe um transporte público coletivo eficiente, a mobilidade dos sujeitos é muito precária, recorrendo a ciclo-moto-táxis que acabam esvaziando as magras economias das pessoas. Uma das razões que pode justificar esta ausência de transportes coletivos ou semi-coletivos (chapa 100¹) pode ser a relativa proximidade dos sujeitos com os locais de habitação, de trabalho, de lazer e de serviços como: escola, unidades sanitárias e mercado.

Portanto, nestas duas cidades médias de Moçambique se constata que a mobilidade interna é assegurada por ciclo-moto-táxis, apesar de operarem táxis em carros. Já para a mobilidade externa, o transporte inter-distrital é assegurado por

¹ Ficou conhecido como chapa 100, porque no momento da sua introdução, em 1985, o preço cobrado por cada trajecto era de cem meticais (moeda local) que correspondia a US\$2.5

carrinhas de 15 lugares (*mini-bus*) ou por carrinhas de caixa aberta (vulgo *my love*²) e o transporte inter-provincial, são os machimbombos (onibus) de 50 e mais lugares. Enquanto os sujeitos de renda média a alta e as instituições, públicas e privadas, possuem viaturas próprias para a sua mobilidade.

METODOLOGIA

A metodologia seguida para elaborar este artigo se baseou, primeiro, na busca de referenciais para a fundamentação teórica do estudo; segundo, no levantamento de dados em instituições públicas das duas cidades referentes a mobilidade urbana, e, que contribuem para o fluxo constante de pessoas oriundas de zonas ruais, de outros distritos da província da Zambézia e de outras mais distantes, inclusive de outras províncias e do estrangeiro, em particular de países como: Malawi, Burundi, Nigéria, Paquistão e China. Neste levantamento, a partir de registos no Governo do Distrito, nas Autarquias de Quelimane e de Mocuba, recolheram-se dados da demanda em transporte.

O procedimento metodológico utilizado para se realizar o trabalho de campo para a obtenção de dados empíricos foi o estudo de caso, que parte do pressuposto apontado por Yin (2003, p.3) no qual “a investigação empírica de um problema contemporâneo no seu contexto surge quando as fronteiras entre o fenómeno e o contexto não são bem definidos”. Considerou-se este procedimento porque os aspetos a estudar nas duas cidades não possuem limites bem definidos entre o distanciamento da casa ao serviço e para outros lugares de prestação de serviço e obtenção de bens.

Com o aprofundamento teórico, seguiu-se para a efetivação do trabalho de campo com o intuito de recolher dados primários referentes a demanda por transporte e oferta de meios para a mobilidade urbana. Este procedimento contou com um guião de entrevista abarcando três dimensões de análise, nomeadamente: finalidade de uso de transporte, meio de transporte mais usado/satisfação da demanda, e percepção da edibilidade quanto à função de satisfação dos utentes e mecanismos de segurança adoptados. No campo, foi possível observar *in loco* o fenómeno no seu todo ou em algumas das suas partes. A observação visou recolher informação sobre o contexto dos

² Dada a falta de transporte semi-colectivo, circulam nas cidades carrinhas de caixa aberta, onde os passageiros por questões de segurança viajam apertados e seguram um ao outro que por sua vez agarra parte da carroçaria para não ocorrer queda. É isso que é designado por *my love*, meu amor.



eventos. A observação direta da mobilidade nas duas cidades ajudou a compreender as razões da sua génese e desenvolvimento, e constituiu um exercício de suma importância no estudo, o qual se ilustrou com fotografias.

MOBILIDADE E CIRCULAÇÃO NA CIDADE DE QUELIMANE

A cidade de Quelimane localiza-se no centro da Província da Zambézia que, por mera coincidência, também é uma Província central de Moçambique, que dista cerca de 20 km do Oceano Índico e, por essa razão, a cidade conta com um porto, que é uma das suas principais atividades econômicas, centro de uma importante indústria pesqueira, tendo como limites: norte e este (Oceano Índico), sul (rio dos Bons Sinais, que a separa do distrito de Inhassunge) e oeste (Distrito de Nicoadala).

Documentos avulsos, disponíveis nos arquivos do Conselho Antártico da cidade, indicam que as primeiras construções datam de 1544, constituídas por uma Feitoria, a fortaleza e um centro de recolha de escravos, as quais foram sendo erguidas novas, aumentando assim o património construído (CMCQ, 1997, p. 1). A mesma fonte indica que, em 1498, o navegador português Vasco da Gama chegou a este local pelo rio que chamou de Bons Sinais, antigo rio Cua-Cua. Até ao período da chegada dos Portugueses, Quelimane era um importante centro comercial Suaíle, e em 1530 a cidade foi ocupada por Portugal. Em 9 de Maio de 1761, a então povoação de Quelimane foi elevada a vila conhecida como Vila São Martinho, e finalmente elevada a categoria de Cidade a 21 de Agosto de 1942 pela portaria do Gabinete do Ministro do Ultramar número 1, sendo o Ministro, Dr. Francisco Vieira Machado, na altura Governador da Zambézia, Boletim Oficial (B.0) Nr 32/42 – Suplemento, de 1988. A partir daí, a cidade continuou a crescer lentamente até 1974 e seguidamente registou um crescimento acelerado, vindo a ser mais rápido no período da guerra de desestabilização, e depois do processo da democratização e com a política de descentralização, a cidade de Quelimane foi elevada a categoria de município pela Lei 2/97, de 18 de Fevereiro.

Foto 1. Centro da Cidade de Quelimane



Fonte: Wikipédia.

O transporte que garante a mobilidade dos munícipes e daqueles que visitam a cidade de Quelimane é efectuado por uma frota de autocarros de operadores privados, que fazem a ligação da cidade ao eixo nordeste para Namacata, Nicoadala-Sede e a Licuari ou Namacurra, e no eixo norte, ligando-a a Namuinho, Localidade de Maquival e a Praia de Zalala, assim como três empresas de transportes inter-provinciais ligando Quelimane a outras cidades e províncias. De igual modo, conta com uma frota considerável de *mini-buses* garantindo o serviço de transportes semi-colectivos inter-districtal de passageiros, para além de serviços de taxis que vão desde viaturas ligeiras e carinhas de caixa aberta (vulgo *my love*), até motociclos e bicicletas. Dados do Conselho Autárquico de Quelimane (2017) revelam que estão em funcionamento 18.840 bicicletas que realizam serviço de taxi, seja de passageiros, seja de carga, para além de 1.630 viaturas de particulares e entidades públicas e privadas. Estes meios de transportes operam em duas rotas interurbanas: uma no sentido sudeste-norte, que a liga a Nicoadala, passando por Namacata a Mocuba (e desta a Nampula), a norte e Licuari em direcção a província de Sofala, Manica e Tete a este. Neste caso, a mobilidade de pessoas e bens é efectuado por viaturas ligeiras (carrinhas de 15 lugares e camionetas) e viaturas pesadas (camiões e machimbombos³). A quantidade da frota se considera suficiente para satisfazer as necessidades mínimas, pese embora o estado degradado das estradas, principalmente em direcção a Sofala, Manica e Tete. Contudo, o mesmo não se pode falar da qualidade e conforto da viagem, pois mesmo que a viatura ofereça as

³ Ônibus.

comodidades, o longo período da viagem, por causa das condições da via, afecta a qualidade. De facto, para um trajeto de 550 a 600 Km, que se estima levar 6 a 7 horas de viagem, pode-se percorrer em um dia e meio ou mais, dependendo da viatura. Esta situação não é a mais desejada, comparativamente ao que se apresenta em outras províncias de Moçambique, e muito diferente do que ocorre nos países vizinhos e no mundo.

Na cidade de Quelimane, a bicicleta assume um papel de destaque na mobilidade das pessoas e na dispersão do comércio informal, sendo que a sua circulação e flexibilidade, permite que estas atividades se distribuam tanto ao longo das estradas e seus cruzamentos, quanto nas escolas, nas unidades sanitárias e principalmente nos mercados - ou seja, em locais de concentração de população. Considerando a utilidade da bicicleta como garante da mobilidade urbana dos sujeitos, coloca a edilidade o desafio de normatizar e regular a circulação deste meio para garantir a segurança dos utilizadores. Opiniões colhidas junto de moradores, líderes e influentes da cidade, assim como da edilidade, revelam que a bicicleta é o meio apreciado por grande parte dos moradores, principalmente os de baixa renda, que encontram nela o meio para satisfazer as suas necessidades de circulação.

Foto 2: Ciclo-Taxis circulando nas artérias da cidade



Fonte: Autor (à esquerda); Silva, A. (LUSA, 2011, à direita)

Nesse contexto, as autoridades municipais têm vindo a efectuar o registo e a respetiva legalização das bicicletas para acomodar o crescente número daquele meio de locomoção e fazer face à falta de transporte semi-colectivo, para garantir a mobilidade dos sujeitos e bens. Daí resulta que, reconhecendo o papel considerável desempenhado pelos ciclistas, o município decidiu criar uma escola de formação, não apenas para a em matérias de código de estrada, mas também por questões de segurança dos seus clientes.



Enfatizar que a bicicleta é usado pelo próprio Prefeito da cidade em suas campanhas eleitorais, como forma de se identificar com os cidadãos de baixa renda. Mais do que isso, o edil, sempre que acha estar a perder a sua popularidade, mobiliza uma passeata na cidade com os ciclistas e também pedala, bem como incentiva os ciclistas isentando o pagamento da taxa de bicicleta.

Um estudo realizado pela Universidade Pedagógica (em 2018), apesar de não ter sido concluído, indicou que o uso da bicicleta tem vantagens na saúde de quem a pedala ao combater o sedentarismo e evitar doenças cardiovasculares. Recentemente, em países da Europa (e em particular da União Europeia), incentiva-se o uso da bicicleta como forma de reduzir as emissões de CO₂, que aumentam os efeitos de estufa e mudanças climáticas.

Na mesma estratégia, foi criada a Associação dos Taxistas da Zambézia (ATZ), como parceira que trabalha em estreita colaboração com o CMCQ, para melhor enquadramento dos que exercem tal atividade e mobilizar os associados para frequentarem aulas de condução. A associação em parceria com o Conselho Autárquico incentiva que mais cidadãos utilizem a bicicleta.

No âmbito da segurança dos ciclo-taxistas e seus passageiros, estão a ser construídas ciclovias nas margens das Avenida Eduardo Mondlane e Heróis de Libertação Nacional, com largura de 1,5 metros – que, no entanto, não estão a cumprir com a função pela qual foram concebidas, pois vários ciclo-taxistas não as utilizam (o que desafia a realização de intensas campanhas de educação cívica). Além disso as ciclovias foram impostas como compromisso pessoal do Prefeito, como forma de justificar fundos que coletou em países como Portugal, sem ter sido realizado um pré-estudo de viabilidade, pois as mesmas foram colocadas nas faixas a esquerda das vias, não havendo no sentido contrário. Portanto, pode parecer benéfico num sentido, mas não resolveu no outro. Pior ainda, os ciclistas ao entrarem na cidade deveriam seguir na Avenida Heróis de Libertação Nacional e sair pela Avenida Eduardo Mondlane. Lógica esta que não poderia ser aceite pelos ciclo-taxistas, nem pelos seus clientes. Esta recusa poderia ser fundamentada pela percepção dos utentes de que a bicicleta é um transporte barato e que os sujeitos de baixa renda podem pagar, enquanto outros alegam que não necessitam de se deslocar a um ponto, pois eles fornecem seus contatos para vir levar o

passageiro no local onde se encontram e ir deixar onde os clientes desejam, por vezes até na sua moradia.

ORIGEM E CARATERÍSTICAS DA ATIVIDADE DO CICLO-TAXISMO NA CIDADE DE QUELIMANE

O ciclo-taxismo não teve a origem na cidade de Quelimane, mas sim na vila de Milange, dada a influência que sofre do vizinho Malawi, onde este meio é bastante usado. Contudo, nesta cidade teve o seu rápido desenvolvimento e expansão, desenvolvimento visível devido a entrada de vários indivíduos oriundos de diferentes partes da província da Zambézia, em particular dos distritos de Inhassunge, Ile, Namarrói, Mocuba, Lugela e Milange. Para além disso, pesa grandemente a vantagem que a geodiversidade relacionada a baixa cota altimétrica do espaço da cidade, visto ser uma planície, o que favorece aos utentes, porque não necessitam aplicar muito esforço para pedalar.

Foto 3. Ciclo-taxista esperando passageiros



Fonte: <http://www.verdade.co.mz/tema-de-fundo/35-themadefundo/39197-quelimane-a-cidade-que-se-renova>. Acesso em: 23 fev. 2021.

Desta forma, existem diversas explicações sobre a origem do ciclo-taxismo. A primeira refere que o ciclo-taxismo surgiu na cidade de Quelimane por volta de 1990, devido à falta de transporte semi-colectivo que se verificava nessa altura. Por outro, lado, como referiu Dionísino em entrevista concedida em janeiro de 2015, devido à baixa produção na agricultura e pesca, bem como ter sido a alternativa ao comércio informal que crescia continuamente em vários locais da cidade.



Outra razão que se indica, tem a ver com o considerável nível de desemprego verificado no período do declínio da economia do país, na década de 1980, com o encerramento das empresas coloniais, nomeadamente a indústria e as empresas de plantação do chá, no Gurué, de algodão, em Lugela e Namarrói e do palmar na baixa Zambézia nos distritos de Chinde, Inhassunge, Nicoadala, Namacurra, Maganja da Costa e Pebane (LIMA, 2013). Deste modo, a falta de emprego que se fazia sentir na província da Zambézia, levou e está a levar muitos jovens a emigrarem para a cidade, movidos pela ideia de virem conseguir emprego com maior facilidade e até certo ponto, mais remunerado.

Da observação efectuada no trabalho de campo em alguns pontos da cidade (Patrício, Sagrada Família, DIMAC, mercados Central, Brandão e Floresta) revelou-se que, apesar da atividade ser praticada por indivíduos de diversas idades, existe a prevalência de jovens, porque esta camada é a que mais se depara com a falta de emprego. Grosso modo, os indivíduos provenientes de Inhassunge constituem a maioria dos que praticam o ciclo-taxismo, os quais vem a cidade no início da semana e regressam as suas casas no final da mesma. Uma mirada dos ciclo-taxistas que foram vistos a circular em 7 dias da semana, das 5 às 20h, apurou-se terem circulado no Avenida Heróis de Libertação Nacional (no ponto dos Capuchinhos) 150 taxistas, e mais de 75% aparentavam ter idades compreendidas entre 20 a 35 anos de idade. Mesmo nos pontos de paragens, a maioria é jovem. Uma das razões pode ser associada a exigência de muito esforço para pedalar várias horas do dia e em vários dias, como forma de obter mais dinheiro.

Para garantir a segurança dos ciclo-taxistas e a dos passageiros a Associação dos Taxistas da Zambézia (ATZ) distribuiu coletes refletor para sua identificação, bem como atrair outros interessados na prática da atividade para se inscreverem na associação criada para o efeito. Contudo, essa promoção da imagem da associação teve poucos resultados no seio dos praticantes da atividade, porque se nota haver muitos ciclo-taxistas que não fazem parte dela, mas a exercem. O não uso do colete prende-se, segundo os entrevistados, com o valor de compra dos coletes, assim como de capacetes que só os que praticam como desporto possuem

O exercício do ciclo-taxismo, possui diferentes motivos da sua prática, contando-se com o fato de constituir ocupação ou emprego, da necessidade de obtenção



de renda para auto-sustento e das respectivas famílias, da angariação de dinheiro para custear as despesas com a educação e saúde, havendo alguns que são estudantes de instituições de ensino superior. Contudo, a principal causa da prática da atividade se pende com o sustento da família.

Deste modo, a prática de ciclo-taxismo constitui uma estratégia adoptada pelos indivíduos para obterem renda, o que corrobora com a abordagem de Silva (2002), na qual considera-se que os sujeitos podem conceber diversas estratégias para concretizar formas práticas e atividades para gerar recursos materiais, ligados a pessoas que constituem o grupo doméstico e para com o seu esforço contribuir para a sua própria sobrevivência e a do grupo. De facto, em Quelimane, o ciclomotorismo constitui forma de obter renda para a sobrevivência dos desempregados.

Porém, o incremento do ciclo-taxismo em Quelimane alterou as práticas de atividades socio-econômicas, dos quais as mais afetadas são a agricultura, o artesanato, a pesca e o comércio informal. Deste modo, a sua prática está a criar um duplo efeito no seio das comunidades, ao alterar a estrutura da população que se dedica a atividades vocacionais rurais (tais como agricultura e pesca), por um lado, e por outro ao constituir estratégia de adaptação às mudanças climáticas globais que se prende com a redução do período chuvoso, afetando o desenvolvimento das plantas e a redução da pescaria (bem como ao amarelecimento letal do coqueiro, que dizimou milhares de plantas nas zonas costeiras da Zambézia). Pese embora o ciclo-taxismo esteja a gerar outros problemas como os ligados a congestionamento, acidentes, aumento de traumas, consubstanciado com o crescimento e condições de sua circulação.

O CICLO-TAXISMO E A GERAÇÃO DE EMPREGO E REDUÇÃO DE PREÇOS DE PRODUTOS

A Autarquia de Quelimane concebeu e está a funcionar a escola de condução para ciclistas, apesar de não servirem com eficiência os inquilinos. Na cidade, devido ao uso massivo da bicicleta, foram surgindo uma série de oficinas de reparação de velocípedes, com e sem motor, oferecendo conserto, desde o remendo das câmaras de ar e pneus, até dos motores de motorizadas. Alguns singulares edificaram alpendres que servem de parque para bicicletas, onde o ciclista pode parquear a sua bicicleta por um período variável, permitindo que o proprietário possa efetuar as suas compras e



beneficiar de serviços variados, sem correr o risco de roubo. De igual modo, a oportunidade do negócio fez nascer uma série de atividades económicas de carácter informal, tais como bancas de venda de peças e acessórios.

Paralelamente, a massificação do uso da bicicleta está a exercer influência em outras atividades socio-econômicas, que se prendem com o comércio informal ao reduzir os preços dos produtos, tendo em conta que vários são os pequenos comerciantes que utilizam este meio no transporte de carga. Este fato coaduna com a abordagem de Bernadet e Lassere (1985), segundo a qual o crescimento e desenvolvimento dos meios de transporte numa determinada área está dependente da existência de uma infraestrutura de apoio técnico, como oficinas, estações de serviços, escolas de condução, parques de estacionamento, entre outras, que sirvam com eficiência estes meios.

De igual modo, e no contexto do desenvolvimento dos países e das sociedades, os meios de transporte são uns dos principais elementos para garantir a infraestrutura, ou seja, o suporte material para que tal crescimento se efetive. Paradoxalmente, a atividade está a reduzir a colecta de taxas e impostos para o erário público, pelo fato da maioria exercer a atividade de forma ilegal, sem terem efetuado a respetiva licença, pelo que não incorporam qualquer valor referente a prestação de serviço.

Outra manifestação do benefício do ciclo-taxismo se prende com a prática de relações de solidariedade no seio da classe dos ciclo-taxistas, porque quando algum deles necessita de ajuda (caso de avaria, doença, acidente), os demais prestam apoio, pese embora todos estarem preocupados em ganhar mais dinheiro. Os apoios podem ser em forma de valores monetários que cada um contribui; de visita ao colega enfermo ou seu familiar; ajuda no concerto da bicicleta avariada; e a prática do *xitiqui*⁴.

O *xitique* é feito normalmente por ciclo-taxistas proveniente do mesmo local de origem, por causa da confiança mútua que os indivíduos têm a partir do seu local de origem. Portanto, o *xitique* é a forma que estes indivíduos encontram para superar as dificuldades enfrentadas no seu dia-a-dia. Assim sendo, tem a função de manter as relações pessoais entre os indivíduos e entre os grupos que compõem as relações de parentesco, de produção e de poder.

Portanto, o objetivo final do *xitique* para os ciclo-taxistas é de minimizar ou maximizar o poder de compra e de colmatar as dificuldades que eles enfrentam no seu

⁴ Xitiqui é a prática de subscrição em valor monetário realizado por um grupo, cujo benefício é rotativo.



dia-a-dia. Daí, resulta que as relações estabelecidas entre os ciclo-taxistas numa lógica de reciprocidade são semelhantes à referida por Sahlins (1970), citado por Escritório (2012, p. 28), quanto às trocas diretas, onde a reciprocidade é costumeira das coisas recebidas e é feita sem atraso. No entanto, o *xitique* exercido pelos ciclo-taxistas possui obrigações bilaterais dos dois participantes, ou seja, os dois tem a mesma qualidade de devedor e credor e, para isso, é necessário que cumpram com a obrigação. Neste caso, ou seja, no ato da negociação, predomina o espírito de confiança, porque os ciclo-taxistas se entendem. Deste modo, como partes de interesses econômicos e sociais separados, resulta que se um ciclo-taxista falhar o pagamento em um período estabelecido, pode culminar em conflito. No caso de surgir tal conflito, quem resolve são os amigos e conterrâneos, que diante dos seus colegas de serviço, procuram a melhor solução para ambos. Por isso, são raros os casos que os conflitos culminem em queixas nos órgãos da justiça.

60

As formas de solidariedade estabelecidas pelos ciclo-taxistas evoluem para o estabelecimento de redes que possuem lógicas de funcionamento próprias, embora dependendo de grau de inclusão dos seus membros. No entanto, o suporte de solidariedade entre os ciclo-taxistas reforça a sua importância no contexto da economia e do trabalho. Estas redes por vezes caracterizam-se por circulação de bens e de ajuda entre os ciclo-taxistas, contribuindo para restaurar um equilíbrio no acesso diferenciado de bens e serviços fruto de grandes encargos resultante de elevado custo de vida. Porém, esse espírito de solidariedade mútua possui uma estrutura de funcionamento que se pode enquadrar no princípio da “dádiva”: dar, receber e retribuir.

Segundo Gottedier (2000), citado por Escritório (2012, p. 28), a dádiva é uma ação voluntária, individual ou coletiva, que pode ou não ter sido solicitada por aquele ou aqueles que recebem. Para este autor, dar é instituir simultaneamente uma dupla relação. Uma relação de solidariedade, visto que quem dá partilha o que tem, mesmo aquilo que ele é, com quem dá. Mais do que isso, é uma relação de superioridade, já que aquele que recebe a dádiva e aceita fica em dívida para com quem a concedeu. Através desta dívida torna-se seu devedor, ficando assim, até certo ponto, sob a sua dependência, pelo menos durante todo o tempo até retribuir ou devolver o que lhe foi dado.

Infelizmente a relação entre o ciclista e o cliente nem sempre se manifesta de forma honesta, porque há momentos em que alguns utentes ao pretenderem ser levados



para um dado lugar não entregam o valor corresponde a viagem, pois quando chegam ao destino, informam ao ciclo-taxista que vai levar o dinheiro e nunca mais regressam. Isto faz com que os ciclo-taxistas não aceitem este tipo de oportunidade a outras pessoas. Contudo, quando a relação entre ambos se efetivar de boa-fé, ciclo-taxistas há que fornecem o seu número de celular, como garantia de oferecer o serviço a qualquer hora e destino.

O MOTO-TAXISMO E MOBILIDADE DA POPULAÇÃO NA CIDADE DE MOCUBA

Os canais de relações com o exterior e mobilidade, neste artigo, se entende como todo o sistema de ligações que permite a cidade de Mocuba se comunicar com o exterior, tais como estradas (a Estrada Nacional N. 1, EN1), que a liga aos distritos e províncias a Norte e Sul da Província da Zambézia e do País. Inclui também a Estrada Regional (ER465) que liga a Milange e deste ao Malawi, para além das vias de acesso intraurbanos; o sistema de comunicações para a transmissão de som, imagem e dados que é assegurado por um sistema de transmissão via fibra óptica e móvel, correios para a troca de encomendas postais e de correspondências; e de transportes para passageiros e carga. Em tempos passados, até por volta do início deste século, Mocuba esteve ligada a cidade de Quelimane e ao respectivo porto, por via ferroviária. No entanto por falta de manutenção a mesma foi desativada.

Na cidade de Mocuba, onde não existe um transporte público coletivo, a mobilidade dos sujeitos é muito precária, recorrendo a moto-táxis que acabam esvaziando as magras economias das pessoas. Uma das razões que pode justificar esta ausência de transportes coletivos ou semi-coletivos (chapa 100) pode ser a relativa proximidade dos sujeitos com os locais de habitação, de trabalho e de serviços como: escola, unidades sanitárias e mercado. Só muito recentemente, com a expansão da cidade para norte, com a construção de novas moradias (e conseqüente sectores de prestação de serviços) nos bairros Samora Machel e Naverua, e para sul com a implantação de moradias, hotéis e o campus da Faculdade de Engenharia Agronómica e Florestal da Universidade Zambeze, é que começaram a circular as minibus intraurbanos, os quais têm maior aderência em dias de chuva.

A esse respeito, em entrevista a Bagão (2015), referiu-se que operam na cidade de Mocuba 300 moto-táxis e 150 táxis de bicicleta no transporte de pessoas e seus bens. Existem também sete operadores locais de transporte semi-colectivo de passageiros inter-distrital, além de duas empresas de transporte interurbano, bem como outros de outras praças, como se pode observar na figura 4.

Foto 4. Tipo de transporte para mobilidade da população



Fonte: Autor, 2015

Nas imagens das fotos, facilmente se constata que a mobilidade interna na cidade de Mocuba é assegurada por moto-táxis, apesar de operarem táxis em carros e bicicletas. Já para a mobilidade externa, o transporte inter-distrital é assegurado por carrinhas de 15 lugares (*mini-bus*) ou por carrinhas de caixa aberta (vulgo *my love*), e para o transporte inter-provincial são os machimbombos de 50 e mais lugares. Enquanto os sujeitos de renda média a alta, e as instituições, possuem viaturas próprias para a sua mobilidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade urbana na cidade de Quelimane está voltada para o transporte particular e ao ciclo-taxismo, onde se denota cada vez mais a circulação de automóveis particulares em detrimento do transporte público, enquanto na cidade de Mocuba operam moto-taxis. Refira-se igualmente que as condições das vias não são adequadas para dar suporte ao transporte motorizado, desta forma o trânsito torna-se um dos problemas urbanos com os acidentes, provocando danos materiais e imateriais.

Estudos de mobilidade nas cidades tem grande importância nas pesquisas sobre a organização do espaço urbano, auxiliando na compreensão das redes de transportes e dos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Desse modo, uma visão mais crítica



ajudará a compreender as desigualdades socio-espaciais e a propor uma mobilidade mais inclusiva.

Diferentemente das grandes cidades do país, tanto em Quelimane, como em Mocuba o uso de transporte semi-coletivo é recente, dada a concentração das atividades comerciais, industriais e de serviços na parte central das mesmas. No entanto, com a sua pequena expansão para áreas periurbanas, e com a desconcentração desses serviços, estão a surgir novas formas de mobilidade, mas a mais expressiva é de ciclo-taxismo (em Quelimane) e moto-taxismo (em Mocuba).

REFERÊNCIAS

AMOUZOU, K. D. **Transporte na cidade:** uma análise socioeconómica do conceito de deslocamento urbano e dos impactos dos meios de transporte público urbano.

Associação Educacional Dom Bosco, Resende, 2001. Disponível em:

<http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos04/68_Transporte%20na%20cidade%20SPS.doc>. Acesso em: 19 jul. 2023.

AYUB, U.; KOURY, A. P.. Mobilidade Urbana: uma questão em aberto no novo Plano Diretor da cidade de São Paulo. **Revista Projetar (Projeto e Percepção do Ambiente)**, v.2., n.1, p. 69-84, abr. 2017.

BERNADET, M.; LASSERE, J. C. (org.) **Le secteur des transports:** concurrence, compétitivité. Paris : Éditions Economica, 1985.

CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE QUELIMANE (CMQC). **Breve História da Cidade de Quelimane.** Quelimane : CMQC, 1997.

_____. **Relatório do ambiente urbano da Cidade de Quelimane.** Quelimane : CMQC, 2008.

_____. **Informe sobre mobilidade na Cidade de Quelimane.** Quelimane : CMQC, 2008.

CRESSWELL, T. **On The Move: mobility in the modern western world.** New York : Routledge, 2006.

ESCRITÓRIO, N. E.. **Redes de Solidariedade e estratégias de reprodução social dentro da prática do ciclo-taxismo no espaço urbano:** o caso do Bairro Chirangano na cidade de Quelimane. Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em Antropologia), Faculdade de Letras e Ciências Sociais, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, 2012.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA. **Perfil dos Distritos,** Imprensa Nacional : Maputo, 2007.



LANG, N.; RUSSMAN, M.; DAUNER, T.; KOMIYA, S.; MOSQUET, X.; DOUBARA, X.; MEI-POCHTLER, A. **Self-driving vehicles, robo-taxis and the urban mobility revolution**. The Boston Consulting Group, 2016. Disponível em: <https://www.bcg.com/publications/2016/automotive-public-sector-self-driving-vehicles-robo-taxis-urban-mobility-revolution> . Acesso em: 19 jul. 2023.

LEMOS, A. Cidade e Mobilidade. Telefones celulares, funções pós-massivas e territórios informais. **MATRIZES**, v.1, n.1, out. 2007.

LIMA, J. C. M. Planificação Territorial, Desenvolvimento Urbano: Tendências Históricas de Quelimane (no prelo). **Seminário sobre o Ordenamento Territorial**, CEDE, mai. 2013.

SILVA, A. **Fotos da Cidade de Quelimane**. Agência LUSA, 2011.

SILVA, T. C.. Determinantes globais e locais na emergência de solidariedade sociais: O caso do sector informal nas áreas periurbanas da cidade de Maputo. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Centro de Estudos da Universidade Eduardo Mondlane, Maputo, n. 63. p. 75-89, out. 2002.

YIN, R. K. **Case Study Research Design and Methods**. Thousand Oaks: Sage Publication, 2003.

Entrevistas

BAGÃO, F. C. Vereador de Feiras e Mercados no Conselho Municipal de Mocuba, Entrevistado em Julho de 2015.

DIONÍSIO, A. Entrevista sobre o ciclismo em Quelimane, realizada em Abril de 2017.