RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

IMPACTO ECONÓMICO E SOCIAL DE MOTO-TÁXI NO BAIRRO DE NAMICOPO CIDADE DE NAMPULA

ECONOMIC AND SOCIAL IMPACT OF MOTOTAXI IN THE NAMICOPO NEIGHBORHOOD NAMPULA CITY

IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LOS MOTOTAXIS EN EL BARRIO DE NAMICOPO CIUDAD DE NAMPULA

João Flávio Amisse Uagire[1], Santos IntaliaTaquina[2]

e2237
https://doi.org/10.47820/recinter21.v2i2.37
PUBLICADO: 9/2025

RESUMO
Este artigo, com o tema Impacto económico e Social de Moto-Táxi na Cidade de Nampula, 2023-2025, província de Nampula-Moçambique, tem como objetivo de analisar o impacto económico e Social de Moto-Táxi na Cidade de Nampula, 2023-2025, com maior foco o Bairro de Namicopo. O mototaxista é como um taxista comum, porém, que utiliza a motocicleta para transportar passageiros. Os mototaxistas credenciados oferecem transporte seguro e rápido, sobretudo em áreas de tráfego congestionado como é o caso do bairro em estudo. No entanto, esta pesquisa é qualitativa com recurso a técnica de entrevista semi-estruturada, questionário e observação e envolveu 21 participantes. Como resultado da pesquisa percebeu-se que os mototaxista não reconhecidos ou não credenciados podem enfrentar grandes problemas como multa por falta de documentos obrigatórios e material de protecção como capacetes, botas, luvas, fato ou blusão para combater frio, agressões física e outros. Conduzir sem os documentos obrigatórios é uma infração ao Código da Estrada e pode resultar em penalização severa.

PALAVRAS-CHAVE: Impacto socio-económico. Segurança. Moto-Táxi.

ABSTRACT
This article, entitled "Economic and Social Impact of Motorcycle Taxis in the City of Nampula, 2023-2025, Nampula Province, Mozambique," aims to analyze the economic and social impact of motorcycle taxis in the city of Nampula, 2023-2025, with a particular focus on the Namicopo neighborhood. Motorcycle taxi drivers are like regular taxi drivers, but they use their motorcycles to transport passengers. Licensed motorcycle taxi drivers offer safe and fast transportation, especially in congested traffic areas like the neighborhood under study. However, this is a qualitative study using semi-structured interviews, questionnaires, and observation techniques and involved 21 participants. The research revealed that unrecognized or unlicensed motorcycle taxi drivers can face significant challenges, such as fines for lack of mandatory documents and protective equipment such as helmets, boots, gloves, overalls, or jackets to combat the cold, physical assault, and other issues. Driving without the required documents is a violation of the Traffic Code and can result in severe penalties.

KEYWORDS*: Socioeconomic impact. Safety. Motorcycle Taxi.*

RESUMEN
Este artículo, titulado "Impacto Económico y Social de los Mototaxis en la Ciudad de Nampula, 2023-2025, Provincia de Nampula, Mozambique", tiene como objetivo analizar el impacto económico y

[1] Tutor do curso superior no Instituto de Ensino a Distância na Universidade Católica de Moçambique-Nampula, Doutorado em Inovação Educativa pela Universidade Católica de Moçambique /Faculdade de Educação e Comunicação, Mestrado em Gestão Ambiental pela Universidade Rovuma-Nampula e Licenciado em História, UP-Universidade Rovuma.
[2] Mestrado em Psicopedagogia pela Academia Militar Samora Marchal e Licenciado em Psicologia Escolar pela Universidade Pedagógica em Nampula.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

social de los mototaxis en la ciudad de Nampula, 2023-2025, con especial atención al barrio de Namicopo. Los mototaxis son como los taxistas tradicionales, pero utilizan sus motocicletas para transportar pasajeros. Los mototaxis con licencia ofrecen un transporte seguro y rápido, especialmente en zonas de tráfico congestionado como el barrio en estudio. Sin embargo, se trata de un estudio cualitativo que utiliza entrevistas semiestructuradas, cuestionarios y técnicas de observación y participaron 21 participantes. La investigación reveló que los mototaxis sin licencia o sin la documentación necesaria pueden enfrentarse a importantes desafíos, como multas por falta de documentación obligatoria y equipo de protección como cascos, botas, guantes, overoles o chaquetas para combatir el frío, agresiones físicas y otros problemas. Conducir sin la documentación requerida constituye una infracción del Código de Tránsito y puede conllevar sanciones severas.

***PALABRAS CLAVE**: Impacto socioeconómico. Seguridad. Moto-taxi.*

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

O artigo em causa, aborda os mecanismos e as implicações que têm ocorrido no âmbito das dinâmicas microeconómicas do surgimento de uma nova modalidade de transporte público de passageiro, que são os chamados mototaxis. No ponto de vista dos autores da pesquisa, este é um fenómeno social que tem crescido muito à volta do mundo inteiro, com mais incidência em países em vias de desenvolvimento, como é o caso de Moçambique, operando com a utilização de uma motorizada, uma atividade conhecida em muitos países como serviço de mototáxi.

Sendo assim, procuram saber as principais características dos mototaxistas, dos utentes e que contribuição tem esta atividade na mobilidade da população para as suas atividades sociais do dia-a-dia, da parte governamental e dos próprios operadores do Táxi**.**

Nesta perspectiva pretende-se também identificar os impacto económico e Social de Moto-Táxi na Cidade de Nampula, no período em estudo, na província de Nampula-Moçambique, mas concretamente o Bairro de Namicopo.

Nesses termos, Rocha (2021) Afirma que, as atividades de transporte urbano são uma forma clara de economia informal: são atividades autónomas, de veículos de baixa capacidade, vinculadas ao fato de as autoridades não terem tido a capacidade de controlar a velocidade urbana. A crescente presença do mototáxi na agenda científica e a crescente diversidade das zonas percorridas acompanham em muito a disseminação do modal.

O período compreendido entre 2023 a 2025, verificou-se que no Posto Administrativo Urbano de Napipine no Bairro de Namicopo, houve um registo de crescimento populacional significativo e expansão de atividade de mototáxi em ambiente informal, um número elevado de agressões física, acidentes de diferentes formas provocados por fluxo de mototáxi que dizimou muita gente deixando muita família orfão, viúva, sem membros superiores ou inferiores e outros problemas de saúde.

A incapacidade resultante da fraca resposta aos fiscais dos Transportes do Conselho Autárquico de Nampula na fiscalização e sensibilização dos mototáxistas e os munícipes em geral no que concerne ao Código da Estrada, da responsabilização dos danos causados, no tratamento dos documentos obrigatórios, na aberturas de ruas largas, pavimentadas e com resiliência tem afetado a

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

estética das ruas existentes e a saúde pública causando acidentes de viação, proporcionando agressões físicas, a ladroagem e degradação ambiental oriundo dos tubos de água que atravessam nas ruas e algumas doenças como no caso da malária, cólera e disenteria.

A fonte de sobrevivência da população deste posto, depende maioritariamente do comércio, por esta razão obriga-lhes dia pois dia, manha e pôr-do-sol deslocar-se a procura de sobrevivência, para tal precisam o uso de mototáxi de passageiro quando vão e os outros de regresso ao mototáxi de Carga ou Carro para auxiliar diretamente ao destino.

Na locomoção ou na operação desta atividade, sobretudo no bairro de Namicopo, não há observância do Código da Estrada, da responsabilização dos danos causados, no tratamento dos documentos obrigatórios, na abertura de ruas largas, pavimentadas e com resiliência, na proteção individual, por isso, tem afetado negativamente ao ambiente provocando um perigo grave para a saúde e a segurança pública.

Face a esta situação nota-se uma ausência de uma fiscalização rigorosa por parte dos fiscais da área dos transportes. Pois, a gestão desta atividade é feita sem observância à lei que suporta a sua fiscalização. Fato que contribui significativamente para acidentes de viação e cria oportunismo de ladrões que assaltam pessoas conduzindo a motorizada, pois, estes são conhecidos ladrões Águias.

Os pesquisadores sentiram a necessidade de discutir sobre o tema por conta do crescente número de acidentes de viação e agressões levantados em torno das preocupações relativas à fiscalização da atividade de mototáxistas, na responsabilização dos atos causados, na ausência de capacitações em matéria do Código da Estrada, no tratamento dos documentos obrigatórios e da manutenção das próprias viaturas e estradas.

A situação atual do nível de percepção dos residentes deste Posto Sede administrativo sobre a conservação/proteção das ruas, das viaturas, da segurança e a fiscalização não propõem estratégias de mitigação para minimizar os impactos negativos que esta atividade traz consigo.

Ainda pensa-se que com este trabalho pode ajudar os fiscais da área dos transportes a desenvolver políticas que podem ser úteis para o setor e a comunidade em geral.

Desta forma, há necessidade de escrever sobre esta temática, para melhor compreensão das formas de educação, gestão, fiscalização dos transportes para poder ajudar a comunidade deste bairro, para novas abordagens desta realidade vivida em Namicopo. O trabalho será depois partilhado com o governo autárquico local e a comunidade em geral no sentido de convidá-los a tomar uma consciência que possa ajudar a melhorar a qualidade de vida da população do Posto administrativo sem necessariamente colocar em causa a vida humana e ao meio ambiente.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

2. QUADRO TEÓRICO

2.1. Abordagem Conceptual de alguns termos

Segundo Bessa (2001), impacto nada mais é do que um choque, uma modificação brusca causada por alguma força exterior que tenha colidido com algo.

Junior (2020), conceitualiza impacto como uma força física, uma colisão, uma influência ou um efeito significativo, ainda pode-se entender como afetar, suportar ou tocar.

Jenkins *et al.,* (2021), Impactante significa manifestar um grande efeito, impressionante, chocante, marcante, perturbador, surpreendente, alucinante ou assombroso.

Sinteticamente, os conceitos acima referenciados conduzem aos autores do artigo dizer que o impacto é uma modificação brusca causada por um algo, para este estudo refere a atividade de mototaxista na cidade de Nampula, mas especialmente no Bairro de Namicopo, o mais populoso da Autarquia de Nampula.

De igual modo os conceitos fazem perceber que, a tarefa de um fiscal de transportes é garantir a proteção de todos envolvidos, incutindo maior responsabilidade aos transportadores, prevenindo e punindo ações que violem a legislação do Codigo de Estrada e a respetiva documentação necessária para o efeito, mas de maneiras não excessivas no que concerne aos valores monetários para a legalização documental e capacitando-os.

Matos (2021), afirma que, o conceito de mototáxi é relativamente novo e um dos seus sentidos especiais é o transporte realizado para um único passageiro em veículo, como a motocicleta, em decorrência do pagamento de uma tarifa fixada pela autoridade local. Em conformidade com Rocha (2021) ao conceito diz que estes veículos que operam sem rota fixa para o transporte de passageiros são constituídos por uma motocicleta ou *scooter,* geralmente com motor inferior a 150 CC, e uma carruagem adaptada na qual dois ou mais passageiros podem ser transportados.

Dantas (2019), ensina-nos que, a atividade de tributação de motocicletas pode, também, ser considerada como o trabalho realizado por um grupo de pessoas físicas para a prestação de um serviço; no entanto, deve ser reconhecido como emprego informal uma vez que não existe uma relação de trabalho legalmente reconhecida e eles não podem fazer valer os seus direitos de trabalho.

Santos e Filho (2019) e Dantas, (2021) salientam que, a expressão Mototáxi é um composto de motocicleta e táxi que deve ser definido separadamente antes de se considerar uma definição dessa palavra. A motocicleta, geralmente designa “um veículo motorizado com duas rodas. Se uma motocicleta tem três rodas, fala-se então de um triciclo” .

Para Matos (2021), o termo mototáxi é um neologismo não pertencente à língua portuguesa. Os dicionários Houaiss, Michaellis e Aurélio não a registam, pois, foi cunhada em solo brasileiro pela justaposição do prefixo “ moto (redução da palavra motocicleta) e da palavra táxi. Rapidamente tais

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

palavras foram assimiladas e difundidas nas grandes cidades brasileiras especialmente nas periferias".

Estava limitado a veículos de 2 rodas, embora o uso de triciclos motorizados esteja aumentando rapidamente em algumas cidades (por exemplo, em Burkina Faso, Etiópia e Madagascar) onde às vezes também são chamados de moto-táxis (Macedo; Costa, Justo 2021). Porém, com a precariedade das condições de vida nas áreas urbanas, os congestionamentos e as más condições das estradas, as motocicletas passaram a ocupar o lugar dos táxis nos transportes públicos, daí o nome mototáxi (Matos, 2021).

O ponto de vista dos pesquisadores, referem de mototáxi o serviço de transporte público individual que transporta uma pessoa de um lugar para outro, dentro de uma partida ao outro local de desembarque ou chegada, em motocicleta, e com a remuneração do serviço realizado, sendo que o passageiro tem um certo controlo sobre o itinerário e os horários.

Onde os clientes normalmente negoceiam um preço para uma viagem de uma certa distância com antecedência e, em seguida, sobem e sentam atrás do motorista.

Dantas (2021), refere que, Mototáxis é um tipo de transporte alternativo público individual na qual os passageiros têm ampla escolha de local de embarque ou desembarque, o que não acontece com os restantes tipos de transporte.

2.2. Historial de moto-táxi em Nampula-Moçambique

De acordo com Aquino (2003) e Jenkins *et al.,* (2021), o serviço das motocicletas surgiram na Colômbia há mais de uma década devido a múltiplos fatores entre os quais a elevada taxa de desemprego, a má qualidade do transporte público e a necessidade de geração de renda.

Júnior (2020); Matos (2021), no Brasil, em 1996, na cidade de Crateús/CE rapidamente esse serviço se espalhou pela região nordeste e depois disseminou por todo o Brasil. No ano de 1998, aproximadamente 100 municípios já tinham regulamentado o serviço de mototáxi, o sistema era operado de maneira informal. No Distrito Federal, o serviço de mototáxi inicia-se por volta do ano de 1997, começando primeiro em Planaltina e, em seguida, no Gama. Atualmente, além das duas pioneiras, as cidades de Sobradinho, São Sebastião.

Alguns autores como Santos e Filho (2021); Lopes (2021); e Júnior (2020), concordam que o serviço das motocicletas teve origem em Santa Cruz de Lorica no distrito de Mata de Caña e espalhou-se para todos os municípios vizinhos por volta da década de 1980 e surgiu da necessidade de indivíduos dessas populações viajarem até à rodovia que liga Montería ao centro urbano da cidade.

Macedo, Costa e Justo (2019), afirmam que, na Ásia, foi no início da década de 1980, *as scooters* usadas para transportar passageiros e entregar mercadorias, começaram a se espalhar por Bangkok3. Nas três décadas anteriores, a cidade cresceu, tanto geográfica quanto economicamente.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

Já no continente Africano, foi na África Oriental, na fronteira entre Uganda e Quênia, como resultado da transformação dos bicicletas-táxis, que apareceram pela primeira vez no início dos anos 1960, em mototáxis, (Matos, 2021). Os mototáxis espalharam-se pelos dois países antes de se estenderem para o Ruanda e a Tanzânia.

Em Moçambique a atividade de Mototáxi, embora não anbrangir em todas as regiões, está ganhando maiores proporções como meio alternativo de transporte, especialmente em zonas com maiores dificuldades de acesso ou trafego congestionado.

Na província de Nampula-Moçambique a atividade de Mototáxi, ganhou maiores proporções no mandato, do ex-presidente de Moçambique Armando Emilio Guebuza, no período entre 2005 a 2015, através da sua política o " Distrito é polo de desenvolvimento".

Numa primeira fase, verificou-se no Distrito de Monapo, por causa de fácil aquisição que era através de um memorando feito pelos gestores das Instituiçõe com o empresário Ascalim em Namialo que consistia em levar por crédito ou empréstimo e descontável a partir da sua folha salarial. O mototáxis era feito maioritariamente entre funcionários da mesma via de serviço, ao hospital, ao passeio, aos vizinhos e outros conhecidos.O dono da mota cobrava a um colega em combustível e as vezes em valores monetários.

Neste distrito, muitos funcionários deixaram viúvas, crianças sem pais e sem futuro, os outros sem membros superiores, inferiores e com secatrizes na cara, por conta de emoções, condução em estado de embriaques e aceleração exagerada com a segunda mudança em lugares não próprios ou adequados, este fato conduziu ao ex-presidente Guebuza fazer a sua intervenção em 2007.

Seguidamente, em 2008-2011, esta atividade emergiu na Cidade Portuária de Nacala, com mais fluxo no entroncamento de Muchilipo e no entroncamento de Nacala a Velha. No Chilipo consitia os taxistas em levar os estudantes e funcionários atrasados que perdiam o machibombo que lhes carregavam para o Instituto Agrário de Nacuxa, os comerciantes que iam fazer levantamento dos produtos nas localidades circunsvinhas, ao camponês que fazia ida e volta e aos visitantes provenientes de vários pontos da província.

Em 2009 a 2017, a atividade de mototáxis generalizou-se por toda província e por todo o país, onde na cidade de Nampula, no Bairro de Namicopo, conheceu o seu apogeu entre 2023 a 2025.

Os motoristas tendem a aglomerar-se em torno de estações de comboio e autocarros que ligam outras províncias do país e outros locais de serviço, como hospitais, para além de esperarem em incontáveis esquinas movimentadas.

Em geral, os mototáxis operam com baixos níveis de organização, pouca ou nenhuma divisão entre os fatores produtivos. As relações de trabalho são baseadas no emprego casual ou nas relações pessoais, ao invés de contratos formais e garantias, e sem segurança social (Lopes, 2021).

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

2.3. Impacto socioeconómico de mototáxi

O impacto sócio-económico de mototáxi é significativo, com efeitos tanto positivos quanto negativos. Por um lado, o mototáxi gera emprego, contribuindo para a renda familiar e ao acesso a bens e serviços, alimentação, educação e saúde. Pois, neste local em estudo atua como fonte de renda para muitos jovens oferecendo uma alternativa de transporte rápido e acessível.

Rocha (2021), sustenta que, este fenómeno social tem impactado na vida de muitos jovens, pois, os mesmos encontram nestes serviços uma fonte de rendimento para satisfazer as suas necessidades, ajudar no rendimento de suas famílias e na mobilidade das pessoas. Entretanto, existem aqueles jovens que, além da procura de algum trabalho com isso, também criam os seus próprios empregos, procurando assim alternativas de sobrevivência ou de sustento para as suas vidas.

3. METODOLOGIAS DE PESQUISA

Para o presente artigo , delineou-se linhas metodológicas; a classificação da pesquisa, a escolha dos métodos básicos; e a indicação das técnicas de coleta de dados.

3.1. Tipo de Pesquisa

A presente investigação, quanto ao procedimento é pesquisa qualitativa; quanto aos objectivos é uma pesquisa descritiva; e quanto a fonte de informação foi do tipo estudo do campo.

O trabalho quanto à abordagem é qualitativo visto que, os resultados não foram apresentados de forma estatística. De acordo com Gil (2018), a pesquisa de método qualitativo é aquela que proporciona melhor visão e compreensão de um problema. Tem sido aquela que descreve sobre um processo. Portanto, este trabalho aborda os impactos socioeconómico de mototáxi.

3.2. Técnicas de recolha de dados

Para a obtenção de dados, foram usadas as seguintes técnicas: i- Observação direta; ii- Entrevista estruturada; e iii- Questionário.

4. ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS

Neste Capítulo os 21 participantes foram agrupados em 3 grupos que foram: i- dois Técnicos da área dos Transportes e dois gestores/representantes das Associações de Transportadores ou operadores; ii- 8 operadores/taxista; e iii- 9 utentes/passageiro.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

4.1. Resultados obtidos através de questionário dirigido ao grupo alvo

4.1.1. Impacto Socio-económico da atividade de Mototáxis no Bairro de Namicopo-Nampula

Querendo obter os dados sobre impacto Socio-económico da atividades de Mototáxis do Bairro de Namicopo-Nampula, os autores coloram a sequinte questão:

-Quais impactos Socio-económico da atividade Mototáxis do Bairro de Namicopo-Nampula?

"Para os jovens, gera emprego e para o Estado nada ganha como imposto, ou valor monetário, visto que, eles não querem pagar ou tratar documentos da mota até mesmo bilhete de identidade" (Técnicos da área dos Transportes, 2025).

"*Traria rendas aos operadores, ao Estado, nas Associações e para eles junto as suas família e no bairro, mas, para os jovens deste bairro, nada se entendem, na medida que fizemos várias capacitações em matéria do Código da estrada, para a segurança e proteção da saúde deles em coordenação com membros do Conselho Municipal e INATRO, nada cooperaram"* (Gestores/representantes das Associações de Transportadores ou operadores, 2025).

"Comprei meu talhão, construi minha casa de chapa ao meu nivel, consigo pagar faculdade, sustento a minha familha, mas acima de tudo há muitos riscos como agressão fisica e acidentes "(operadores/taxista, 2025).

"Há de louvar porque ajuda a todos como: aos jovens já empreenderam, constitui como um emprego, ao governo tira proveito através dos documentos da legalização documental das motas e das casas que os jovens constroem com o dinheiro conseguido atraves desta atividade, aos passageiros chegam rapidamente e diretamente no local de destino diferentemente de transportes semi-coletivo "(utentes/passageiro, 2025).

Os dados indicam que dos 21 entrevistados ou que participaram no inquérito; respondendo a questão sobre impactos Socio-económico das atividades Mototáxis no Bairro de Namicopo, todos afirmaram que gera renda para o estado e as associações, aos empresários ou proprietários das motas, emprego para os operadores e facilita a locomoção dos passageiros.

Olhando para os dados ora apresentados, nota-se que, há fuga de responsabilidades do lado negativo de cada grupo, como se observa: quanto aos Técnicos da área dos Transportes do Municipio e do INATRO, apontam aos taxistas como deserdores à lei, esquecendo que eles também tinham que melhorar as ruas, capacitar aos taxistas em matéria do Código da estrada, reduzir as taxas de tratamento de documentos dos transportes e pessoal de modos convidar que todos venham tratar.

De igual maneira os representantes das Associações dos Transportadores dizem que os operadores rejeitam capacitações em matéria do Código da Estrada, mas, nunca cumpriram sobre a

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

garantia de segurança em caso de agressões, acidentes e assumir a família em caso de morte ou quando infragir auxiliar na resolução dos problemas

Os Taxistas lamentaram, sobre riscos como agressões físicas que muitas vezes culminam com perca de vida, da motorizada, da receita do dia e dos bens materiais, mas, não sabem reforçar e reconhecer as associações, levam mais que um passageiro cada vez mais, negam o uso do equipamento de proteção, a colocação de matrícula, o uso do Culete, uma boa iluminação, as capacitações em matéria do Código da Estrada e outros, seriam meios ou formas de precaver ou reduzir com os riscos que eles enfrentam.

Aos Passageiros, reclamam de agressões, dos acidentes, da velocidade, mas, não reconhecem que pagando impostos, denunciando atos estranhos, rejeitando subir numa mota mais que uma pessoa, exigindo o uso de capacetes, blusão, luvas, ajudaria na redução dos riscos, na pavimentação das ruas, dos acidentes, das agressões e outros problemas.

A seguir se apresenta a foto que ilustra o fluxo ou a forma organizacional dos Mototaxista do bairro de Namicopo.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

Foto1. Atividade de Mototáxi no bairro e barque de Namicopo,ao lado da Padaria Nampula ou Banco Millinniun BIM







Fonte: Autores, 2025

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

As fotos ilustram atitudes reais vividos pelos operadores de mototáxi no bairro de Namicopo, afastadam na berma da estrada e estacionam quase no meio da rua, provocando um fluxo engarrador na via pública, na tentativa de cada um levar amais de 5 passageiros numa única vez, outros aproveitando roubar nos bolsos, estes atos percepcionam que não existe a autoridade regulador da Estrada responsáveis pela esta atividade.

Dentro desta atividade nasceu um grupo de assaltantes usando motatáxi conhecidos por Águia, mas também, há momentos que ao inverso um outro grupo ou numa outra forma, fazem-se de utente/passageiro, para depois no meio da roda assaltar ao taxista um pouco novo na atividade.

Pois, nestes moldes, pode deixar entender que esta atividade neste bairro o seu conteúdo não é impaquitante. Portanto, de acordo Aquino (2003) e Alves (2005), depreendem que, uma atividade é impactante quando consegue-se captar a atuação, o interesse e a emoção pública, transmitindo uma mensagem clara, relevante e persuativa. As atitudes observadas neste bairro como as agressões ou roubo, acidentes, a falta de organização, não observância das regras do Código da Estrada, o carregamento de mais que uma pessoa e outras ações não motiva aos utentes.

O Codigo da Estrada, (2019), ensina que, foi exactamente para impedir que o Código da Estrada seja, apenas, objecto de interpretação de um grupo restrito de pessoas (juristas), que decidimos simplificar a interpretação das transgressões mais recorrentes nas nossas estradas e as respectivas multas de modo a permitir que o cidadão possa ter um instrumento eficaz que lhe permita conhecer da justiça da penalização aplicada, evitando assim a tentação da prática de actos de corrupção e ainda para que os agentes do Estado (Polícias de Trânsito, INATTER, Tribunais de Polícia), possam de uma forma célere e justa, administrar a justiça estradal.

Conforme Sousa (2019) salienta, por se tratar de um Código relativamente novo, em relação ao anterior que já tinha mais de 60 anos de vigência, este novo Código, ainda é novidade para os agentes reguladores de trânsito, o que faz com que até mesmo estes precisem de algum auxílio eficiente para a interpretação das normas e combinações deste Código.

Pois, Decreto - Lei n° 1, artigo 10, ensina que, a fiscalização do cumprimento das disposições deste Código e demais legislações sobre o trânsito incumbe sem prejuízo de outras entidades competentes: à Polícias de Trânsito; ao Instituto Nacional de Viação; à Administração Nacional de Estradas nas Estradas Nacionais; e aos municípios nas estradas, nas ruas e caminhos municipais e todas estas entidades em missão de serviço devem ser portadores de um cartão de identificação com o nome e número bem visível sobre o uniforme.

Ainda, o Código da Estrada, (2019), apresenta os sinais de trânsito, artigos, punições e responsabilidades aos operadores ou motoristas quando criarem obstáculos na via pública.

O serviço de moto-táxi, prestado em quase todas localidades de Nampula e de Moçambique em geral, é um gerador de emprego, ao mesmo tempo um fator de preocupações, tanto com a segurança de seus usuários como com os aspetos legais da atividade.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

A partir dos depoimentos dos entrevistados, dos documentos legais sobre transporte de passageiro e carga e da observação direta dos espaços, das ruas, do parque dos taxistas do bairro de Namicopo, levou-nos perceber que, esta atividade bem gerida e praticada com observância das normas legais, gera renda e emprega muitas pessoas numa determinada e bem como reduz os riscos.

CONSIDERAÇÕES

Em confirmidades aos objetivos traçados foi possível constatar-se que a atividade de mototáxi encontra-se em vários pontos do mundo. Nesta pesquisa foi possível evidenciar que esta atividade é praticada em todo país, em todos os bairros da cidade de Nampula e conclui-se que em Namicopo é o transporte prioritário diferentes dos outros bairros da cidade e dos distritos ou mesmo ao nível de Moçambique.

Contudo, também foi possível evidenciar que os mototáxis operam sem material de protecção, segurança, sem matriculas, eluminação defeduosa, sem credencial ou documentação da mota, sem documento de identificação pessoal e menos gozam de capacitações em matéria de condução e com baixos níveis de organização, pouca ou nenhuma divisão entre os fatores produtivos e as relações de trabalho são baseadas no emprego casual ou nas relações pessoais, ao invés de contratos formais e garantias, e sem segurança social.

Zambrano e Quinteiro, (2021) afirmam que o funcionamento das cidades exige que essas necessidades sejam pelo menos parcialmente atendidas, o que tem levado ao crescimento contínuo do transporte informal.

Mato (2021) diz que o serviço de mototáxi, em algumas localidades, acabaram complementando o sistema de transporte regular de passageiros e em outras, muitas vezes, fazendo o papel do primeiro. Assim, o transporte de mototáxi passou a cobrir um nicho de mercado que os sistemas formais não são capazes ou não têm interesse em colmatar, tendo em conta que a maior parte da população depende de transportes públicos para as suas viagens (Lopes, 2021). Em muitos casos, essas alternativas são muitas vezes o único meio pelo qual milhões de pessoas podem viajar diariamente, dando uma grande contribuição para a mobilidade urbana (Alves, 2005).

Com base as entrevistas, foi possível perceber que a maior parte dos mototaxistas e utentes são jovens que se encontram nas idades compreendidas entre os 12 aos 27 anos de idade, o que evidentemente nos mostra que a atividade é essencialmente exercida por jovens trabalhadores e usado por alunos, comerciantes e trabalhadores de estabelecimentos privados e públicos. Sendo que os estudantes, alunos para as creches e os funcionários celebram contrato mensal com os Taxistas ou com os patrões.

Portanto, percebeu-se que o contributo que estes transportadores têm desempenhado na mobilidade das pessoas, de acordo com a pesquisa de campo, é bem significativo, pois, a maioria

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

dos entrevistados, seja nos mototaxistas ou nos utentes, têm a necessidade de prestar e usar este serviço. Os dados colhidos durante a entrevista, conduziram que, existem pontos que podem ser corrigidos e melhorados e para isso, é necessário que haja uma forte cooperação entre os mototaxistas, associações, governo, os patrões ou empresários e, no sentido de se poderem eliminar os pontos fracos desta atividade, melhorar os pontos fortes, potencializar as oportunidade e combater as ameaças.

Como nos depreende Macedo, Costa e Justo (2019) que, o governo e as organizações, é preciso que nos seus planos sejam trabalhados em conjunto com a sociedade civil. Para alguns autores, tais soluções também podem passar por subsídio às autoridades locais para a concepção e futura implementação de políticas regulatóres no serviço.

Portanto, concluímos que esta atividade passou e tem levado em risco ambos os lados, no que diz respeito a segurança durante a caminhada, pois, ambos têm sido alvo de agressões físicas, ao lado do passageiro ao seu próprio corpo e os bem que levam e aos mototaxistas o seu corpo, o telmovel, a receita diária, a própria motorizada e acidentes devido ao fluxo do movimento da população no período da manha quando vão e ao pôr-do-sol quando regressam, outra razão destaca-se por ser o bairro mais populoso da Cidade de Nampula, com única via de acesso principal à zona comercial ou à zona cimento-onde se encontra todo tipo de infra-estruturas e aliado à falta de observância do Código da Estrada.

REFERÊNCIAS

ALVES, J. D. R. Acidentes graves e fatais com motocicletas. **Revista da ABRAMET - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego**, n. 46, p. 57, 2005.

AQUINO, M. **Meu negócio é minha moto.** [*S. l.: s. n.*], 2003. Disponível em http://www.geranegocio.com.br/html/geral/vernoticiadiv.asp?area=20&id_noticia=34. Acesso em 18 out. 2025.

BESSA, A. P. **Direito Ambiental**. 5. ed. Rio de Janeiro: Editora Lúmen Júris, 2001.

DANTAS, L. P. (Sobre) viver na adversidade: o caso do moto-taxismo durante a pandemia do covid-19 na cidade de araraquara-sp (brasil). **Revista Latinoamericana de Antropologia de Trabajo**, v. 11, 2019. Disponível em: http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/5kmpbrxr9.

GIL, A. C. **Método e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

JENKINS, J. *et.al*. **Conectividade rural-urbana fortalece a paz agrária**: evidências de um estudo de gênero e moto-táxis em Serra Leoa. [*S. l.: s. n.*], 2021.

JÚNIOR, A. G. **O contributo da conta bankita para a educação financeira e empoderamento da mulher luandense de baixo rendimento**. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2020.

LOPES, C. M. **Candongueiros & kupapatas**: acumulação, risco e sobrevivência. [S. l.]: Princípia editora, 2021.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.

RECINTER - REVISTA CIENTÍFICA INTERDISCIPLINAR
ISSN 2966-3911

LOPES, C. M. **Dinâmicas do associativismo na economia**. [*S. l.: s. n.*], 2010. p. 367-391.

MACEDO, A. R.; COSTA, F. T.; JUSTO, J. S. **O mototaxista no mundo do trabalho**: precarização, desemprego e informalidade. [*S. l.: s. n.*], 2019.

MATOS, R. H. **Entre o desemprego e o mototáxi**: prefiro o mototáxi um estudo dos mototaxistas do distrito federal. Brasília: Universidade de Brasilia; Instituto de Ciências Sociais, 2021.

ROCHA, T. M. **Direito à cidade e direito ao trabalho**: uma análise das formas de circulação dos mototaxistas de Niteroi. [*S. l.: s. n.*], 2021. p. 225-243.

SANTOS, J. N.; FILHO, F. B. A contribuição do modal mototáxi para a mobilidade urbana do bairro do pero vaz, em salvador (ba). *In:* **Anais** [...] da 24ª semana de mobilização científica- semoc, p. Universidade católica do salvador, 2019.

SOUSA, E. **Codigo da Estrada**: Transgressões & Multas. Maputo: [s. n.], 2019.

ZAMBRANO, L. M.; QUINTERO, F. A. **Análise dos meios de transporte para o desenvolvimento turístico do cantão de san vicente**. Manabí: [s. n.], 2021.

Legislações

MOÇAMBIQUE. **Decreto - Lei n° 1. Codigo da Estrada de 23 de Março**. Maputo, 2011. Disponivel em https://www.imahanjane.co.mz. Acesso em: 17 ago. 2025.

MOÇAMBIQUE. **Codigo da Estrada**: Transgressões & Multas, Maputo, 2019. Disponivel em: https://macua.blogs.com. Acesso em: 18 ago. 2025.

Este artigo é publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional (CC-BY), que permite uso, distribuição e reprodução irrestritos em qualquer meio, desde que o autor original e a fonte sejam creditados.