



# **MESTRADO**

DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

## **TRABALHO FINAL DE MESTRADO**

DISSERTAÇÃO

O PAPEL DOS MOTOTÁXIS NOS PAÍSES EM  
DESENVOLVIMENTO: UM ESTUDO DE CASO NAS  
PROVÍNCIAS DE BENGUELA, HUAMBO E LUANDA,  
2022

Emídio Mário Rafael de Carvalho

Outubro - 2022



**MESTRADO EM**  
DESENVOLVIMENTO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

**TRABALHO FINAL DE MESTRADO**  
DISSERTAÇÃO

O PAPEL DOS MOTOTÁXIS NOS PAÍSES EM  
DESENVOLVIMENTO: UM ESTUDO DE CASO NAS  
PROVÍNCIAS DE BENGUELA, HUAMBO E LUANDA,  
2022

Emídio Mário Rafael de Carvalho

**ORIENTAÇÃO:**

PROFESSOR DOUTOR MANUEL ENNES FERREIRA

Outubro - 2022

*O que for a profundidade do teu ser, assim será teu desejo.*

*O que for o teu desejo, assim será tua vontade.*

*O que for a tua vontade, assim serão teus actos.*

*O que forem teus actos, assim será teu destino.*

Brihadaranyaka Upanishad

*"De que valem leis, onde falta nos homens o*

*Sentimento da justiça?"*

Rui Barbosa

*A riqueza de uma Nação se mede pela riqueza do povo*

*e não pela riqueza dos princípios!*

Adam Smith

*„Todo individual está continuamente esforçando-se para achar o emprego mais vantajoso para o capital que possa comandar. É sua própria vantagem, de fato, e não a da sociedade, que ele tem em vista. Mas o estudo de sua própria vantagem, naturalmente, ou melhor, necessariamente, leva-o a preferir aquele emprego que é mais vantajoso para a sociedade. “*

Adam Smith

## **ABREVIATURA E SIGLAS**

**AMOTRANG** - Associação dos Motoqueiros Transportadores de Angola

**ANGOP** - Agência Angola Press

**BI** – Bilhete de Identidade

**COVID -19** – Corona Vírus disease

**ETP** – Empresas de Transporte Públicos

**KZ** - Kwanza

**MINTRAS** – Ministério dos Transporte

**ODS** – Objeyivos do Desenvolvimento Sustentável

**OIT** – organização Internacional do Trabalho

**ONU** – Organização das Nações Unida

**PDN** – Plano de Desenvolvimento Nacional

**TCUL** – Transporte Colectivo Urbano de Luanda

**UA** – União Africana

## *Resumo*

Esta dissertação apresenta os mecanismos e as implicações que têm ocorrido no âmbito das dinâmicas microeconómicas do surgimento de uma nova modalidade de transporte público de passageiro – as mototaxis. Este é um fenómeno social que tem crescido muito à volta do mundo, especialmente em países em vias de desenvolvimento, operando com a utilização de uma motorizada, uma atividade conhecida em muitos países como serviço de mototáxi. Sendo assim, procuramos saber as principais características dos mototaxistas e dos utentes e que contribuições tem essa atividade na mobilidade da população para as suas atividades sociais do dia a dia. Para isso, foi necessário fazer o levantamento de dados através de um inquérito onde foram realizadas entrevistas semiestruturadas com base num roteiro de entrevistas e que foram organizadas e sintetizadas. A partir destes foi possível caracterizar os autores, a actividade e os principais beneficiários da mesma. Como complemento da análise, também foi possível realizar uma análise swot para compreender melhor o papel social da atividade bem como a necessidade de sua existência nestes países.

**Palavras-chaves: mototáxi e mobilidade urbana**

## *Abstract*

This dissertation presents the mechanisms and implications that have occurred, in the context of the microeconomic dynamics of the emergence of a new modality of public passenger transport, a social phenomenon that has grown a lot around the world, especially in developing countries, operating with the use of a motorbike, an activity known in many countries as a motorcycle taxi service. Therefore, we seek to know what contributions this activity has in the mobility of the population for their day-to-day social activities. For this, it was necessary to collect data through a survey, where semi-structured interviews were carried out based on a script of interviews, which were organized and synthesized, from which it was possible to characterize the authors, the activity and the main beneficiary of the In addition, as a complement to the analysis, it was also possible to carry out a SWOT analysis to better understand the social role of the activity as well as the need for its existence in these countries.

**Key words: motorcycle and urban mobility.**

## *Agradecimentos*

Primeiramente, agradeço a Deus criador dos céus, da terra e de todo universo, o doador de toda a vida, não só por isso, mas pela segunda oportunidade de vida que me concedeu após o acidente que tive em Maio de 2018, envolvendo por coincidência uma motorizada (mototaxista), tendo como resultado do mesmo um hematoma<sup>1</sup> epidural fronto-parietal ipsilateral submetido a drenagem cirúrgica (hemorragia interna), dificultando assim, a finalização do meu tcc na altura, mas mesmo assim, o senhor ainda deu-me forças para continuar. Não poderia esquecer aqui uma das pessoas que o senhor Deus usou como um instrumento na minha vida, o Doutor Pedro Rúbio, o meu neurocirurgião, o homem que realizou a minha operação, a partir de seus conhecimentos, coragem, determinação e fé ele teve a honra de salvar a minha vida.

Em Segundo, e de forma muito especial, gostaria muito de agradecer a minha eterna e maravilhosa família, a família que Deus me deu, a família que me criou e me deu educação para me tornar no homem que sou agora, sem o carinho e amor dessa família não sei o que seria de mim.

Em terceiro lugar agradeço aos meus colegas e professores, que de forma directa ou indirecta contribuíram muito para o meu desenvolvimento académico e profissional, em especial ao meu querido professor e orientador, que teve uma contribuição significativa para o sucesso deste trabalho, com sua sabedoria guiou-me nesta trajectória, estimulando o meu interesse nesta investigação, professor Doutor Manuel Ennes Ferreira o meu muito obrigado, não poderia esquecer o meu querido amigo Gwalter Fernandes que acompanhou-me em todas as viagens da pesquisa e as famílias que nos receberam em Benguela e no Huambo, o meu muito obrigado...

---

<sup>1</sup>Hematoma Tumor sanguíneo, resultante de contusão.

## *Dedicatória*

Primeiramente, gostaria de dedicar este trabalho a senhora Rosa António Rafael, minha mãe (In memoriam), mulher que em vida dedicou-se em actividades do comércio informal para que ela e sua família pudessem sobreviver. Em segundo, a toda minha família em geral, ressaltando aqui em especial os meus queridos e amados avós, que com ajuda das minhas tias (mães), tiveram a grande responsabilidade de cuidar de mim, após o falecimento de minha mãe biológica, não posso esquecer das minhas queridas irmãs e primas que sempre estiveram ao meu lado nos momentos mais difíceis de minha vida, especialmente quando tive o acidente e sofri duas intervenções cirúrgicas na cabeça.

Este trabalho não poderia ser realizado se não houvesse uma grande cooperação dos grandes protagonistas desta atividade, os mototaxistas, a amotrang e os utentes, sendo assim, este trabalho também é dedicado a eles, que muitos sacrifícios fazem para sustentar suas famílias e suas vidas, procurando assim o pão de cada dia ou alimento do dia-a-dia, usando simplesmente uma motorizada para sobreviver, num país em que as crises ainda têm causado muitos impactos negativo na vida de muitas famílias. E todos aqueles que contribuíram mensalmente nos meus estudos, famílias, empresas, colegas e amigos.

### *Lista de gráficos*

Gráfico 3-1 Participantes na pesquisa Segundo a Idade .....	12
Gráfico 3-2 - Características do Participante segundo a zona de origem. ....	13
Gráfico 3-3 - Características do Participantes segundo o nível acadêmico. ....	14
Gráfico 3-4 - Características dos Utentes segundo a faixa Etária.....	15
Gráfico 3-5 - Características do Participantes segundo o nível acadêmico .....	16
Gráfico 3-6 - Características dos participantes segundo Ocupação.....	17
Gráfico 4-1 – Relação entre os gráficos de Utentes vs Mototaxista .....	24

### *Lista de quadros*

Quadro 4-1 Matriz FOFA .....	22
------------------------------	----

### *Lista de Anexos*

Anexo 1 - Diário que oficializa a Amotrang.....	31
---	----



## Índice

1	Introdução.....	1
1.1	<i>Apresentação da Problemática</i> .....	2
1.2	<i>Objectivos</i> .....	2
1.3	<i>Justificativa</i> .....	3
1.4	<i>Estrutura do Trabalho</i> .....	3
2	Revisão da literatura.....	4
2.1	<i>Conceito</i> .....	4
2.2	<i>Como funciona</i> .....	5
2.3	<i>Origem</i> .....	6
2.4	<i>Relações teóricas</i> .....	7
2.5	<i>A Pandemia</i> .....	7
2.6	<i>A Relevância</i> .....	8
3	Contextualização do estudo empírico nas províncias de Benguela, Huambo e Luanda.....	10
3.1	<i>Amostra</i> .....	11
3.2	<i>Perfil do Mototaxistas</i> .....	11
3.2.1	<i>Faixa Etária</i> .....	12
3.2.2	<i>Naturalidade</i> .....	13
3.2.3	<i>Nível de escolaridade</i> .....	14
3.3	<i>Perfil dos Utentes</i> .....	15
3.3.1	<i>Faixa Etária</i> .....	15
3.3.2	<i>Nível de Escolaridade</i> .....	16
3.3.3	<i>Ocupação</i> .....	17
4	Intervenções sociais.....	18
4.1	<i>A história da Associação Amotrang</i> .....	18
4.1.1	<i>Empresários</i> .....	20
4.2	<i>Medidas Governamentais</i> .....	20
4.3	<i>Análise Swot</i> .....	21
4.4	<i>Planos de Desenvolvimento</i> .....	24
5	Considerações finais.....	26
6	Referências .....	28
7	Webgrafia .....	30
8	Apêndice.....	31
9	Anexos.....	<b>Erro! Marcador não definido.</b>

# 1 Introdução

A presente dissertação é um requerimento para a conclusão do Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional. O trabalho desenvolvido insere-se mais especificamente no quadro das questões de desenvolvimento expressa sobretudo nos programas e orientações do curso sem que se negligencie as questões da cooperação (Júnior, 2020). O objetivo é compreender o papel e a atividade de mototáxi, desde a sua origem e conceitos associados, bem como a importância deste para as cidades onde se encontram presente, e também como este fenómeno está intimamente associado aos processos de globalização, neoliberalismo e informalização procurando, assim, desenvolver uma visão panorâmica sobre o papel desta atividade em Angola, especificamente nas cidades de Benguela, Huambo e Luanda onde a sua presença é extremamente forte.

Para Berrones, 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 (Berrones, 2017 apud Olvera, Plat, & Pochet, 2021).

A informalidade é um fenómeno global mas em crescendo nos países em desenvolvimento, de tal forma que até 78% na Ásia, 55% na África e 52% na América Latina de actividades podem ser agrupadas nesta categoria (Lopez, 2021). Os mototáxis estão presentes em muitas cidades da África Subsaariana há várias décadas (Olvera, Plat, & Pochet, 2021). A sua presença foi observada em 113 das 211 cidades estudadas (54%), e eles espalharam-se pelas 27 cidades dos 45 países na África Ocidental (com exceção da Mauritânia, Burkina Faso e Mali), África Central e parte da África Oriental, enquanto está ausente nas cidades da África Austral, à exceção de Angola e Moçambique e dos países da África Oriental no Corno da África (Sudão, Etiópia e Somália com exceção de uma cidade), As disparidades entre as sub-regiões são marcantes, com a proporção de cidades com mototáxis aumentando de 25% na África do Sul para 46% na África Oriental, 69% na África Ocidental e 74% na África Central (Olvera, Plat, & Pochet, 2021).

## *1.1 Apresentação da Problemática*

Vários motivos têm levado ao crescimento desta atividade. Por exemplo, ao nível socioeconómico existem desemprego, falta de oportunidades de trabalho, dificuldade de acesso ao ensino superior e o fenómeno do deslocamento (Marmolejo-Victoria et al., 2020) (Gómez-Sánchez, Fajardo-Hoyos & Sarmiento-Castillo, 2021). No leste do Congo, os mototáxis são um fenómeno generalizado nas ruas de Goma (Santos & Filho, 2021).

Em Angola, a presente atividade tem crescido de forma muito significativa. Este fenómeno social tem impactado na vida de muitos jovens angolanos 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.

Contudo, foi a partir desta dura realidade que se pôde observar este fenómeno socioeconómico e motivar a apresentar a tese intitulada "o papel dos mototáxis nos países em desenvolvimento: um estudo de caso nas províncias de Benguela, Huambo e Luanda, 2022", tendo em conta que a maioria das cidades do país já beneficiam destes serviços, A questão então a colocar foi: Que papel social esses agentes económicos têm desempenhado nas cidades de Benguela, Huambo e Luanda?

## *1.2 Objectivos*

Para verificação das respectivas hipóteses, foram traçados alguns objetivos. Quanto ao objetivo principal, caracterizar os actores desta actividade – os mototaxistas e os utentes -, descrevendo o seu perfil nas cidades de Benguela, Huambo e Luanda.

Como objetivos secundários temos:

- a) Identificar as Intervenções sociais em prol deste fenómeno.
- b) Analisar os pontos positivos e negativos, bem como as ameaças e oportunidade desta atividade, para mobilidade das pessoas.

### *1.3 Justificativa*

Esta questão resulta do entendimento no desenvolvimento em larga medida como um processo de mudança, dinâmico e complexo. Porém, esta pesquisa tem como razão da sua escolha dois motivos, um de carácter pessoal e outro de carácter académico. O primeiro, é a compaixão que tenho pelas pessoas mais desfavorecidas da sociedade, sendo que, em muitos países africanos onde as crises económicas tem criado impactos negativos na vida das pessoas, muitos jovens têm procurado sobreviver e sustentar as suas famílias com esta modalidade de transporte; o segundo, deve-se ao facto de existir muito pouca literatura sobre este fenómeno social em Angola, presente há mais de três décadas.

Além disso, os serviços de Mototáxi são um fenómeno que já venho observando há um certo tempo e acredito que o governo pouco faz para que esses serviços se possam estabelecer no nosso mercado de forma adequada. Acredita-se também que quando bem enquadrados podem de alguma forma contribuir para o melhoramento da economia de um país, sejam eles no âmbito formal ou informal. Pela facilidade que os mesmos possam ter ao serem implementados e pelo contributo que possivelmente podem dar nos rendimentos de muitas famílias bem como dar aos jovens uma ocupação, contribuirá também de forma indirecta ou directa para a sociedade.

Tendo em conta que existe muita pouca literatura sobre este assunto no caso de Angola, este trabalho poderá, de alguma forma, ajudar os investigadores e interessados neste tema no sentido de obterem mais informações. De igual modo, a elaboração deste trabalho poderá de alguma forma alertar as autoridades sobre a importância de se formalizar este serviço de forma adequada e, possivelmente, contribuir para a economia do país.

### *1.4 Estrutura do Trabalho*

Este trabalho está organizado em torno de quatro capítulos ou secções principais e que estão organizados da seguinte forma:

O primeiro capítulo apresenta uma introdução do tema, procurando uma visão panorâmica da atividade de mototáxi em África e um pouco da questão da informalidade como um fenómeno global. De seguida apresentando a problemática do assunto, os objetivos e por fim a razão da sua escolha.

No segundo capítulo procuramos apresentar os conceitos de mototáxi, com o intuito de criar um ambiente de discussão, referenciando aqui os pontos de convergência dos autores quanto ao próprio conceito e a sua origem bem como o funcionamento da atividade e as suas relações teóricas aos processos de globalização, neoliberalismo e informalização, sem esquecer o contexto pandémico e da sua relevância social.

No terceiro capítulo procuramos apresentar as questões metodológicas deste estudo empírico, a caracterização da amostra e a identificação dos perfis dos mototaxistas e dos utentes.

O quarto capítulo, aborda de forma sintética a génese desta actividade informal em Angola, especificamente do Huambo para Luanda, o seu surgimento e evolução até à actualidade, tendo a Amotrang como a organização pioneira no desenvolvimento da atividade, bem como outras intervenções sociais em prol da mesma.

Por fim, temos a conclusão do trabalho e suas recomendações para futuros estudos na área.

## 2 Revisão da literatura

### 2.1 *Conceito*

O conceito de mototáxi é relativamente novo e uma das suas acepções é o transporte realizado para um único passageiro em veículo, como a motocicleta, em decorrência do pagamento de uma tarifa fixada pela autoridade local (Matos, 2016). Borriones acresce ao conceito dizendo 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 (Berrones, 2017 apud Olvera, Plat, & Pochet, 2021). 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 (Losada, Yacue, & Ferrari, 2019).

A expressão Mototaxi 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 (Amougou, 2021). Para Matos, o termo mototáxi é um neologismo não pertencente à língua portuguesa. Os dicionários Houaiss, Michaelis 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 palavras foram assimiladas e difundidas nas grandes cidades brasileiras especialmente nas periferias (Matos, 2016). 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 (Olvera, Plat, & Pochet, 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 (Amougou, 2021).

Para este trabalho utilizaremos como conceito de mototáxi o serviço de transporte público individual que transporta uma pessoa de um lugar para outro dentro de uma localidade ou de uma localidade a outra, em motocicleta, e com a remuneração do serviço realizado, sendo que o passageiro tem um certo controle sobre o itinerário e os horários (Matos, 2016).

## 2.2 *Como funciona*

Motocicletas táxis informais são comuns em muitas cidades do Sul Global e, por exemplo, *Hanói*<sup>2</sup> não é exceção. Os clientes normalmente negociam um preço para uma viagem de uma certa distância com antecedência e, em seguida, pulam no banco atrás do motorista para o que pode ser uma corrida arrepiante no meio do tráfego denso (Turner, 2020). Em Hanói, os motoristas *xeôm* tendem a aglomerar-se em torno de estações de comboio e autocarros e outros locais de serviço, como hospitais, para além de esperarem em incontáveis esquinas movimentadas (Turner, 2020).

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 (Cervero e Golub, 2007, apud Lopez, 2021). Para trabalhar nas Centrais

---

<sup>2</sup> Capital do Vietnam

de mototáxi cadastradas num distrito federal no Brasil, o profissional deve realizar um curso de pilotagem defensiva e ter mais de dois anos de habilitação. Além disso, o serviço conta com um colete de segurança (com adesivos reflexivos e um número de identificação) onde o passageiro segura o condutor por duas alças (Matos, 2016).

### 2.3 Origem

De acordo com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), o serviço das motocicletas surgiu 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. Alguns autores como Arboleda Lozano e Cobo Cartagena, 2016; Espinosa Gutiérrez, Rodríguez Higuera e Uribe Fernández 2008, concordam que o serviço das motocicletas teve origem em Santa Cruz de Lorica no distrito de Mata de Caña, departamento de Córdoba, 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 (Losada, Yacue, & Ferrari, 2019).

Podemos identificar um segundo centro 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, (Malmberg Calvo, 1994; Howe, 2002). Os mototáxis espalharam-se pelos dois países antes de se estenderem para o Ruanda e a Tanzânia (Olvera, Plat, & Pochet, 2021). Na Ásia, no início da década de 1980, as scooters usadas para transportar passageiros e entregar mercadorias, começaram a se espalhar por Bangkok<sup>3</sup>. Nas três décadas anteriores, a cidade cresceu, tanto geográfica quanto economicamente (Sopranzetti, 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, a revista *Veja* referia que aproximadamente 100 municípios já tinham regulamentado o serviço de mototáxi e que, em aproximadamente mil, o sistema era operado de maneira informal (Oliveira Junior, 2003 apud Matos, 2016). 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,

---

<sup>3</sup> Capital da Tailândia

Varjão, Gama, Brazlândia, Ceilândia, Vicente Pires, Taguatinga, Lago Sul (condomínios) e os condomínios do São Bartolomeu contam com centrais do referido transporte. No entanto, nos últimos anos, surgiram organizações ou empresas de estrutura informal que assumiram o controle do mercado (Losada, Yacue, & Ferrari, 2019).

#### 2.4 *Relações teóricas*

A ascensão dos negócios de mototáxis pode ser percebida como um sinal de resistência de baixo para cima à disseminação do neoliberalismo nas sociedades africanas por meio da defesa de iniciativas e recursos locais e, em última instância, como um contra-modelo. No entanto, o desenvolvimento dos mototáxis na África SubSaariana (ASS) também pode ser percebido mais como o sinal de uma outra forma de participação no movimento geral da globalização neoliberal (Olvera, Plat, & Pochet, 2021).

Assim, na esfera dos transportes urbanos, a ascensão dos mototáxis também expressa uma das facetas mais marcantes do capitalismo contemporâneo, a saber, a informalização da produção de bens e serviços nas sociedades do Sul (Lourenço-Lindell, 2004; Meagher, 1995; Portes e Haller, 1989; Potts, 2008 apud Olvera, Plat, & Pochet, 2021). A globalização e a informalização são hoje "processos entrelaçados" (Rogerson, 1997: 338) que determinam e moldam o funcionamento das cidades africanas (Lindell, 2010; Meagher e Lindell, 2013; Rakodi, 1997 apud Olvera, Plat, & Pochet, 2021)

#### 2.5 *A Pandemia*

Levando em consideração o ano de 2020, temos ainda o grave risco biológico da transmissão e contaminação do vírus da covid-19, riscos produzidos e compartilhados coletivamente, e ameaças das mais variadas ordens que afetam de modo desigual cada corpo social em movimento no trânsito, mas que afeta particularmente esta categoria de trabalhadores informais/clandestinos. Por exemplo, Dantas afirma que pôde observar vulnerabilidade para a transmissão do vírus no compartilhamento de equipamentos de segurança, na divisão do pequeno espaço físico em diversos trabalhadores ou ainda no trabalho mediado pelo dinheiro em nota. Ora tudo isto produz relações assimétricas de poder e vulnerabilidades (Dantas, 2021). Durante entrevistas de sondagem de campo realizada no processo da pesquisa, acrescenta Dantas, um moto-taxista quando questionado sobre como foi trabalhar como moto-taxista no ápice da pandemia do covid-



19, respondeu categoricamente: “*É risco né? O cliente vem às vezes sem máscara e eu não posso desistir da corrida, mandar ele embora. Muitas vezes vem sem capacete e tenho que dar o meu emprestado sendo que um cliente sem máscara o usou antes, o que eu posso fazer?*” (Dantas, 2021)

## 2.6 A Relevância

Uma das soluções alternativas ao exíguo transporte público nas comunidades foi o transporte alternativo, entre eles, o mototáxi. Um serviço similar ao táxi mas que, ao invés de veículo, usa uma moto (Santos & Filho, 2021). Entretanto, em grande medida como consequência da falta de opções de transporte disponibilizadas pelo sector público, a presença deste tipo de meios não controlados institucionalmente torna-se cada vez mais estrutural na prestação de serviços de deslocamento urbano e interurbano em algumas poucas cidades da África Ocidental (Torres, Algueró & Ruíz, 2021). Na Serra Leoa, os táxis motociclísticos são uma característica desta integração crescente do mercado rural-urbano e que foi um meio de transporte pioneiro de ex-combatentes (Jenkins, Mokuwa & Richards, 2021). No Rwanda, é uma combinação de baixas taxas de propriedade de veículos e a alta dependência de moto-táxis (Moon, 2021). Na cidade de Nairobi<sup>4</sup>, a crescente dependência do transporte motorizado é, de fato, ainda mais problemática porque a rede *matatu* reduz apenas parcialmente as desigualdades de acesso (Delaunay, 2021).

O foco do mototáxi é a população carente de transporte público e por isso o serviço existe nas regiões onde o transporte público coletivo oferece um atendimento deficiente aos usuários do sistema (Matos, 2016), ou seja, aqueles não são ainda capazes de satisfazer as crescentes necessidades de viagens dos residentes urbanos de África. No entanto, o funcionamento da cidade exige que essas necessidades sejam pelo menos parcialmente atendidas, o que tem levado ao crescimento contínuo do transporte informal (Olvera, Plat, & Pochet, 2021). Dessa forma, observa-se que o serviço de mototáxi, em algumas localidades, acaba complementando o sistema de transporte regular de passageiros e, em outras, muitas vezes faz o papel do primeiro (Matos, 2016). Assim, o transporte de mototáxi passou a cobrir um nicho de mercado que os sistemas formais não são capazes ou não têm interesse em preencher (Lopez, 2021). Cabe ressaltar que, em

---

<sup>4</sup> Quênia

ambos os casos, o déficit de transporte adequado contribui, em primeiro lugar, para o surgimento do serviço e, numa segunda fase, que é de uma expansão, um melhor estruturação do mesmo com, por exemplo, criação do ponto, utilização de linha telefónica para contratar o serviço, etc (Matos'', 2016).

A necessidade de transporte motorizado e seus custos financeiros para as famílias tendem a crescer à medida que a cidade se expande e as distâncias aumentam. Menos de um em cada dez famílias possui um carro e menos de três em cada dez possui uma motocicleta (PNUD/Togo, 2012, apud Olvera, Plat, & Pochet, 2021). Consequentemente, a maior parte da população depende totalmente do transporte público para as suas viagens diárias motorizadas (Olvera, Plat, & Pochet, 2021).

Nas metrópoles urbanas do Sul Global, opções de transporte informal, como microautocarros e motocicletas, com tarifas, horários e rotas flexíveis, permitem que aqueles com meios financeiros limitados acessem a serviços e empregos e movimentem bens para si ou para pequenas empresas. Com esquemas de transporte planeados em grande escala, essas alternativas são muitas vezes o único meio pelo qual milhões de pessoas podem viajar diariamente dando uma grande contribuição para a mobilidade urbana (Evans et al., 2018 apud Turner, 2020). Além disso, os críticos afirmam que "há muito pouca interconectividade entre as plataformas (metro) e outros nós de transporte" e uma "falta de coerência e visão na política de transporte que põe em questão a sua capacidade de resolver problemas de mobilidade" (Leducq e Scarwell, 2018 apud Turner, 2020).

Por outro lado, o uso da motocicleta como meio de transporte público vem ganhando espaço importante nas preferências de mobilidade da população, ocupando importantes ramos da atividade económica informal. (Losada, Yacue, & Ferrari, 2019). Motoristas explicaram que a sua principal motivação para entrar nesta ocupação era a flexibilidade bem como a liberdade de não depender de outras pessoas. Essa flexibilidade permitiu que ajudassem outros membros da família nos seus empregos como transportar mercadorias de um mercado grossista para a pequena barraca de comida de uma família ou cuidar de filhos ou netos (Turner, 2020).

### 3 Contextualização do estudo empírico nas províncias de Benguela, Huambo e Luanda

Dada a insuficiência da informação no país, consideramos oportuno realizar uma pesquisa no terreno afim de completar as informações (Ludin, 2016 apud Júnior, 2020). Este trabalho obedece à seguinte metodologia utilizada na pesquisa. Quanto ao método, Nesta pesquisa o indutivo é o método mais ideal pois as suas deduções partem do particular para o geral (Marconi & Lakatos, 2017). Na sua abordagem há uma junção metodológica, ou seja, baseou-se numa abordagem quantitativa e qualitativa: quantitativa pois a mesma pesquisa envolveu a recolha de dados brutos numéricos através de um inquérito onde foram realizadas pesquisas semi-estruturadas com o objectivo de mensurar algumas informações; e qualitativa, porque também foram realizadas entrevistas de forma livre aos mototaxistas com objectivo de compreender o comportamento do grupo envolvido na pesquisa, com base num roteiro de entrevista para depois organizar e sintetizar a informação de forma objectiva (Marconi & Lakatos, 2017).

Quanto à sua natureza, a pesquisa é aplicada, pois objectiva gerar conhecimentos para a aplicação prática procurando solucionar problemas específicos para uma determinada localidade ou região (Marconi & Lakatos, 2017).

Quanto aos objectivos, ela será caracterizada como uma pesquisa exploratória pois o questionário elaborado permitiu de certa forma compreender questões essenciais da atividade. Porém, a mesma pesquisa também será caracterizada como uma explicativa e descritiva, pois teve igualmente como objetivo descrever e explicar o fenómeno dos serviços de mototáxi de forma simples, clara e objectiva (Marconi & Lakatos, 2017).

Quanto aos procedimentos, primeiramente ela é uma pesquisa documental e bibliográfica, pois foi necessário utilizar material bibliográfico e documental tal como: artigos, livros, teses e entre outros documentos científicos como fonte de informação; em segundo lugar, a mesma pesquisa também está caracterizada como uma pesquisa de campo, pelo facto de estar presente no terreno para uma observação do comportamento e o funcionamento do objecto de estudo e de levantamento de informação observável (Marconi & Lakatos, 2017).

Sendo assim, para este estudo, definimos três tipos de público-alvo: o primeiro, os mototaxistas com um questionário de 62 questões; o segundo, os utentes com um

questionário de 18 questões; e o último, a Amotrang com roteiro para entrevista-conversa livre, onde tivemos a oportunidade de entrevistar o primeiro representante legal desta associação, o seu presidente, que se mostrou totalmente disponível para cooperar neste trabalho e ajudou-nos a entender melhor o funcionamento da actividade dos mototaxistas e a sua história. Por fim, a pesquisa também é caracterizada como uma pesquisa de estudo de caso.

### *3.1 Amostra*

Optámos pela entrevista semiestruturada porque é uma entrevista flexível, ou seja, implica a construção prévia de um guião, mas também permite, se necessário, a alteração da ordem das perguntas e ainda incluir eventuais questões que entretanto surjam e se mostrem úteis. Esta entrevista permite assim um bom controlo do inquérito, ou seja, que não nos afastemos do nosso objetivo mas que nos adequemos ao discurso e mesmo às dificuldades do discurso dos interlocutores (Baptista, 2011, apud Júnior, 2020).

Antes de avançarmos, importa salientar que, dada a dimensão desta amostra, os resultados da pesquisa devem ser tomados apenas como um humilde contributo para o estudo desta matéria (Júnior, 2020). A amostra foi usada de forma convencional, já que não se tem com exactidão o número total desta população. No entanto, foram inquiridos 155 mototaxistas, 260 utentes e um representante da Amotrang, perfazendo assim um total de 416 inquiridos. A amostra foi aleatória representativa (Zambramo-Cedeño, Nevárez-Barbarán & Caicedo-Coello, 2020).

### *3.2 Perfil dos Mototaxistas*

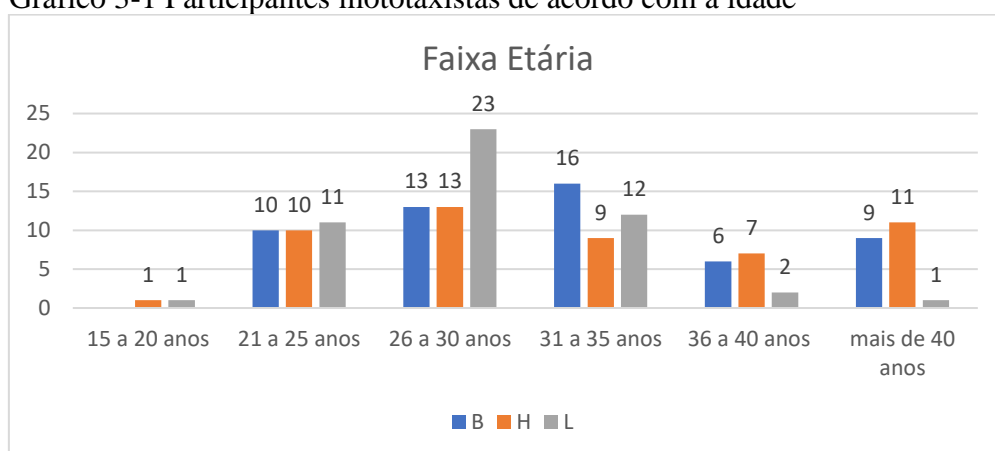
Neste ponto procuramos apresentar as três características sociodemográficas essenciais para descrever o perfil dos principais protagonistas desta atividade.

### 3.2.1 Distribuição segundo e género e faixa etária

Quanto aos mototaxistas, dos 155 entrevistados, a maior parte ou quase todos os entrevistados são do género masculino, caso diferente para os utentes.

Quanto à sua faixa etária, do total dos entrevistados registou-se um certo equilíbrio entre as três províncias nas idades dos 21 aos 25 e um pouco menos na faixa dos 31 aos 35 anos de idade, a que correspondia, respectivamente, 20% e 23% da nossa amostra, conforme Gráfico 3.1.

Gráfico 3-1 Participantes mototaxistas de acordo com a idade



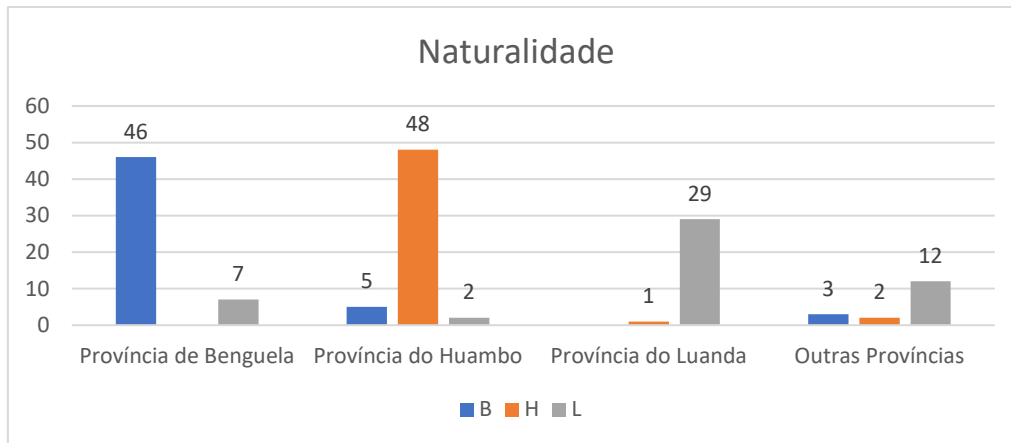
Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de campo.

Ainda no mesmo gráfico, temos com maior percentual as idades compreendidas entre 26-30 anos (cerca de 32%), estando a província de Luanda em destaque representando um maior número de jovens compreendido nestas idades. Seguem-se as idades com menor representação na amostra, que vai entre os 31 a 40 anos e a faixa dos que têm mais de 40 anos, representando respectivamente 10% e 14% da amostra. Finalmente, temos as idades entre 15 a 20 anos, mas que significa apenas 1% da amostra equivalendo a 2 indivíduos.

### 3.2.2 Naturalidade

O gráfico 3.2 descreve a origem dos motoqueiros e a província onde trabalham. Tentámos perceber qual é a província de proveniência dos mototaxistas, ou seja, de onde vêm os vários mototaxistas que trabalham nas províncias de Benguela, Huambo e Luanda.

Gráfico 3-2 - Características do Participante Mototaxista segundo a zona de origem



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de campo.

Segundo a nossa pesquisa de campo, foi possível notar que os mototaxistas na província de Benguela são oriundos na maior parte da própria província e apenas 7 indivíduos provenientes da mesma praticam fora dela, nomeadamente em Luanda. A razão talvez seja pelo facto de em Luanda se conseguirem obter melhores rendimentos. Quanto à província do Huambo, a sua maior parte prefere praticar atividade dentro da própria província, embora se assinala 5 indivíduos proveniente da província de Benguela a praticar esta atividade na província do Huambo. Esta migração talvez seja pelo facto das províncias fazerem fronteiras uma com a outra.

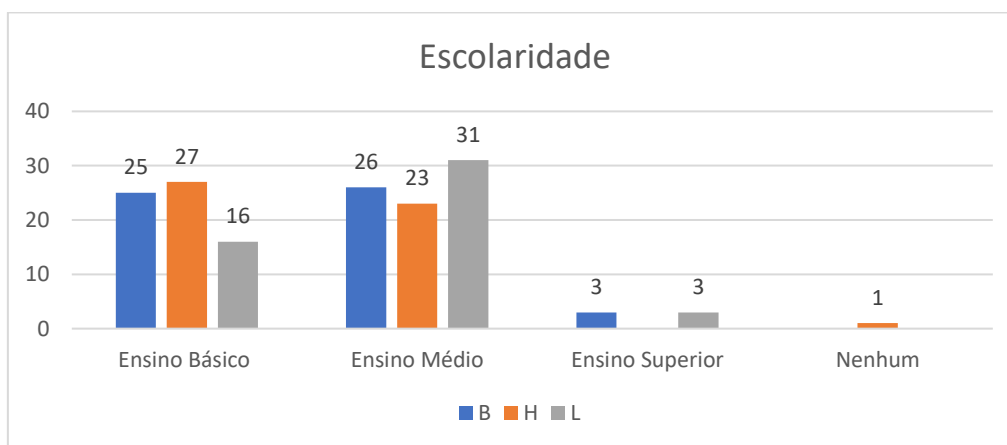
Além disso, nesta amostra também foram encontrado outros indivíduos que provem de províncias como a Huíla, Cabinda, Bengo, Malanje, Bié, Lunda Norte, Kwanza Norte e Sul, dos quais a maior parte pratica a atividade em Luanda. Isto pode indiciar um fenómeno associado ao êxodo rural, ou seja, Luanda por ser a província mais desenvolvida do país em termos de número de serviços e outros requisitos essenciais à sociedade, atrai mais facilmente muitos dos jovens mototaxistas que acabam por sair de sua zona de origem, procurando deste modo uma área onde a actividade pode ser mais rentável. Luanda também acaba por ser a cidade mais populosa do país, este factor é

extremamente preponderante na actividade, pois possivelmente quanto maior o número de habitantes, maior também será a circulação de pessoas e bens e, conseqüentemente, a possibilidade de ter mais clientes.

### 3.2.3 *Nível de escolaridade*

Quanto ao nível de escolaridade, foi possível notar que a educação ainda continua a ser uma questão preocupante pois 44% dos indivíduos na amostra frequenta ou tem apenas o ensino de base como nível de ensino (gráfico 3.3.)

Gráfico 3-3 - Características do Participantes segundo o nível académico.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de Campo

Este facto representa um aspecto negativo pois quanto melhor for o nível de escolaridade melhor também poderá ser o nível de desempenho na utilização dos meios para a actividade. Quanto ao ensino médio, encontramos aí a maior parte dos inquiridos – 52% - enquanto no nível do ensino superior apenas se constataram 6 indivíduos que frequentam ou já frequentaram o ensino superior (3,36% da amostra).

Apenas 0.64% dos mototaxistas declararam não ter nenhum nível de escolaridade. Em suma, os níveis de escolaridade ainda são baixos, pois a maior parte do mototaxista apenas frequenta ou já frequentou o ensino médio numa proporção muito próxima dos que apenas têm o ensino básico.

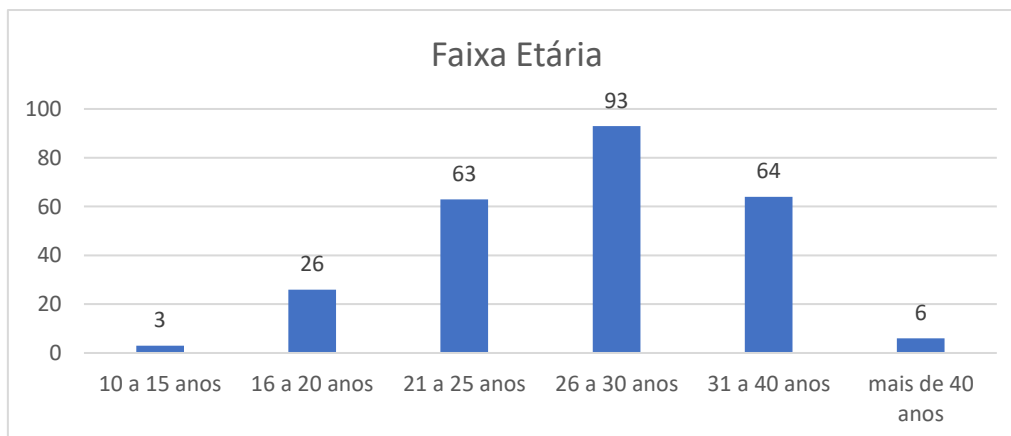
### 3.3 Perfil dos Utentes

De acordo com a pesquisa de campo, verificou-se que os utentes são os maiores beneficiados pela prestação de serviços. Por cada corrida pagam normalmente 150 kwanzas (kz) (cerca de 25 cêntimos de Euro) e este valor varia em função da distância e do período do dia. Ou seja, quando o local é próximo, o valor pode ser negociado para 100 kz, quando o local for distante ou de noite o valor poderá situar-se acima dos 150 kz. Quanto àqueles que usufruem o serviço dos mototáxis, e como seria de esperar, encontramos uma diferença no seu perfil em relação aos mototaxistas, isto é, não há um único mototaxista feminino enquanto o peso dos utentes femininos é expressivo. Assim, podemos notar uma presença forte do género feminino, onde nos deparamos com 107 senhoras (41% dos entrevistados) sendo que o género masculino teve um maior número dos entrevistados e representados por 153 indivíduos (59 % do total dos utentes).

#### 3.3.1 Faixa Etária

O gráfico 3.4. mostra-nos a característica dos utentes quanto à faixa etária. É possível notar que o intervalo de idade daqueles que mais utilizam o mototáxi é o dos 26 aos 30 anos de idade, isto é, 93 utentes representando assim 35,78% do valor total.

Gráfico 3-4 - Características dos Utentes segundo a faixa Etária



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de Campo.

Depois, existe um equilíbrio no segundo intervalo etário, ou seja, as idades dos 21 aos 25 anos e dos 31 aos 40 anos de idade, representando, respectivamente, 24% e 24,61%. A seguir temos as idades que correspondem dos 10-15 anos e dos indivíduos que têm mais de 40 anos, significando apenas, respectivamente, 1,15% e 2,30%. Por último,

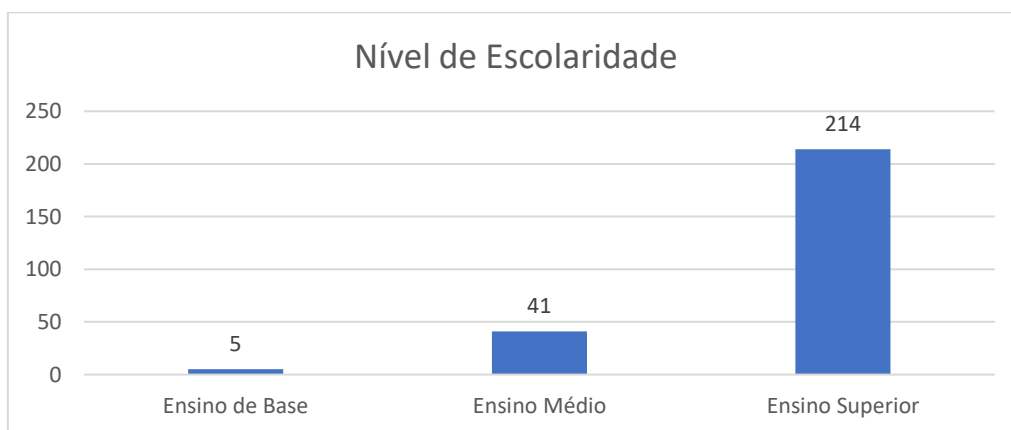


a idade que vai dos 16-20 anos, com 26 indivíduos, representa 10% da amostra. Em síntese, com base nesta amostra, o maior número de indivíduos que utiliza este serviço se encontra nas idades compreendidas entre os 26 aos 30 anos de idade, ou seja, a camada mais jovem é a faixa etária que mais usa serviços de mototáxi.

### 3.3.2 *Nível de Escolaridade*

Diferentemente dos operadores de mototáxis, o nível de escolaridade dos utentes é muito mais elevado. Podemos observar, por exemplo, que o número de pessoas que frequentam o ensino superior ou tem o ensino superior concluído é bem mais elevado em relação a todos os outros níveis académicos (gráfico 3.5), representando assim 82,30 % do total, o que equivale a 214 indivíduos.

Gráfico 3-5 - Características do Participantes segundo o nível académico



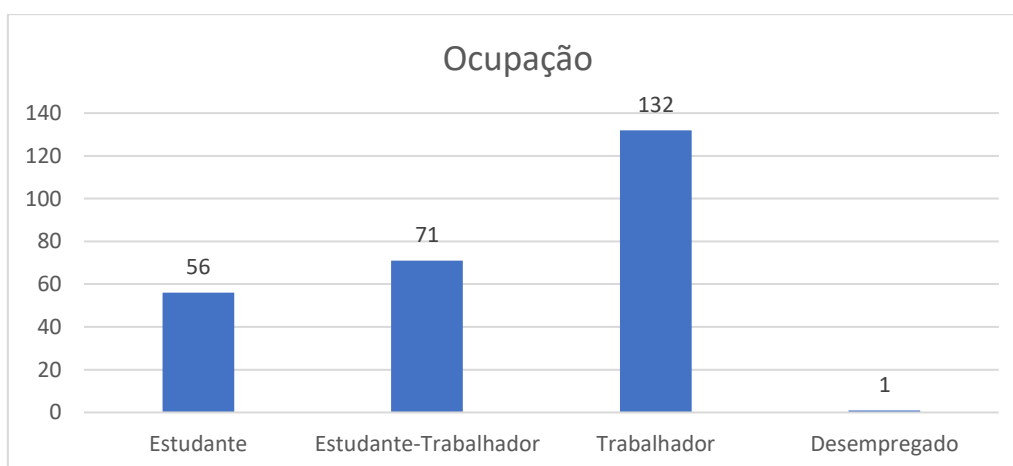
Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de Campo.

Provavelmente a maior parte dos utentes que utilizam estes serviços são jovens universitários ou trabalhadores com esta escolaridade e que usam diariamente este serviço. Por último, temos os outros níveis: o ensino médio com 15,76% equivalendo a 41 indivíduos, e o ensino base com 1,92% equivalendo a apenas 5 indivíduos. Com salários extremamente baixos e com um custo de vida a agravar-se ano após ano, é natural que trabalhadores desqualificados em termos de escolaridade ou desempregados (no gráfico seguinte apenas há um utente a indicar estar desempregado) com baixa qualificação não tenham disponibilidade financeira para usar este meio de transporte.

### 3.3.3 Ocupação

Na característica dos participantes quanto à sua ocupação, foi possível notar que a maior parte dos indivíduos que utilizam serviços de mototáxi são jovens trabalhadores, que representam praticamente metade da nossa amostra (50,78%) e representam 132 utentes num total de 260. Em seguida vem os estudantes-trabalhadores e que representam um total de 71 indivíduos (27,31%). Finalmente temos os utentes que apenas estudam e que representam 21,54% a que correspondem 56 indivíduos. Apenas um utente entrevistado se encontra desempregado.

Gráfico 3-6 - Características dos participantes segundo Ocupação.



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de Campo.

## 4 Intervenções sociais

### 4.1 A história da Associação Amotrang

De acordo com o diário da República de Angola, III Série, nº 130 de 27 de outubro de 2006<sup>5</sup>, a Amotrang foi criada no dia 21 de Julho de 2005 em Luanda, no 1º Cartório Notarial da Comarca de Luanda, que tem como seu representante legal, o Senhor Bento Rafael, o atual presidente da associação, que nos concedeu a honra de uma entrevista com objetivo de nos contar de forma resumida, um pouco da história dos mototáxis em Angola.

Com base na pesquisa e de acordo com o presidente da associação, os mototáxis em Angola tiveram o seu embrião em 1989 no Huambo. Nesta altura, “existia um senhor com o nome de mais velho ‘Cabelo Branco’, que depois de algum tempo também passou a ser membro da associação e que, por sua vez, tinha uma motorizada que era conhecida de António Agostinho Neto<sup>6</sup>. Este mais velho transportava mercadoria das vendedoras do mercado da Alemanha<sup>7</sup> e, em contrapartida, as senhoras davam-lhe parte da mercadoria como pagamento”.

Após os Acordos de Paz em 1991 com indivíduos desmobilizados de vários partidos políticos, acabaram por ser esquecidos, muitos não tinham recursos para sobreviver e, sendo assim, começaram com o trabalho de Raboteiro<sup>8</sup>. Posteriormente, estes indivíduos foram adquirindo motorizadas. Na altura, estes não transportavam pessoas mas sim mercadorias e só a partir de 2001 é que passaram a transportar pessoas e bens. No período de 2002 a 2004 esta atividade começa instalar-se em Luanda, especificamente no atual município de Cacuaco, sendo a primeira paragem escolhida por estes, o local onde se encontra a sede da Amotrang. E continua dizendo que “no período que vai de 1975 a 1980, a Empresa de Transportes Públicos (ETP), em consequência da guerra, tiveram muitas dificuldades no asseguramento ou no suprimento desta necessidade e o desaparecimento do monopólio público de transporte fez com que haja um crescimento dos serviços informais, ou seja, os *candongueiros*. Esta fase também foi interrompida pela guerra civil entre 1993 a 1999 que dizimou todo o parque automóvel da cidade e só em 1998 é que a mobilidade urbana passou a ser feita por mototáxis, tendo-

---

<sup>5</sup> Este documento encontra-se em anexo.

<sup>6</sup> Pelo facto de ser ofertado por Dr. António Agostinho Neto, o primeiro Presidente Angola.

<sup>7</sup> Mercado sito na província do Huambo.

<sup>8</sup> Trabalho manual que consiste na transportação de mercadorias com carros de mão, de um local para o outro.

se registrado desde então um crescimento contínuo dos mototáxis”. Em 2007, dá-se o aparecimento da delegação provincial da Amotrang e actualmente já se encontra em muitas províncias. O transporte de passageiros é assegurado por mototáxis enquanto que, na cidade de Luanda, tal função é exercida a nível de bairro e restrito a corrida de curta distancia (LOPES, 2010). Contudo podemos entender que as dificuldades de locomoção surgiram logo a partir de 1975 após a independência (LOPES, 2011).

Na entrevista, o presidente da Amotrang acrescentou que “a atividade foi crescendo e desenvolvendo-se tornando-se então neste grande e atual fenómeno social conhecido como os mototáxis. No dia 24 de Junho, data em que se comemora o aniversário do município, os motoqueiros foram maltratados por alguns agentes policiais e, por coincidência, os jornalistas que faziam a cobertura do evento acabaram por entrevistar alguns mototaxistas. Após noticiado em programa de TV, o comandante e o administrador na altura daquele zona, criaram uma reunião com o presidente e os motoqueiros com o intuito de trazer um debate para pode ultrapassar aquela situação. Foi a partir deste acontecimento que surgiu também a ideia de criar uma Associação com o objetivo de defender e salvaguardar os interesses desse grupo. Após a criação, a Associação encontrou vários desafios, como a necessidade da criação de uma escola para a instrução dos próprios pois o baixo nível escolaridade estava muito acentuado”.

Em 2008, a associação recebeu uma visita de uma delegação do Rwanda com o objetivo de entenderem como funciona a Associação em Angola. Essa passagem de experiência terminou com a entrega de um projeto da Amotrang a estes visitantes e que acabou sendo implementado no Rwanda, sendo que hoje esta atividade neste país encontra-se bem organizada em comparação com muitos outros países da região.

Com o passar do tempo, este serviço não é, actualmente, apenas prestado por desmobilizados de guerra. Com os elevados níveis de desemprego, muitos jovens têm encontrado nesta atividade recursos para sustentar as suas famílias e estudos. Em algumas localidades os mototaxis concorrem com táxis tradicionais e, noutras, são o único meio de transporte existente para a deslocação de pessoas.

#### 4.1.1 Empresários.

De acordo com o Jornal Oficial de Angola, no dia 12 de Março de 2022 foi inaugurada uma fábrica no Polo de Desenvolvimento em Viana com o objetivo de dedicar-se à produção de motorizadas. Nesta iniciativa, do grupo empresarial NIODIOR, foi aplicado um investimento de 15 milhões de dólares norte-americanos. A unidade fabril está, também, a apostar na montagem de moto-triciclos, triciclo (com duas rodas traseiras, com capacidade de carregar uma tonelada), moto-cisterna, bem como ambulância sanitária e moto-triciclo de saneamento básico<sup>9</sup>.

Em muitas cidades africanas esta actividade tem-se desenvolvido de tal forma crescente que já se fala da introdução da tecnologia digital neste setor, sendo que há uma forma de digitalização que ocorre cada vez mais nos chamados transportes informais, em particular nos mototáxis, muito ativos na África subsaariana (Sagna, 2019). Esta transformação contínua deste modo de transporte coletivo é acompanhada de efeitos tanto ao nível da organização da atividade como do tipo de utentes e da forma de servir o perímetro urbano (Sagna, 2019). A passagem do “informal” para o “formal”, a segregação dentro da clientela, a modernização das práticas tradicionais dos *zémidjans*, a passagem de quase porta a porta, o equilíbrio espacial na rede do território, etc, são todos sinais que estamos observando em função da chegada da versão mototáxis Uber ao continente (Sagna, 2019).

#### 4.2 Medidas Governamentais

De acordo com o Jornal de Angola de dezembro de 2020, o Conselho de Ministros aprovou um diploma orientador, aplicável ao exercício da actividade de transporte remunerado individual ou colectivo de passageiros e de mercadorias em veículos ciclomotor, motociclo, triciclo e quadriciclo<sup>10</sup>. Mais tarde, em Abril de 2022, a informação foi complementada pelo ministro dos Transportes, Ricardo Abreu, no final da 4<sup>o</sup> reunião do Conselho de Ministros. Segundo o Ministério, circulam no país mais de 400

---

<sup>9</sup>Jornal de Angola. (2022). Informação disponível em: <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/pais-ganha-fabrica-de-motorizadas/>

<sup>10</sup> Jornal de Angola, (2022) informação disponível em : <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/actividade-de-moto-taxi-no-pais-ja-tem-regulamento/>

mil motorizadas exercendo ilegalmente o serviço de moto-táxi e que facilitam também a mobilidade dos cidadãos.

Em declarações à imprensa, o titular da pasta dos Transportes disse que, com essa medida, pretende-se reduzir o nível de sinistralidade, desordenamento e informalidade desta actividade. Para efeito de legalização destes profissionais, deu a conhecer que caberá às administrações locais fazer o processo de licenciamento, ordenamento e fiscalização nos referidos municípios e comunas: “o serviço de moto-táxi é exercido a nível de todo país e precisávamos de criar um sistema de organização, ordenamento e também protecção dos operadores e dos próprios utentes”. Com a sua legalização, de acordo com o governante, está garantida também a protecção social dos operadores e profissionais destes serviços<sup>11</sup>.

A importância deste passo está no facto de, embora reconhecida pela sociedade o seu trabalho, os agentes de segurança pública e outros usuários de trânsito, no entanto, costumavam associar a falta de um reconhecimento formal desse ofício por parte do poder executivo com coniventes com tráfico de drogas das comunidades que prestam serviço, tal como destaca Rocha (2021) no caso de Niteroi no Brasil.

#### 4.3 *Análise Swot*

A análise Swot é uma ferramenta muito conhecida e usada para analisar diversas cenários, seja numa organização empresarial, numa instituição de ensino ou mesmo num sector de prestação de serviços. Esta análise que em português quer dizer **FOFA-SWOT** tem o seguinte significado **S** - Strengths: Forças; **W** - Weaknesses: Fraquezas; **O** - Opportunities: Oportunidade; **T** - Threats: Ameaças. Segundo alguns autores, a análise SWOT é uma ferramenta de gestão muito utilizada pois permite promover um confronto entre as variáveis externas e internas, facilitando a geração de alternativas e de escolhas estratégicas, bem como de possíveis linhas de ação (Cavalcanti e Guerra, 2019). Neste sentido, para continuarmos a analisar e conhecer bem esta atividade, propusemos-nos realizar uma análise Swot de forma a saber quais são os pontos fortes, fracos, ameaças e as oportunidade desta atividade.

---

<sup>11</sup> Angop, (2022) informação disponível em: <https://www.angop.ao/noticias/politica/governo-prepara-legalizacao-de-servico-moto-taxi/>

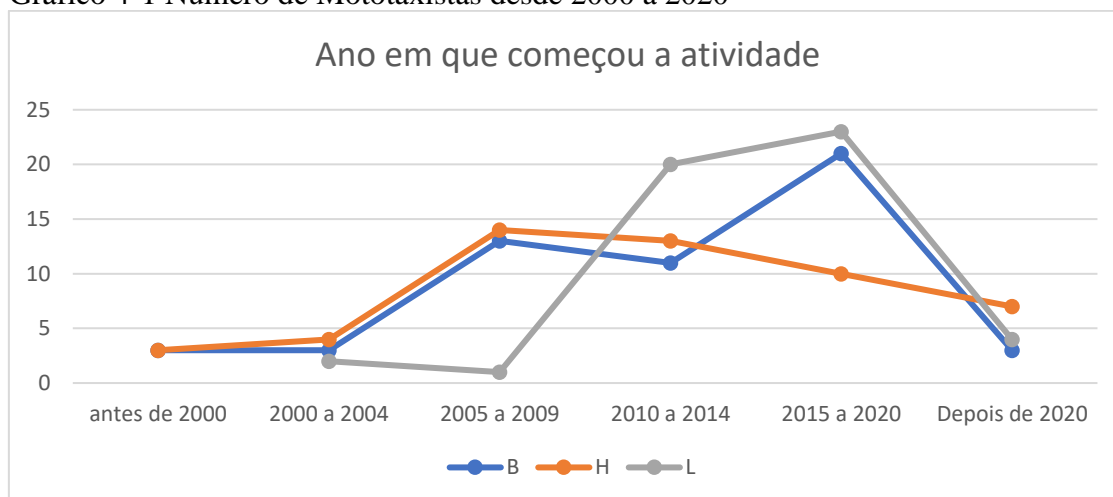
Quadro 4-1 Matriz FOFA

<p><b><u>Pontos Fracos (Negativos)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de regulação do serviço.</li> <li>• Falta de instrução/ Escolaridade</li> <li>• Falta de prudência.</li> <li>• Falta de organização.</li> <li>• Falta de segurança ( por não usar o capacte)</li> <li>• Poucos têm licença para conduzir ou exercer atividade..</li> <li>• Falta do uso do seguro obritorio</li> <li>• Elevados comportamentos de risco.</li> </ul>	<p><b><u>Pontos Fortes (Positivo)</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garante a mobilidade de pessoas e bens de locais com difícil acesso.</li> <li>• Contribui no rendimento de algumas familias.</li> <li>• Encurta distancia e tempo de chegada em momentos de engarrafamentos.</li> <li>• Serviços personalizados.( de porta em porta).</li> <li>• Activdade rentável.</li> <li>• Serviço de urgência em muitas situações.</li> <li>• Existencia de muitos clientes fidelizados.</li> <li>• O operadores sentem-se valorizados pelo trabalho que fazem.</li> </ul>
FOFA	
<p><b><u>Ameaças.</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marginalização da actividade por alguns.</li> <li>• Aumento do nível de sinistralidade.</li> <li>• Preços elevado para a compra de uma motrizada.</li> <li>• Clientes Enganoso.</li> </ul>	<p><b><u>Oportunidades</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe uma frequencia elevada na utilização deste serviço.</li> <li>• Os Utentes acreditam que o serviço ainda pode ser melhorado.</li> <li>• Criação de novas fabricas de motorizadas.</li> <li>• Elevada valorização da actividade pela maior parte dos clientes.</li> </ul>

Fonte: Elaborada pelo autor com base na pesquisa de campo.

Com base na pesquisa e de acordo com Dutra (2017), uma das vantagens do serviço é a sua disponibilidade de embarque “em pontos estratégicos das comunidades” e “o preço geralmente é cobrado pelo local de destino” (Dutra apud Santos & Filho, 2021). Após as evidências dos pontos fracos, fortes, ameaças e oportunidades nesta análise, entende-se que, da mesma forma que os pontos fracos podem prejudicar as oportunidades e potencializar as ameaças, o mesmo também poderá acontecer com os pontos fortes, ou seja, potencializar as oportunidades e combater as ameaças Sendo assim, surge a seguinte questão: quais das alternativas seria a melhor, colocando as situações na balança entre aquilo que são os pontos da matriz Fofa. Potencializar as oportunidades e combater as ameaças seria a melhor opção pois, tendo em conta as elevadas taxas desemprego no país e sendo que o sector público não tem capacidade para empregar quase toda a parte da mão-de-obra disponível no mercado, esta actividade não é nada mais do que uma escapatória ao desemprego para muitos jovens.

Gráfico 4-1 Número de Mototaxistas desde 2000 a 2020



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de campo

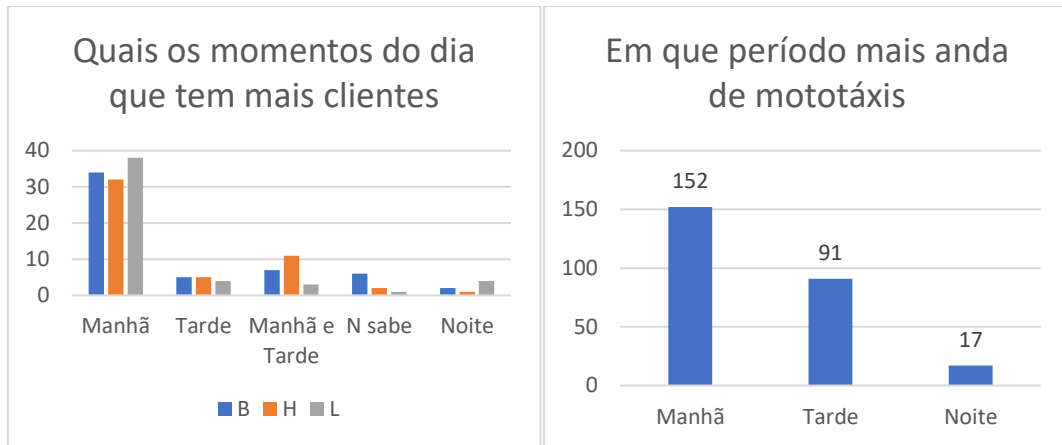
O fenómeno da contribuição da actividade das motocicletas na oferta de transporte vem crescendo na última década. Gómez-Sánchez, Fajardo-Hoyos & Sarmiento-Castillo (2021) referem o mesmo no caso da Colômbia destacando alguns números que revelam que o número de pessoas dedicadas a este trabalho aumentou cerca de 10,6% a nível nacional e o número de empresas atingiu 160 até 2019 (Medina, 2019 apud Gómez-Sánchez, Fajardo-Hoyos & Sarmiento-Castillo, 2021)

De acordo com a ilustração gráfica acima, é possível notar que o aumento de jovens que vão aderindo à atividade de mototáxis vem crescendo ao longo do tempo, ou seja, possivelmente, os mesmos têm várias motivações para poderem aderir a esta atividade. No entanto, no final de 2019 e princípio de 2020 houve uma queda na aderência de jovens na atividade. Provavelmente a explicação esteja nas restrições impostas à circulação neste período devido à situação pandémica que afetou o país e o mundo.

No questionário foi possível também evidenciar outra questão relacionando duas perguntas, uma do questionário de utentes e outra dos mototaxistas: qual o período do dia em que há mais clientes? Se selecionarmos o número de pessoas que usa este serviço de manhã e dividirmos com o número de mototaxistas de uma das cidades com base nos dados da amostra, dir-se-ia que, em média, por cada moto que circula de manhã existem 4 utentes/clientes para serem transportados (ver gráfico 4.2).



Gráfico 4-2 – Relação entre os gráficos de Utentes vs Mototaxista



Fonte: Elaborado pelo autor com base na pesquisa de campo

#### 4.4 Planos de Desenvolvimento

A questão da mobilidade urbana é um ponto essencial nos processos de desenvolvimento tendo em conta o apelo a nível global para o alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) que estabelecem, no objetivo 11 e meta 11.2: “até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos...” (ODA, 2030)<sup>12</sup>. Em África, é proposta da União Africana na sua 25ª aspiração que, até 2063, se tenha criado uma boa estrutura de transportes que estabelecerá a ligação com todas as principais cidades e capitais...” (Agenda 2063)<sup>13</sup>.

O governo angolano, dentro daquilo que são as diretrizes definidas no seu Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN), no eixo 3 e ponto 195 tem como objetivo: ‘prosseguir-se-á a melhoria e a consolidação da oferta de infra-estruturas de mobilidade com o objectivo de promover o desenvolvimento do mercado interno, a promoção da concorrência e a circulação de pessoas, bens e serviços...’ (PDN, 2018-2022)<sup>14</sup>. Entretanto, a partir dos vários planos de desenvolvimentos, é clara a preocupação do governo e das organizações na resolução dos problemas de mobilidade urbana.

<sup>12</sup> Agenda 2030: <https://unric.org/pt/Objetivos-de-Desenvolvimento-Sustentavel/>

<sup>13</sup> Agenda 2063: <https://au.int/pt>

<sup>14</sup> Plano de Desenvolvimento Nacional (2018-2022), disponível em : <https://www.ucm.minfin.gov.ao/cs/groups/public/documents/document/zmlu/njax/~edisp/minfin601408.pdf>

Portanto, sendo a mobilidade urbana um elemento essencial nos processos de desenvolvimento, especialmente para os países em vias de desenvolvimento, sendo que os mesmos são constituídos por uma boa circulação de pessoas e bens, é necessário que os governos e as instituições nacionais e internacionais possam clarificar melhor as várias soluções para esta questão social.

## 5 Considerações finais

A atividade de mototáxis está presente em vários pontos deste globo. Neste trabalho foi possível evidenciar a sua presença em muitas cidades do Sul Global e, apesar da unanimidade nos conceitos do que é um mototáxi, o conceito de Matos (2021) apresenta-se mais completo entre as varias abordagem.

Contudo, também foi possível evidenciar que os mototáxis operam 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 (Cervero e Golub, 2007, apud Lopez, 2021), Apesar deste facto, percebeu-se também que o funcionamento das cidades exige que essas necessidades sejam pelo menos parcialmente atendidas, o que tem levado ao crescimento contínuo do transporte informal (Olvera, Plat, & Pochet, 2021).

Dessa forma, observou-se 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 (Matos, 2016). 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 (Lopez, 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 (Evans et al., 2018 apud Turner, 2020).

Com base na pesquisa de campo em Luanda, Benguela e Huambo, a maior parte dos mototaxistas e utentes são jovens que se encontram nas idades compreendidas entre os 26 aos 30 anos de idade, o que evidentemente nos mostra que a atividade é essencialmente exercida por jovens trabalhadores e usado por estudantes. O papel que estes jovens têm desempenhado na mobilidade das pessoas, de acordo com a pesquisa de campo, é bem significativo pois a maior parte da amostra, seja nos mototaxistas ou nos utentes, têm a necessidade de prestar e usar este serviço. Como foi mostrado na matriz Swot, existem pontos que podem ser corrigidos e melhorados e para tal é necessário que haja uma forte cooperação entre governo, associação, os empresários e os mototaxistas, no sentido de se poderem eliminar os pontos fracos desta atividade, melhorar os pontos fortes, potencializar as oportunidade e combater as ameaças. Porém, apesar do interesse que

possa existir no governo e nas organizações, é preciso que esses planos sejam trabalhados também 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 regulatórias no serviço (Gómez-Sánchez, Fajardo-Holos, Sarmiento-Castillo, 2021).

Sendo este fenómeno um estudo socialmente pertinente, em investigação futura poderá considerar-se relevante torná-lo mais abrangente. Também é importante salientar que durante a pesquisa no terreno deparámo-nos com algumas barreiras e dificuldades quanto à recolha de dados, ou seja, tendo em conta a forma que ela é praticada, tivemos muitas vezes que entrevistar os operadores nos seus momentos de almoço ou de descanso. Estas e outras circunstâncias dificultaram em alguns momentos a entrevista. Apesar disso, sentimos que conseguimos alcançar os objetivos pretendidos.

## 6 Referências

- Amougou, m. P. (2021). Promotion des valeurs civiques et participation au développement : analyse de l'activité de transport par moto dans la ville de yaoundé au cameroun. *Revue langues, cultures et sociétés*, 7(1), juin 2.
- Cavalcanti, l. M., & guerra, m. G. (2019). *Diagnóstico institucional da Universidade Federal da Paraíba*.
- Dantas, l. P. (2021). (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* (11). Obtido de <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/5kmpbrxr9>
- Delaunay, t. (2021). Rumo a uma dependência de serviços de saudação em nairóbi? Usos, usuários e regulamentação.
- Gómez-sánchez, a. M., fajardo-hoyos, c. L., & sarmiento-castillo, j. I. (2021). Mototaxismo y accidentalidad: un análisis estocástico para popayán, colombia motorcycle taxi transport service and accidents rate: a stochastic analysis in popayan, colombia. *Revista Investigacion, Desarrollo, Innovacion*, 591-600.
- Jenkins, j., mokuwa, e., peters, k., & richards, p. (2021). A conectividade rural-urbana fortalece a paz agrária: evidências de um estudo de gênero e moto-táxis em Serra Leoa.
- Júnior, a. G. (2020). O contributo da conta bankita para a educação financeira e empoderamento da mulher luandense de baixo rendimento. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Lopes, c. M. (2010). Dinâmicas do associativismo na economia. *Dinâmicas do associativismo na economia*, pp. 367-391.
- Lopes, c. M. (2011). *Candongueiros & kupapatas: acumulação, risco e sobrevivência*. Princípia editora.
- López, j. L. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de chimalhuacán. *Análisis Económico*, xxxvi(92), 141-158.

- Losada, ó. H., yacue, c. F., & ferrari, s. E. (2019). Mototaxismo y hurto a personas: evaluación de impacto a partir del modelo de diferencias en diferencias. *Revista facultad de ciencias económicas*, 27(2), 33-50.
- Macedo, a. R., costa, f. T., & justo, j. S. (2019). O mototaxista no mundo do trabalho: precarização, desemprego e informalidade.
- Matos, r. H. (2021). Entre o desemprego e o mototáxi: prefiro o mototáxi um estudo dos mototaxistas do distrito federal. Brasília, brasil: Universidade de Brasilia , Instituto de Ciências Sociais.
- Marconi, m. A., & lakatos, e. M. (2017). *Fundamentos de metodologia científica*. São paulo: atlas, 8 edição.
- Moon, r. (2021). Moto-táxis, motoristas, meteorologia e whatsapp: contextualizando a nova tecnologia nas redações de ruanda. *Digital journalism*.
- Olvera, l. D., plat, d., & pochet, p. (2021). Looking for the obvious: motorcycle taxi services in sub-saharan african cities. *Journal of transport geography*, vol. 88.
- Rocha, t. M. (2021). Direito à cidade e direito ao trabalho: uma análise das formas de circulação dos mototaxistas de Niteroi. pp. 225-243.
- Sagna, y. (2019). Gozem ou mototáxi a pedido em lomé: características de oferta e aproveitamento do espaço urbano. *Géotransports*, 12-13.
- Santos, j. N., & filho, f. B. (2021). A contribuição do modal mototáxi para a mobilidade urbana do bairro do pero vaz, em salvador (ba). *Anais da 24ª semana de mobilização científica- semoc*, p. Universidade católica do salvador.
- Sopranzetti, c. (2021). Shifting informalities: motorcycle taxis, ride-hailing apps, and urban mobility in bangkok. *Geoforum*. Obtido de <https://pt.wikipedia.org/wiki/copenhaga>
- Torres, m. C., algueró, r. M., & ruíz, m. D. (2021). Klandos y jakartas. Informalidad y estado en dos sistemas de movilidad urbana en la baja casamance, senegal. *16(2)*, pp. 397 - 418. Obtido de [www.aibr.org](http://www.aibr.org)

- Turner, s. (2020). Informal motorbike taxi drivers and mobility injustice on hanoi's streets negotiating the curve of a new narrative. *Journal of Transport Geography*. Obtido de [www.elsevier.com/locate/jtrangeo](http://www.elsevier.com/locate/jtrangeo)
- Zambramo-cedeño, j. M., nevárez-barbarán, j. V., & caicedo-coello , j. A. (2020). Transporte terrestre público y su incidencia en la demanda turística del cantón sucre. *Manabí*. 4(7), pp.2697-3456. Obtido de <https://doi.org/10.46296/yc.v4i7edespdic.0079>
- Zambrano, l. M., & quintero, f. A. (2021). Análise dos meios de transporte para o desenvolvimento turístico do cantão de san vicente, *Manabí*. 4(7).


## 7 Webgrafia

- Jornal de Angola. (2022). Informação Disponível em: <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/pais-ganha-fabrica-de-motorizadas/>, Acesso em 05.06.2022.
- Jornal de Angola, (2022) informação Disponível em : <https://www.jornaldeangola.ao/ao/noticias/actividade-de-moto-taxi-no-pais-ja-tem-regulamento/>, Acesso em 07.05.2022.
- Angop, (2022) informação Disponível em: <https://www.angop.ao/noticias/politica/governo-prepara-legalizacao-de-servico-moto-taxi/> Acesso em 08.03.2022.
- Ministério da Economia e Planeamento (2018), Plano de Desenvolvimento Nacional (2018-2022), Disponível em : <https://www.ucm.minfin.gov.ao/cs/groups/public/documents/document/zmlu/njax/edisp/minfin601408.pdf>, Acesso em 04.03.2022.
- Organização da Nações Unida (2015), Agenda 2030: <https://unric.org/pt/Objetivos-de-Desenvolvimento-Sustentavel/>
- União Africana (2015), Agenda 2063: <https://au.int/pt>

Anexo 1 - Diário que oficializa a Amotrang

*Este selo é de Portugal e não serve para Angola. A ANA não aceita selos estrangeiros 20/05/06*

Sexta-feira, 27 de Outubro de 2006 III Série — N.º 130



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 300,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — E. P., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	ASSINATURAS		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — E. P.
		Ano	
	As três séries ... ..	Kz: 400 275,00	
	A 1.ª série ... ..	Kz: 236 250,00	
	A 2.ª série ... ..	Kz: 123 500,00	
	A 3.ª série ... ..	Kz: 95 700,00	

**IMPRESA NACIONAL-E. P.**  
Rua Henrique de Carvalho n.º 2  
Caixa Postal n.º 1306

**CIRCULAR**

*Excelentíssimos Senhores:*

Havendo necessidade de se evitarem os inconvenientes que resultam para os nossos serviços do facto das respectivas assinaturas no Diário da República não serem feitas com a devida oportunidade.

Para que não haja interrupção no fornecimento do Diário da República aos estimados clientes, temos a honra de informá-los que estão abertas a partir desta data até 15 de Dezembro de 2006, as respectivas assinaturas para o ano de 2007 pelo que deverão providenciar a regularização dos seus pagamentos junto dos nossos serviços.

1. Os preços das assinaturas do Diário da República, no território nacional passam a ser os seguintes:

As 3 séries .....	Kz: 400 275,00
1.ª série .....	Kz: 236 250,00
2.ª série .....	Kz: 123 500,00
3.ª série .....	Kz: 95 700,00

2. As assinaturas serão feitas apenas no regime anual.

3. Aos preços mencionados no n.º 1 acrescer-se-á um valor adicional para portes de correio por via normal das três séries, para todo o ano, no valor de Kz: 73 975,00 que poderá sofrer eventuais alterações em função da flutuação das taxas a praticar pela Empresa Nacional de Correios de Angola, E. P. no ano de 2007. Os clientes que optarem pela recepção das suas assinaturas através do correio deverão indicar o seu endereço completo, incluindo a Caixa Postal, a fim de se evitarem atrasos na sua entrega, devolução ou extravio.

**Observações:**

- a) estes preços poderão ser alterados se houver uma desvalorização da moeda nacional, numa proporção superior à base que determinou o seu cálculo;
- b) as assinaturas que forem feitas depois de 15 de Dezembro de 2006 sofrerão um acréscimo de uma taxa correspondente a 15%;
- c) aos organismos do Estado que não regularizem os seus pagamentos até 15 de Dezembro do ano em curso não lhes serão concedidas a crédito as assinaturas do Diário da República, para o ano de 2007.

**SUMÁRIO**

Associação Provincial de Futebol de Benguela.  
TANTA TRADING — Importação e Exportação, Limitada.  
AMOTRANG — Associação de Motoqueiros Transportadores de Angola.  
Everest Corporation, Limitada.  
ORGANIZAÇÕES BAÚDILIO — Comércio Geral e Prestação de Serviços, Limitada.  
TCHIHOKO & FILHOS — Agricultura, Agro-Pecuária e Comércio, Limitada.  
Era-Imo, A. E.  
ALPHA OMEGA — Dancing, School, Comércio e Indústria, Limitada.  
Bedufra & Filhos, Limitada.  
ICEV — Comércio e Indústria, Limitada.  
Habitação de Herdeiros.

Fonte: Fornecido pelo Amotrang