



02 - 09 | 2025

ANÁLISE DA MOBILIDADE DE PESSOAS PARA O DESENVOLVIMENTO DA CIDADE DE QUELIMANE

**Analysing the mobility of people for the development of the City of
Quelimane**

**Análisis de la movilidad de las personas para el desarrollo de la Ciudad
de Quelimane**

Esmael Félix Monteiro Muteia¹ | Gilmar da Conceição²

¹Licenciado em Economia, Universidade Licungo, Moçambique, <https://orcid.org/0009-0004-6252-531X>, esmelmuteia@gmail.com.

²PhD em Economia, Universidade Licungo, Moçambique, <https://orcid.org/0000-0001-8155-8177>, gconceicao@unilicungo.ac.mz.

Autor para correspondência: esmelmuteia@gmail.com

Data de recepção: 01-06-2025

Data de aceitação: 15-08-2025

Data da Publicação: 02-09-2025

Como citar este artigo: Muteia, E. & da Conceição, G. (2025). *Analise da mobilidade de pessoas para o desenvolvimento da Cidade de Quelimane*. ALBA – ISFIC Research and Science Journal, 1(8), pp. 283-297. <https://alba.ac.mz/index.php/alba/issue/view/11>

RESUMO

Palavras-chave: Mobilidade. Pessoas. Preferências. Renda mensal. Cidade de Quelimane.

ABSTRACT

Transport is the main vector of economic activity insofar as it bridges the gap between the production and consumption of various goods and services that contribute to the satisfaction of society's needs. In this study, we used quantitative research using a stratified sampling method comprising 383 people from the five administrative posts to analyse the development of people's mobility for the development of the city of Quelimane. The study is based on a critical analysis of the way in which people's mobility is carried out in other cities in Mozambique, which, as has been shown, is dominated by vehicles carrying up to 15

people, while the city in which this study was carried out presents the opposite situation, as it is dominated by bicycles. Among the different results, the study suggests that most families choose bicycle taxis (around 81%), motorbikes (10%), minibuses (3.4%), their own car (3.1%), machimbombos (1.6%) and only 0.3% use car taxis and my love. The reason for choosing bicycle and motorbike taxis is that they are more plentiful and relatively affordable compared to other means of transport.

Keywords: Mobility. People. Preferences. Monthly income. City of Quelimane

RESUMEN

El transporte es el principal vector de la actividad económica en la medida en que sirve de puente entre la producción y el consumo de diversos bienes y servicios que contribuyen a la satisfacción de las necesidades de la sociedad. En este estudio,



utilizamos una investigación cuantitativa mediante un método de muestreo estratificado que incluyó a 383 personas de los cinco puestos administrativos para analizar la evolución de la movilidad de las personas para el desarrollo de la ciudad de Quelimane. El estudio se basa en un análisis crítico de la forma en que se lleva a cabo la movilidad de las personas en otras ciudades de Mozambique, que, como se ha demostrado, está dominada por vehículos que transportan hasta 15 personas, mientras que la ciudad en la que se llevó a cabo este estudio presenta la situación opuesta, ya que está dominada por las bicicletas. Entre los diferentes resultados, el estudio sugiere que la mayoría de las familias optan por los bicitaxis (en torno al 81%), las motos (10%), los microbuses (3,4%), el coche propio (3,1%), los machimbombos (1,6%) y sólo el 0,3% utiliza los taxis coche y mi amor. La razón para elegir bicitaxis y mototaxis es que son más abundantes y relativamente asequibles en comparación con otros medios de transporte.

Palabras clave: Movilidad. Personas. Preferencias. Ingresos mensuales. Ciudad de Quelimane.

INTRODUÇÃO

Os transportes desempenham um papel fundamental na economia de um país, permitindo a reunião dos meios e fatores de produção com vista a transformação de matérias brutas e primas, em produtos acabados. Os transportes permitem desta maneira a integração de todos os elementos da sociedade (pessoas e mercadorias) em espaços geográficos mais amplos, e a integração mais profunda das

economias nacionais e regionais (CONSELHO DE MINISTROS, 1996: p5).

A dinâmica das cidades capitais moçambicanas sugere que a circulação de pessoas e bens seja realizada por transportes coletivos e semicoletivos, vulgo, “chapa cem⁹”. A cidade de Quelimane apresenta características diferentes das escolhas dos meios de transportes em relação a outras cidades. Nesta cidade, pode-se dizer que se usa frequentemente os velocípedes sem motor, ou seja, bicicleta-táxi, como meio de mobilidade em relação a outros meios. A utilização destes levanta várias discussões no seio tanto da comunidade académica, política e social, devido ao facto destes produzirem um conjunto de vantagens e desvantagens. No rolo das vantagens pode-se destacar os poucos danos ao meio ambiente, promoção da saúde física dos utilizadores, proporciona as pessoas transportadas maior contacto com o meio ambiente, permite paragens domiciliares. No que as desvantagens se referem, destacam-se: pouco domínio do código de estrada por parte dos transportadores, o transporte

⁹ É um termo local moçambicano, usado para designar veículos de transportes de passageiros

com capacidade de transportar de 15 a 34 pessoas.

é condicionado pelas condições meteorológicas, a circulação das bicicletas e dos automóveis ocorrer nas mesmas vias de acesso, os preços não obedecem a uma tabela fixa, os transportes não tem qualquer referência (Matricula) e, não obedece a uma lotação. Esta dualidade de opiniões divide a população moçambicana em geral, e em particular da cidade de Quelimane, no que diz respeito ao transporte mais adequado para a deslocação ao nível da autarquia em análise.

2.1 Mobilidade e acessibilidade

A mobilidade vem ganhando elevado valor diante da elevada e crescente importância que os transportes apresentam na intermediação a satisfação de necessidades de milhares de cidadãos.

A mobilidade é a capacidade em participar de diferentes atividades em diferentes lugares e, para bens, a possibilidade de acesso às atividades relacionadas à sua produção e comercialização, as quais ocorrem frequentemente em diferentes lugares. Para o transporte de passageiros as atividades representam

a residência, o trabalho, a educação, o lazer e as compras (COSTA, 2008).

Neste sentido, ser móvel significa exercer direitos mais fundamentais de um cidadão, como a qualidade de vida, a dignidade, acesso à informação, a saúde, educação, aos postos de trabalho entre outros direitos do indivíduo como elemento constitutivo da sociedade.

No entender de DUARTE et al (2008) citado por MENDONÇA (2014), o crescimento acelerado dos centros urbanos nos últimos anos, e o aumento do número de transportes individuais no total de viagens motorizadas, vêm desconfigurando o papel das cidades, intensificando conflitos entre diversos modos de deslocamento e gerando custos económicos avultados.

2.1.1 Transportes e desenvolvimento Económico

O planeamento do sistema de transporte público deve ser realizado em conjunto com o planeamento do transporte em geral, incluindo sistema viário e trânsito, é importante considerar que os transporte público é o modo mais indicado para as cidades, devendo ser estimado em relação aos modos individuais e semipúblicos de



transportes. Ainda para FERRAZ & TORRES (2004) *citado por* MENDONÇA (2014), é também importante que o planeamento do transporte urbano seja realizado em conjunto com o planeamento do crescimento e do desenvolvimento da cidade, pois transporte e ocupação/uso do solo são atividades intimamente relacionadas. A ocupação e a forma de aproveitamento dos solos influenciam na demanda por transporte; a existência de transporte induz a um aumento da ocupação do solo e influí na forma como os solos são utilizados.

O investimento em transportes, por conseguinte tem importância fundamental na localização da atividade económica, numa economia em crescimento, pois os fluxos que ligam áreas de produção e consumo não se encontram frequentemente bem definidos do ponto de vista espacial. O investimento em transportes, atuando como poderoso fator no espaço económico, condiciona novos esquemas de divisão geográfica do trabalho nessas economias, influenciando a localização de atividades industriais, extractivas e agrícolas. (BARAT JOSEF; P106 - 107).

2.1.2 A situação dos transportes em África

A população do continente africano é predominantemente pobre, sem posses para a um veículo próprio. Na impossibilidade ou impraticabilidade de se deslocar a pé ou de bicicleta, a maioria da população tem forçosamente de recorrer aos serviços coletivos de transporte. Por outro lado, o transporte motorizado prevalente em África constitui 80% de todo o tráfego no continente (NAÇÕES UNIDAS, 2009; *citado por* ARAUJO, 2010).

O transporte em África é caracterizado por: mau estado da rede e reduzida conectividade; capacidade e institucional individual inadequada; impacto negativo no ambiente; custos elevados; fraca segurança; sistemas informáticos desadequados; e recursos financeiros limitados (IBIDEM).

Relativamente ao transporte urbano em África, o custo com transportes é mais elevado, em comparação ao rendimento médio deste continente e o dos restantes. A despesa com viagens urbanas, nas cidades africanas, representa 21,7% do PIB o que torna o serviço altamente dispendioso para muitos cidadãos, podendo representar até 33% do rendimento da população pobre (KUMAR; BARRETT, 2008; *citado por* ARAUJO, 2010).

2.1.3 Análise de Transportes em Moçambique

Os transportes em Moçambique são regulamentados pela Lei 5/96 de 1996, que se baseia em grande medida, nos princípios do livre mercado e substitui a política do regime Socialista adotada logo após independência do país. Ao abrigo deste instrumento, é responsabilidade do governo i) garantir o eficiente funcionamento dos serviços de transportes ao longo das suas diversas cadeias de atividade, através do poder legislativo na sua alçada; ii) fazer cumprir as leis e regulamentos iii) planificar os serviços. A Lei confere também ao governo o poder de controlo dos tipos de viaturas que podem circular, favorecendo os grandes autocarros nos serviços urbanos.

Segundo o estudo sobre o impacto do investimento em Moto – táxi realizado no Distrito de Mocuba, foi possível constatar que economicamente este investimento é viável porque é gerador de posto de trabalho, garantindo ao

acesso a alimentação; educação; saúde e habitação dos moto-taxistas e das suas famílias em Moçambique (CIPRIANO, U; CONCEIÇÃO, G; AMARCHANDE, S, 2022).

MATERIAIS E MÉTODOS

3.1 População e tamanho da amostra

De acordo com dados obtidos através INE (2017), “a cidade de Quelimane tem uma área aproximada de 117 km² e possui cerca de 246 913 habitantes subdivididas administrativamente¹⁰ em 5 postos, nomeadamente 1,2,3,4 e 5”. Para determinação da amostra, foi utilizada técnica de amostragem estratificada¹¹ no total de 383 pessoas conforme os seus gostos e preferências dado o seu nível de rendimento. O número de elementos de cada amostra foi selecionado de acordo com proporção do estrato na população, neste caso os estratos foram identificados pelos postos administrativos existentes na cidade, por fim as observações foram retiradas tendo em conta o tamanho dos bairros, conforme ilustra o quadro 1 abaixo.

Quelimane está localizada junto ao rio dos Bons Sinais, acerca de 20 km do Oceano Índico. No que tange a rede de transportes, a cidade possui número

¹⁰É um tipo de divisão implementada pelos portugueses na época colonial, que ficou assim designado até hoje, cujo a entidade máxima é o chefe do posto que tem o papel de zelar pela população do conjunto de bairros sob sua tutela.

¹¹Este método consiste em dividir a população em grupos *relativamente Homogéneos* e mutuamente exclusivos, chamados estratos, e em selecionar amostras aleatórias simples independentes de cada estrato.



significativo de bicicletas comparativamente a outros meios de transportes. Entre os diferentes meios de transporte, tais como as bicicletas, motas, carros, e entre outros, assumem a função de garantir a deslocação das pessoas ao nível urbano, ou seja, é através destes que as pessoas deslocam-se diariamente na procura de satisfação de suas necessidades diárias, sejam elas de lazer, laborais, comerciais entre outras.

Para garantir o alcance dos resultados previamente definidos no presente estudo, foi determinada uma amostra composta por 383 pessoas dos 5 postos administrativos da cidade segundo a fórmula abaixo:

$$n = \frac{N.p.qz^2}{p.q.z^2 + (N-1).e^2}$$

Onde:

N: corresponde ao número total de habitantes (246 915)

- i) n: Tamanho da Amostra
 - ii) p = 0.5; q = 0.5 (as proporções são desconhecidas)
 - iii) z: Valor crítico (1.96); referente ao grau de confiança referente a 95%
 - iv) e: margem de erro (5%)
- Para cada posto administrativo foi extraída uma população segundo dados apresentados na no quadro 1 referente a definição do tamanho da amostra.

Quadro 1 - Definição do Tamanho da Amostra

Posto Administrativo	Nr de habitantes	Proporção	Amostra
Posto Administrativo I	50 302	0,204	78
Posto Administrativo II	66 664	0,270	103
Posto Administrativo III	38 510	0,156	60
Posto Administrativo IV	76 159	0,308	118
Posto Administrativo V	15 280	0,062	24
Total	246 915	1	383

Fonte: Autores, 2024

RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 Caracterização da procura e oferta dos meios de transportes em Quelimane

Um dos pressupostos do estudo é a maior incidência da utilização das bicicletas para mobilidade de pessoas na cidade de Quelimane, o que foi de facto confirmado pelos resultados obtidos a partir dos dados primários, que revelam que 81% da amostra escolhe as bicicletas para se deslocar no sentido de satisfazer suas necessidades diárias, ainda 10% da população utiliza motorizadas, e o resto da população divide-se entre os que usam Minibus, machimbombos e carro próprio, conforme esta ilustrada no quadro 2.

Quadro 2 - Transportes mais procurados pela população da cidade

Meios de Transportes	Frequência	Percentagem
Bicicletas	310	80.9%
Motorizadas	38	9.9%
Minibus	13	3.4%
Machimbombo	6	1.6%
Taxi	1	.3%
Carro próprio	12	3.1%
A pé	2	.5%
My Love	1	.3%
Total	383	100%

Fonte: Autores, 2024

Em relação a oferta dos meios de transportes em Quelimane, foi possível constatar que cerca de 60% da amostra considera que há uma baixa disponibilidade dos meio de transportes, 29% considera que existe uma quantidade razoável e 11% considera que existe uma quantidade alta de meios de transporte públicos na cidade, conforme demonstrado na figura 1. A razão da maior parte da população considerar que existi poucos meios de transportes é por falta de escolhas das diferentes alternativas de transportes, ou seja, por exemplo não existe minibus ou machibombos a circular na cidade e a população encontra nas bicicletas a solução para satisfazer a sua necessidade de mobilidade devido ao seu excesso.

Figura 1 – Oferta de meios de transportes na cidade



Fonte: Autores, 2024

4.1.1 Razões da Escolha e Nível de Satisfação na Utilização do Meios de Transporte em Quelimane

É importante afirmar que que os meios de transporte existentes na cidade de Quelimane não respondem aos anseios da população, como ilustra o quadro 3 abaixo. Pode-se verificar no quadro que cerca de 54% opta pela utilização massiva das bicicletas e motorizadas por serem os meios mais abundantes em relação os meios de transportes por si preferidos, 23% afirmam que a escolha pelo transporte é determinada pelos preços, 8% fazem a escolha fundamentada na segurança, os restantes 15% indicam outros motivos.



Quadro 3 - Motivos da utilização do meio de transportes

Motivos	Frequência	Percentagem
Maior Disponibilidade	205	53.5
Preço acessível	86	22.5
Segurança	31	8.1
Habito	20	5.2
Não sei	8	2.1
Compatíveis com as vias disponíveis	11	2.9
Sem outro meio para pessoas de baixa renda	14	3.7
Leva-me até a porta	8	2.1
Total	383	100.0

Fonte: Autores 2024

Em relação ao nível de satisfação, de acordo com os dados colhidos, 55% da amostra contemplada pelo estudo está insatisfeita, 35% considera-se razoavelmente satisfeita e finalmente, 10% avalia positivamente. A descrição específica sobre a satisfação da amostra em relação ao meio de transportes que habitualmente utiliza pode ser observada na Figura 2 abaixo. A razão destes 55% estarem insatisfeitos é porque não existe muitas alternativas de escolha em relação aos serviços de transportes oferecidos pelo sector público e privado a nível da cidade.

Figura 2 - Nível de satisfação da população em relação aos meios de transportes usados



Fonte: Autores 2024

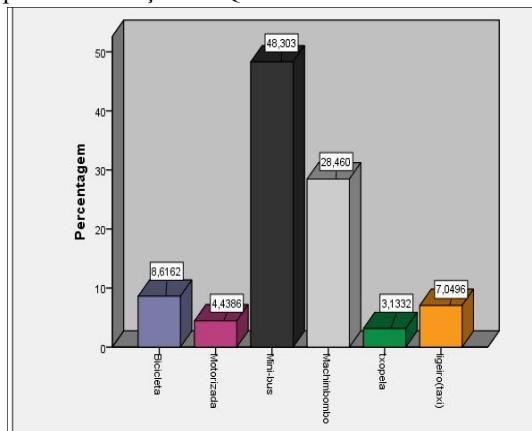
2.2.3 Preferências dos Consumidores pelos Meios de Transportes em Quelimane

Como vimos anteriormente, a mobilidade de pessoas na cidade de Quelimane é maioritariamente dominada por bicicleta-taxi, sendo que os seus condutores possuem pouco domínio das regras de trânsito, o que propicia a ocorrência de acidentes de viação, por um lado, por outro lado, os usuários sentem que no uso deste tipo de transportes não possuem abrigo perante a radiação solar e quando ocorrem chuvas, ou outro tipo de fenómeno climático.

Deste modo, a figura 3 apresenta a preferência dos meios de transporte dos utentes. Foi constatado que, 48% da amostra considera o minibus como sendo o transporte da sua preferência, 29% prefere machimbombos, e apenas 9% as

bicicletas. A razão da preferência na escolha de minibus é por oferece maior segurança e conforto a custos relativamente mais baixos dadas as distancias percorridas a nível da cidade de Quelimane.

Figura 3 - Meio de transporte mais preferido para a deslocação em Quelimane



Fonte: Autores, 2024

4.1.2 Comparação entre as Demanda por Transportes e Rendimentos Mensais dos Usuários

O quadro 4 abaixo mostra a relação entre rendimento e as escolhas dos meios de transporte em Quelimane. Pode-se ver no quando que, dos dados relativos aos meios de transportes usados tendo em conta o rendimento dos habitantes da urbe, constatou-se que em todos níveis da renda mensal o transporte mais usado é a bicicleta-táxi, com mais incidência para a amostra de baixa renda, ou seja, os que possuem uma renda abaixo de 3000,00Mt, o que representa cerca de 80.9%.

Quadro 4 - Comparação entre os meios de transportes mais usados e rendimento mensal da população

		Meio de transporte mais usados							Total
		Bicicletas	Motorizada	Minibus	Machimbombo	Táxi	Carro próprio	May Loves	
Rend a mens al	Abaixo de 3000	178	8	8	5	0	1	0	200
		89,0%	4,0%	4,0%	2,5%	0,0%	,5%	0,0%	100,0%
		57,4%	21,1%	61,55	83,3%	0,0%	8,3%	0,0%	52,2%
	3000 a 6000	52	8	4	1	1	1	0	68
		76,5%	11,8%	5,9%	1,5%	1,5%	1,5%	0,0%	100,0%
		16,8%	21,1%	30,8%	16,7%	100,0%	8,3%	0,0%	17,8%
	6000 a 9000	33	9	0	0	0	0	0	42
		78,6%	21,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		10,6%	23,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,0%
	9000 a 12000	29	5	0	0	0	0	0	34
		85,3%	14,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
		9,4%	13,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,9%
	acima de 12000	18	8	1	0	0	10	1	39
		46,2%	20,5%	2,6%	0,0%	0,0%	25,6%	2,6%	100,0%



	5,8%	21,1%	7,7%	0,0%	0,0%	83,3%	100,0%	10,2%
Total	310	38	13	6	1	12	1	383
	80,9%	9,9%	3,4%	1,6%	,3%	3,1%	,3%	100,0%
	100,0%	100,0%	100%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Autores 2024

Importa referir que, o segundo meio de transporte mais usado é a motorizada com cerca de 9,9% de usuários. Constatou-se ainda que os habitantes que usam com frequência este tipo de meio são maioritariamente compostos por indivíduos que apresentam rendimento acima de 6000.

Fazendo uma análise comparativa da renda dos habitantes que utilizam os dois meios mais usados (bicicleta-taxi e motorizadas), constatou-se que existe uma relação inversamente proporcional no que concerne a renda auferida pelos usuários, ou seja, quanto menor for a renda dos usuários, maior é a utilização das bicicletas ou motorizadas. Por isso, na mesma proporção que a amostra de baixa renda tendem a utilizar as bicicletas, os indivíduos da classe média, ou seja, os que possuem maior capacidade financeira tendem a utilizar as motorizadas.

4.1.3 Comparação entre as Preferencias da Demanda por

Transportes e Rendimentos Mensais dos Usuários

O estudo permitiu-nos testar a hipótese sobre se os minibus são considerados os transportes mais adequados para a deslocação na urbe, como esta ilustrada no quadro 5 abaixo. Pode-se ver no quadro que esta hipótese foi confirmada porque 52,4% da amostra preferem se mover através do minibus e apresentam rendimentos entre 6000 a 9000 meticais. Para além dos minibus, a preferências pelos machimbombos abrange cerca de 28,5% da amostra com os rendimentos entre 6000 a 9000. Embora a maior percentagem da amostra prefere minibus e machimbombo sejam indivíduos que recebem acima de 6000, observou-se também que dentre os indivíduos que recebem abaixo de 6000, os transportes mais preferidos são também estes meios de transportes (minibus e machimbombo), apesar de apresentarem percentagens ligeiramente inferiores em comparação as camadas salariais acima.

Quadro 5 - Comparação entre a renda mensal da população e o meio de transporte mais preferido



		Meio de transporte considera mais adequado (preferido) para deslocação, dentro da cidade						Total	
		Bicicleta	Motorizada	Minibus	Machimbo mbo	Txopela	ligeiro(taxi)		
Renda mensal	Abaixo de 3000	21	7	94	53	6	19	200	
		10,5%	3,5%	47,0%	26,5%	3,0%	9,5%	100,0%	
		63,6%	41,2%	50,8%	48,6%	50,0%	70,4%	52,2%	
	3000 a 6000	3	2	40	19	2	2	68	
		4,4%	2,9%	58,8%	27,9%	2,9%	2,9%	100,0%	
		9,1%	11,8%	21,6%	17,4%	16,7%	7,4%	17,8%	
	6000 a 9000	4	1	22	12	1	2	42	
		9,5%	2,4%	52,4%	28,6%	2,4%	4,8%	100,0%	
		12,1%	5,9%	11,9%	11,0%	8,3%	7,4%	11,0%	
	9000 a 12000	2	3	16	9	2	2	34	
		5,9%	8,8%	47,1%	26,5%	5,9%	5,9%	100,0%	
		6,1%	17,6%	8,6%	8,3%	16,7%	7,4%	8,9%	
	acima de 12000	3	4	13	16	1	2	39	
		7,7%	10,3%	33,3%	41,0%	2,6%	5,1%	100,0%	
		9,1%	23,5%	7,0%	14,7%	8,3%	7,4%	10,2%	
Total		33	17	185	109	12	27	383	
		8,6%	4,4%	48,3%	28,5%	3,1%	7,0%	100,0%	
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fonte: Autores, 2024

mobilidade de pessoas mais eficiente e eficaz.

CONCLUSÃO

A cidade de Quelimane tem atualmente apresentado tendência crescente de expansão a qual se caracteriza pelas construções novas em áreas relativamente distantes da zona metropolitana, de diferentes infraestruturas como são os casos do Hospital Central, as instalações da Universidade Licungo, Moradias e edifícios comerciais diversos, o que aumenta a necessidade da existência dos diferentes meios de transportes com mais segurança e conforto para garantir a

O nosso estudo usou a pesquisa quantitativa pelo método de amostragem estratificada composta por 383 pessoas dos 5 postos administrativos para analisar o desenvolvimento da Mobilidade de pessoas para o desenvolvimento da cidade de Quelimane.

Apesar da maior parte da amostra escolher as bicicletas como o meio mais utilizado conforme os níveis da renda mensal abaixo de 3000,00Mt, 55% estão insatisfeitos com este meio de transporte porque os condutores não conhecem o



código de estrada e facilmente ocorre acidentes de viação e os usuários sentem que não possuem abrigo perante a radiação solar quando ocorrem chuvas, ou outro tipo de fenómeno climático.

Em termos de preferência, o estudo constatou que 48% da amostra consideram o minibus como sendo o transporte da sua preferência, 29% machimbombos, e apenas 9% as bicicletas. A razão da preferência na escolha de minibus é porque oferece maior segurança e conforto a custos relativamente mais baixos dadas as distâncias percorridas a nível da cidade de Quelimane.

O Estudo também pesquisou sobre a relação entre rendimento e as escolhas dos meios de transporte em Quelimane e constatou-se que a maior parte (cerca de 80.9%) preferem as bicicletas e 9,9% as motorizadas. Os primeiros apresentam uma renda mensal abaixo de 3.000,00 Meticais e os segundos apresentam um rendimento acima de 6.000,00 Meticais.

Fazendo uma análise comparativa da renda dos habitantes que utilizam os dois meios mais usados (bicicleta-taxi e motorizadas), constatou-se que existe uma relação inversamente proporcional no que concerne a renda auferida pelos

usuários, ou seja, quanto menor for a renda dos usuários, maior é a utilização das bicicletas ou motorizadas. Por isso, na mesma proporção que a amostra de baixa renda tendem a utilizar as bicicletas, os indivíduos da classe média, ou seja, os que possuem maior capacidade financeira tendem a utilizar as motorizadas.

O estudo permitiu-nos testar a hipótese sobre se os minibus são considerados os transportes mais adequados para a deslocação na urbe e constatou-se que 52,4% da amostra preferem se mover com o minibus e apresentam rendimentos entre 6.000,00 Meticais a 9000 Meticais. Para além dos minibus, a preferências pelos machimbombos abrange cerca de 28,5% da amostra com os rendimentos entre 6.000,00 Meticais a 9.000,00 Meticais. Embora a maior percentagem da amostra prefere minibus e machimbombo sejam indivíduos que recebem acima de 6.000,00 Meticais, observou-se também que dentre os indivíduos que recebem abaixo de 6.000,00 Meticais, os transportes mais preferidos são também estes meios de transportes (minibus e machimbombo), apesar de apresentarem percentagens ligeiramente inferiores em comparação as camadas salariais acima.

Em termos de política económica, o estudo propõe a implementação de políticas que facilitam a introdução de minibus e machimbombos na cidade através da parceria entre o governo e o sector privado para facilitar a mobilidade de pessoas com eficiência e eficácia na cidade.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AAKER, D. A., KUMAR, V., & DAY, G. S. 1999. Pesquisa de marketing. Atlas.
- APOLO, A. P. V. V. 2010. Análise da mobilidade de pessoas com deficiência: estudo de caso (Doctoral dissertation).
- APOSTILA DE SISTEMAS DE TRANSPORTES. 2013.
- ARANTES, P. F. 2006. O ajuste urbano: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades. Pos FAUUSP. (20). 60-75
- ARAÚJO, A. R. A. 2010. Estudo do funcionamento dos transportes públicos em Maputo e desenvolvimento de acções de melhoria.
- BARAT, J. 1973. O setor de transportes na economia brasileira. Revista de Administração Pública. 7(4), 105-a.
- BARAT, J. 1973. O setor de transportes na economia brasileira. Revista de Administração Pública, 7(4), 105-a.
- CARDOSO, L., & MATOS, R. 2003 Breves notas sobre a história conflituosa dos transportes em Belo Horizonte. Anuário Estatístico de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte/Secretaria Municipal de Planejamento/Departamento de Informações Técnicas..
- CASAGRANDE, M. A. 2020. Sistema BRT para transporte público em Florianópolis.
- CMCQ. 2013. ESTUDO DE BASE DA CIDADE DE QUELIMANE, Abril, disponível em http://www.concern-universal.org.mz/index.php/en/newsletter/doc_download/21-estudo-de-base-conselho-municipal-de-quelimane.
- COSTA, M. da S. 2008. Um índice de mobilidade urbana sustentável. São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.
- CIPRIANO, U., CONCEIÇÃO, G., & AMARCHANTE, S. 2022. Impacto do Investimento em Moto-Táxi no Desenvolvimento Socioeconómico em Moçambique: Um olhar sobre o Distrito de Mocuba. Revista da UI_IPSantarém. 10(2), 51-62.
- DE ARAÚJO, I. L. V. 2016. PARREIRAS, W. F., & DO CARMO, T. F. A integração do transporte cicloviário com o Transporte Público por ônibus através de estações de compartilhamento de bicicletas. Percurso Acadêmico, 6(11), 240-256.
- FONSECA, M. P. D. 2003. Os corredores de desenvolvimento em Moçambique. Africana studia: revista



internacional de estudos africanos, n.º 6, p. 201-230.

KNEIB, E. C. 2012. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. Revista UFG.14(12).

LEITE, C. P. A 2018. mobilidade urbana em Redenção-Ce após a implantação da Unilab.

MENDONÇA, I. N. D. 2014. Urban mobility in maputo metropolitan area: Analysis of the management bodies of urban planning and mobility, institutional arrangements and inputs for effective articulation. Journal of Transport Literature, 8, 244-270.

PADULA, R. 2008. Transportes-fundamentos e propostas para o Brasil. Brasília: Confea.

PAULILO, M. A. S. 1999. A pesquisa qualitativa e a história de vida. Serviço social em revista. 2(2), 135-148.

PROJETO MOBILIDADE SUSTENTÁVEL. Manual de boas práticas para uma mobilidade sustentável. Projeto Mobilidade Sustentável. Volume II. Manual de Boas Práticas para uma Mobilidade Sustentável, 2.

RATTON, E., BLASI, G. F. 2010. DE ANDRADE PEREIRA, M., & KÜSTER FILHO, W.

VILÃO, R., VENÂNCIO, C., SILVA, F. N. D., LAJAS, R., MARTINS, R., & ROSA, M. M. P. <https://www.ine.gov.mz/web/guest/d/estatisticas-do-districto-de-cidade-de-quelimane-1>

Legislação

Conselho de Ministros de Moçambique.1996. Decreto nº 5/96. Publicado no Boletim da República, 1^a série - número 13. 2 De Abril de 1996.

Conselho de Ministros de Moçambique.1997. Lei nº7/97. Publicado no Boletim da Republica, 1^a serie – numero 22.De 31 de Maio de 1997.

Conselho de Ministros de Moçambique. 2009. Decreto nº 11/09 Publicado no Boletim da Republica, 1^a serie – numero 21. De 29 de Maio de 2009.

