



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS

DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA E ANTROPOLOGIA

Curso: Licenciatura em Antropologia

**Redes de Solidariedade e Estratégias de Reprodução Social Dentro da Prática do Ciclo-taxismo no Espaço Urbano: O caso do Bairro Chirangano na Cidade de Quelimane**

Autor

Nelson Eugénio Escritório

Supervisor

José Pimentel Teixeira

Maputo, Agosto 2012

**Redes de Solidariedade e Estratégias de Reprodução Social Dentro da Prática do Ciclo-taxismo no Espaço Urbano: O caso do bairro Chirangano na cidade de Quelimane**

Autor

.....  
Nelson Eugénio Escritório

Trabalho para a obtenção do grau de Licenciatura em Antropologia  
Faculdade de Letras e Ciências Sociais  
Universidade Eduardo Mondlane

O júri

Supervisor

Presidente

Oponente

-----  
-----  
-----  
  
Maputo, Agosto de 2012

## **Declaração de Honra**

Declaro que este trabalho de fim do Curso, nunca foi apresentado na sua essência, para obtenção de qualquer grau. Este resulta da investigação pessoal por mim realizada estando indicadas ao longo do texto e na bibliografia as fontes utilizadas

Maputo, Agosto de 2012

.....

(Nelson Eugénio Escritório)

## **Dedicatória**

*O presente trabalho dedico especialmente aos meus pais, Eugénio Escritório e Otilia Mussa que sempre lutam para a Educação dos seus filhos sem se cansarem.*

*A memória da minha irmã Domingas Alberto Ceia (simplesmente DAC) e ao colega Eduardo Maté.*

## **Agradecimentos**

*“A sabedoria está clamando, o discernimento ergue a sua voz; nos lugares altos, junto ao caminho, nos cruzamentos ela se coloca ao lado das portas” (próv 8, 1-2).*

Desta forma, cabe primeiramente agradecer a Deus pela vida e força que me deu em todos momentos da minha vida para enfrenta o desafio de me formar.

Ao meu supervisor Dr. José Pimentel Teixeira pelo apoio, atenção, conselho e paciência demonstrados ao longo da elaboração do trabalho. Sem ele, este trabalho não teria sido possível. A ele, muito obrigado. O mesmo é extensivo aos Drs: Euclides Gonçalves, Emídio Gune, Xénia De Carvalho, Danúbio Lihaha, Elísio Jossias e todo corpo docente do DAA, pela paciência que tiveram na transmissão de conhecimentos.

Aos meus pais Eugénio Escritório e Otilia Mussa, e aos meus irmãos Rafael Eugénio Escritório, Belarmino Escritório, Nilton Escritório, Helena Escritório, Eufémia Escritório, Agnes Escritório, Ibraimo Armando, Cantos, Maivada, Nadia. Aos meus sobrinhos, Raissa Rafael Escritório, Mayrre Usene. Aos meus primos Rudêncio, Timóteo, Satro, Pereira, Sanga e Remígio.

Por último, aos meus colegas de curso pela convivência saudável, solidariedade revelada por todos e partilha do mesmo sonho, a saber: Agostinho Lima, Chomulo Guena, Agostinho Neves, Kate Niconte, Berta Membawaze, Tomásia Pitta, Genito Souza. Aos companheiros do quarto da R6: Braga, Camufunana, Roger, Francisco, Gimo, Dárcio, Maliango, Mubate, Francisco e Pajamiana. Aos meus amigos: Raquel, Reis, Isabel, Samira, Lote, Fátima, Nucha, Jacob, Mubate, Texeira, Piletiche, Nangura e todos que directa ou indirectamente contribuíram para a minha formação.

*Muito Obrigado!*

## **Abreviaturas**

**CEA-** Centro de Estudos Africanos.

**CMCQ-** Conselho Municipal da Cidade de Quelimane

**CSC-** Centro de Solidariedade do Chirangano

**DAA-** Departamento de Arqueologia e Antropologia.

**ENSP-**Escola Nacional de Saúde Pública.

**IBAM-** Instituto Brasileiro de Administração Municipal

**FTJ-** Faculdade de Tecnologia de Jahu

**MDM-** Movimento Democrático de Moçambique

**RM-** Rádio Moçambique

**UEM-** Universidade Eduardo Mondlane

**WLSA-** Woman And Law in Southen Africa ( Mulher e Lei na Africa Austral)

## **Resumo**

O presente trabalho analisa as redes de solidariedade e estratégia de reprodução social dentro da prática do Ciclo-taxismo no espaço urbano. Para a realização do trabalho fez-se, num primeiro momento, a revisão bibliográfica e, de seguida, um trabalho de campo no bairro Chirangano na Cidade de Quelimane que teve a duração de 2 meses (Agosto de 2011 e Fevereiro de 2012).

Partimos de pressuposto dos estudos feitos por Nunes (1995) e Loforte (1996) que olham a questão de redes como configurações de relações correspondentes ao nível primário de apropriação social do mundo que incluem redes de parentesco, vizinhança, co-residência accionáveis em situações de necessidades para apoio moral e material.

O estudo mostra que as redes de solidariedades criadas pelos ciclo-taxistas possuem uma lógica de funcionamento própria, embora dependendo do grau de inclusão dos seus membros. No entanto, o suporte de solidariedade entre os ciclo-taxistas reforça a sua importância no contexto da economia e do trabalho. Estas redes são caracterizadas pelos bens económicos e relações de inter-ajuda entre os ciclo-taxistas, assim como entre estes e os clientes. Portanto, estas redes contribuem na integração e socialização dos novos membros na sociedade.

Os dados mostram que os indivíduos recorrem as redes de modo a resolver os problemas imediatos, como a procura de emprego ou alojamento, e como estratégia económica de sobrevivência. Porém, essas redes permitem aos ciclo-taxistas estabelecerem relações de amizade entre si e com a sua vizinhança tornando-os mais unidos e próximos.

**Palavra Chaves:** *Ciclo-taxismo, Redes de Solidariedade, Redes Sociais, Estratégias e Reprodução Social.*

## ÍNDICE

Declaração de Honra.....	i
Agradecimentos .....	iii
Abreviaturas .....	iv
Resumo .....	v
Capítulo I .....	1
Introdução .....	1
Capítulo II.....	6
2. Quadro teórico e Conceptual .....	6
Redes Sociais.....	8
Espaço rural e urbano .....	9
Representações Sociais.....	11
Capítulo III.....	14
3. Metodologia .....	14
Capítulo IV.....	16
4. Resultados e Discussão .....	16
4.2. Perfil dos Entrevistados.....	17
4.3. Mitos de Origem e Características da Actividade do Ciclo-taxismo .....	19
4.4. Rituais Praticados Dentro da Prática do Ciclo-Taxismo.....	21
4.5. Motivação dos indivíduos para a prática do Ciclo-Taxismos .....	23
4.6. Redes de Solidariedade Dentro da Prática do Ciclo-Taxismo .....	25
Capítulo V.....	31
5. Considerações Finais .....	31
Referências Bibliográficas .....	33

Anexos ..... 37

## Capítulo I

### 1. Introdução

O presente trabalho é um relatório realizado como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciatura em Antropologia, no Departamento de Arqueologia e Antropologia (DAA), na Faculdade de Letras e Ciências Sociais, da Universidade Eduardo Mondlane. O mesmo tem como tema: *Redes de Solidariedade e Estratégias de Reprodução Social Dentro da Prática do Ciclo-taxismo no Espaço Urbano*.

Os estudos sobre redes de solidariedade no espaço urbano são uma das diversas manifestações das redes sociais. Estes estudos procuram explicar as formas de relacionamentos entre indivíduos em diferentes contextos. Para Loforte (1996), as redes sociais constituem um capital social que pode ser definido em funções das relações de reciprocidade existentes na sociedade, baseadas em laços sociais onde factores como sexo, idade, religião e posição social dos membros, assim como definem as hierarquias e as relações de poder, onde as normas vigentes e a confiança facilitadora a cooperação para benefícios mútuos.

Numa perspectiva similar, Nunes (1995) defende que os estudos das dinâmicas de afirmação e reafirmação a pertença e dos grupos de proximidades dos membros das redes sociais permite notar que a prestação de apoio e hierarquia é diferenciada para os membros dessas redes. Porém, as redes de solidariedades primárias desempenham não só um papel importante na resolução de problemas imediatos, como a procura de emprego ou alojamento, e a mais longo termo, como estratégia económica de sobrevivência, mas jogam também um papel vital ao estabelecerem outros tipos de apoios que ultrapassam o campo financeiro e moral e interferem com outras esferas da exclusão social, quando ajudam a reconstruir a auto-estima, a dignidade e o respeito por si próprios e pelos outros.

Segundo Cruz e Silva et al. (1998:13), os problemas de uma Cidade, na qual podemos incluir a Cidade de Quelimane, com um inadequado desenvolvimento urbano é caracterizado por um aumento acentuado de desemprego e crescimento de actividades informais; densificação sem planeamento e controle das áreas próximas dos centros económicos, dos serviços e da rede de transportes.

Continuando, os autores defendem que ao longo de suas vidas os indivíduos tendem a inventar e reinventar estratégias de reprodução social de modo a fazer face as suas dificuldades, sendo que uma das maneiras de fazer face às mesmas é buscando meios para sua subsistência, venda de produtos agrícolas, lenha e recursos de varias ordens em espaços socais distintos e recorrendo a redes com bases no parentesco, a religião e vizinhança.

Neste sentido, o ciclo-taxismo<sup>1</sup> surge, por parte dos munícipes da Cidade de Quelimane, como um meio de subsistência. Esta prática teve o seu início nos anos 1990, mas intensificou-se especialmente em finais de 2006, transformando a Cidade de Quelimane na "cidade das bicicletas". A bicicleta substitui o transporte rodoviário, quase inexistente, passando a ser o meio de transporte mais popular.

Em contexto mais amplo sobre o uso e importância da bicicleta, Boareto (2010) defende que esta constitui um meio de transporte viável, capaz de interagir eficientemente em todas outras formas de viabilidade urbana, além de proporcionar a melhoria do meio ambiente e ajudando a promover a inclusão social.

O mesmo autor afirma que a bicicleta pode ser um importante elemento de reordenação e reconfiguração do espaço urbano e da lógica social, além de ser um vector de melhoria ambiental. Sendo assim, “a inclusão da bicicleta e do pedestre no sistema viário não gera conflitos com outras modalidades de transportes como alguns argumentam. Pelo contrário ela promove a integração de todos meios de transportes e oferece uma infra-estrutura adicional, capaz de absorver uma grande demanda reprimida oferecendo maior acessibilidade e qualidade de vida de toda população” (Boareto 2010:17).

Por sua vez, Castelan (2010) mostra a importância do uso da bicicleta para prática de exercícios físicos, assim como um meio de mobilidade urbana. Para esta autora, a bicicleta além de ser um meio de transporte sustentável, a ciclovias, para prática esportiva, é de grande valia em cidades que se preocupam com o bem-estar de seus cidadãos. Esta autora, defende também, que o uso de bicicleta contribui para a saúde das pessoas e que a bicicleta não é um meio de transporte poluidor do meio ambiente.

---

<sup>1</sup> Neste trabalho quando falamos de ciclo-taxismo, nos referimos à indivíduos que usam bicicletas para gerar lucros, ou seja, usam as bicicletas como táxis.

Do ponto de vista da mobilidade urbana, a utilização da bicicleta íntegra a acção humana de deslocar-se fisicamente de modo a promover a realização de um conjunto de actividades como de trabalho, estudo, lazer e outras. Alguns factores influenciam na mobilidade urbana, como: estrutura e tamanho da família, renda, raça, cultura, deficiência física e género (Castelan 2010:12).

Segundo Peters, citado por Castelan (2010), em algumas Cidades da África o uso da bicicleta é um sinal de pobreza, sendo frequentemente restrito ou proibido por motivos culturais, o que pode aumentar artificialmente o número de viagens a pé. No entanto, este autor mostra-nos outro caso importante, embora menos evidente, é o preconceito em relação o uso do transporte público, que surge a partir de diferenças de renda e as percepções sobre o tipo de transporte correcto para ser usado por um grupo ou classe social: é o caso, por exemplo, das novas classes médias com acesso ao automóvel ou motocicletas.

Contudo, os autores como Boareto (2010) e Castelan (2010), falam do uso da bicicleta como meio de prevenção do meio ambiente e melhoria da saúde. Por outro lado, estes autores, não olham a bicicleta como meio de subsistência, obtenção de renda e de reprodução social.

Esta ideia é também defendida por António (2002) ao mostrar que a bicicleta representa ainda um meio de transporte exclusivo para as empresas na Cidade de Quelimane. No entanto, devido ao crescimento da Cidade e ausência de transporte rodoviário de passageiros e de carga, algumas pessoas passaram a usar este meio na circulação dentro e fora do perímetro urbano. Para este autor, a bicicleta contribui para diferentes actividades como o transporte de pessoas, cargas de pequenos porte, desporto e lazer.

De acordo com António (2002) nos centros urbanos de alguns países subdesenvolvido do nosso continente, como Kigal (Ruanda) e Blantyre (Malawi), algumas actividades comerciais de carácter informal, contam para a sua prática com a utilização de bicicleta de carga. No entanto;

No nosso país, a bicicleta está progressivamente a exercer o seu contributo em diferentes actividades levadas a cabo pela população e instituições. Por exemplo, na província de Nampula, a SALEMA, uma organização não-governamental adquiriu de um inventor local 20 bicicletas-macas para o uso em algumas unidades sanitárias da província (RM, edição de 08/09/2001 citado por António 2010:2).

As bicicletas, mais exactamente os táxis-bicicletas, ganharam o seu espaço no meio urbano (Jornal “Diário de Moçambique” do dia 05/12/2005). Os ciclistas vêem neste negócio, uma alternativa bastante valiosa, havendo famílias que chegam a rubricar acordos de trabalho com estes taxistas cujo pagamento é efectuado no final do mês<sup>2</sup>.

Sendo assim, o objectivo geral do presente relatório é de analisar as redes de solidariedade e estratégias de reprodução social desenvolvidos pelos ciclo-taxistas no espaço urbano no bairro Chirangano (na cidade de Quelimane).

Para a concretização do objectivo geral, delinearam-se os seguintes objectivos específicos: Identificar as formas de relações entre os ciclo-taxistas e os clientes no espaço urbano; descrever as relações entre indivíduos envolvidos no ciclo-taxismo; descrever o comportamento dos ciclo-taxistas durante o exercício da sua actividade e compreender as motivações que leva estes indivíduos a praticarem os ciclo-taxismo.

A escolha do tema deveu-se ao facto da Cidade de Quelimane apresentar um maior índice de números de bicicletas, em relação à outras Cidades de Moçambique. Essas são feitas como meio de transporte de passageiros e carga. E os indivíduos usam as bicicletas com finalidade de gerar lucro. Os indivíduos ao praticarem estas actividades encontram-se em interacção com vários indivíduos que fazem parte de diferentes grupos sociais, no entanto, estes grupos por vezes apresentam-nos certos valores e diferenças culturais.

A relevância do tema para Antropologia deriva do facto deste fenómeno social, fazer parte das transformações sociais urbanas. A existência de um elevado número de ciclo-taxistas no espaço urbano da Cidade de Quelimane revela que existe certa disponibilidade e aderência de prática desta actividade. Assim, observam-se modificações no comportamento urbano no que respeita a aderência dos serviços de transporte.

---

<sup>2</sup>.Moçambique para todos: Quelimane: táxis-bicicletas: a salvação dos pobres. Disponível em [http://macua.blogs.com/moçambique\\_para\\_todos/2006/10/quelimane\\_Txibi.htm](http://macua.blogs.com/moçambique_para_todos/2006/10/quelimane_Txibi.htm). acessado em 19 de Abril

Deste modo, procuraremos questionar: *Quais são as redes de solidariedade e estratégias de reproduções sociais desenvolvidas pelos ciclo-taxistas no espaço urbano, no Bairro Chirangano na cidade de Quelimane?*

O trabalho encontra-se estruturado em Cinco (5) capítulos: sendo o primeiro, a introdução onde estão presentes os objectivos, a questão de partida, a justificativa do tema. O segundo está o quadro teórico e conceptual. No terceiro capítulo encontramos a metodologia onde abordamos as questões técnicas do trabalho. No quarto capítulo encontramos os resultados e discussão, nesta fase apresentamos os aspectos encontrados no terreno. No último capítulo encontramos as considerações finais e as referências bibliográficas usadas para elaboração do projecto.

## Capítulo II

### 2. Quadro teórico e Conceptual

As pesquisas científicas no campo das ciências sociais apoiam-se em suportes teóricos. O problema e as hipóteses também comportam conceitos importantes, considerados chaves para análise de problemas (Gil, 1996). Porém, existem outros conceitos que não constam no problema e desempenham um papel importante na discussão e compreensão do tema.

Desta forma, nesta parte de trabalho vamos nos dedicar a apresentação da teoria base, que nos fornece a orientação geral da pesquisa.

O trabalho de Bourdieu (1996) é caracterizado como um estruturalismo construtivista, expressando a articulação dialéctica entre objectivismo (estruturas sociais) e subjectivismo (estruturas mentais). Assim, a denominação estruturalismo representa as estruturas objectivas que existem no mundo social independentemente da consciência e da vontade dos agentes, as quais orientam práticas e representações desses mesmos agentes; enquanto a denominação construtivista compreende a construção social dos esquemas de percepção, pensamento e acção (ou habitus) e dos campos sociais, entre os quais se inserem as organizações.

Dessa forma, o trabalho de Bourdieu, permite-nos compreender a acção interactiva entre agentes sociais dotados de vontade na construção social da realidade e em processos de mudanças, mesmo estando limitados por factores estruturais.

Bourdieu (2001) extrapola a tradição funcionalista e defende a análise estrutural como instrumento metodológico para apreender a lógica específica das formas simbólicas, por meio do isolamento da estrutura imanente a cada produção simbólica. Ou seja, seguindo a tradição estruturalista, as estruturas estruturadas, tais como a língua, as culturas, o discurso ou a conduta, por exemplo, funcionam como intermediários estruturados construídos para explicar a relação entre objecto simbólico e sentido.

Bourdieu (2001) também afirma que as produções simbólicas, por sua vez, funcionam como instrumentos de dominação porque contribuem para a integração real das classes dominantes, distinguindo-as das outras classes; para a desmobilização das classes dominadas; para a

legitimação da ordem estabelecida, mediante o estabelecimento de distinções (hierarquias); e para a legitimação das distinções. Partindo deste método, a teoria construtivista de Bourdieu enfatiza três conceitos: campo, habitus e capitais.

A noção de campo social, segundo Bourdieu (1996), representa um campo de forças imposto aos agentes que nele se encontram e um campo de lutas, no qual esses agentes lutam com meios e fins diferenciados conforme sua posição na estrutura desse campo. O campo consiste, portanto, numa estrutura de relações sociais, num espaço socialmente estruturado, cujos limites só podem ser determinados em cada situação (Bourdieu 1996).

O habitus é um conhecimento adquirido e também um haver, um capital, pelo qual se indica a disposição incorporada e quase postural de um agente, os princípios geradores e organizadores de suas práticas, captados quando da sua acção (Bourdieu, 1999, 2001). Trata-se de um saber prático das leis tácitas de funcionamentos sociais adquiridos pela socialização praticada em um determinado campo, ou espaço social global.

O capital cultural designa uma relação privilegiada com a cultura erudita e a cultura escolar; o capital social, uma rede de relações sociais que acaba estabelecendo relações de pertencimento; e o capital simbólico é formado pelo conjunto de signos e símbolos que permitem ao agente se situar no espaço social.

Portanto, o nosso trabalho privilegia a teoria estrutural construtivista de Pierre Bourdieu, onde enfatiza três conceitos: habitus, capital cultura e campo social. Através dessa teoria, podemos estudar os comportamentos objectivamente estruturados dos ciclo-taxistas e dos utentes, os processos da internalização das redes de solidariedade e das suas adequações com as acções dos indivíduos mas, acima de tudo, podemos estudar as diferenças que são geradas pelo habitus, por capital cultural dentro do campo social. Porém, esta teoria é importante porque ajuda-nos a elucidar sobre as praticas produzidas pelas condições económicas e sociais dentro das actividades dos ciclo-taxistas.

## **Redes Sociais**

Na actualidade, o debate sobre as redes sociais ocupa um lugar estratégico na busca pela construção, invenção de novos instrumentais teóricos capazes de apreender a realidade social e a construção da sociabilidade, expressando a complexidade das relações e interações presentes nos processos que estruturam as relações sociais (Fontes, 2004; Molina, 2005).

Neste contexto, Barnes (1987:167) concebe as redes sociais como conjunto de relações interpessoais concretas que vinculam o indivíduo a outros indivíduos. As redes são abstrações que explicam relações diádicas e de extensão variáveis. Elas são constituídas por relações sociais de proximidade, de amizade ou de poder e envolvem elementos diversos que os estabelecem e os mantêm. Muito próxima a esta definição é a apresentada por Saudon citado por Teixeira (2002), que define rede social como o conjunto de relações humanas, que tem impacto duradouro na vida de uma pessoa.

Emirbayer e Goodwin (1994:149) definem as redes sociais como conjunto de relações ou ligações sociais entre um conjunto de atores (e também atores ligados entre si). Já Caillé, citado por Martins e Fontes (2004), concebe a rede como um conjunto de pessoas com as quais o acto de ter relações de amizade ou de camaradagem permite conservar e esperar confiança e fidelidade.

Por sua vez, Maia (2002) defende que as redes de relações sociais remetem-nos ao conjunto de configurações sociais que os indivíduos são capazes de representar. Ora, a forma como um indivíduo se relaciona com os outros.

No entanto, os conceitos acima elucidados convergem ao enfatizarem o “aspecto relacional das redes, chamando atenção para as ligações estabelecidas que possibilitam a reconstrução de processos interactivos dos indivíduos e suas afiliações a grupos” (Fontes, 1997).

Para a realização do trabalho, tomamos como base a perspectiva de Barnes (1987) e Nunes (1995) sobre as redes sociais, que nos permitem conceber as redes sociais como um conjunto de relações interpessoais concretas que vinculam o indivíduo a outros indivíduos desempenhando

um papel importante na resolução de problemas imediatos, como a procura de emprego ou alojamento, e como estratégia económica de sobrevivência. Estas, jogam também um papel vital ao estabelecerem outros tipos de apoios que ultrapassam o campo financeiro e moral e interferem com outras esferas da exclusão social, quando ajudam a reconstruir a auto-estima, a dignidade e o respeito por si próprios e pelos outros.

Este conceito vai nos permitir compreender as relações que os ciclo-taxistas desenvolvem durante o seu ofício, quer por parte dos ciclo-taxistas, quer por parte dos utentes. Por outro lado, possibilita-nos entender que relações e práticas sociais desenvolvidas de modo a assegurar o bem-estar como resposta aos problemas da sociedade.

### **Espaço rural e urbano**

Brunet et al. (1992) vêem o rural como tudo aquilo que pertencem ao campo, incluído o que é agrícola e não agrícola. Para os mesmos autores, a ruralidade pode ser definida como tudo aquilo que se relaciona a vida rural, como as condições materiais e morais da existência das populações rurais. A ruralidade se caracteriza como certo tipo de relações de produções entre a população e o meio. Portanto, o espaço rural, que também é um espaço construído, é uma forma de organização social baseada em cadeias de produção, e que não pode ser compreendida isoladamente, sem a presença dos espaços urbanos, transformados através da própria natureza.

Para Castro (1979), o modo de vida das famílias rurais, são influenciadas pelas relações e políticas externas que contribuem para formação e escolha produtiva, assim como a diversidade de pensamentos e ideologia da aquela que vivem na velocidade das grandes cidades, e pouco conhecem ou matem contacto com o meio rural, além de quando as pessoas migram para as cidades, acabam imediatamente ao longo do tempo considerando sua adopção as condições impostas por ela, e perdem suas raízes rurais.

Por seu turno, Bourdieu (1996) define o espaço como um conjunto de posições distintas e coexistentes, exteriores umas às outras, definidas umas em relação às outras por sua

exterioridade mútua e por relações de proximidade, vizinhança ou de distanciamento e, também, por relações de ordem, como acima e abaixo.

A noção de espaço trazida pelo Bourdieu nos permite olhar os espaços urbanos e rurais como próximos e em mútua interação, e não opostos como espaço sem comunicação/ espaço com comunicação e espaço sem interação/ espaço com interação.

Essa visão é também compartilhada por Lefébvre (1999) ao chamar-nos atenção para as dinâmicas portadas na história do processo de capitalismo que surge na escala urbana, mesmo quando se refere ao processo de modernização do campo, na qual a sociedade se caracteriza pela dominação e apropriação de produção advinda do meio rural. Para o autor, o tecido urbano ao se expandir em áreas periféricas, acabam consumindo os residuais da vida agrária no encontro rural com urbano.

É neste contexto que o entendimento do urbano é tomado como um processo de expansão, portanto, o tempo e espaço determinados por um conjunto de relações que se rubricam nas áreas escaladas, e naquelas cujos mercados fazem parte dos produtos elaborados nas duas esferas.

Redfield (1989 [1960]), é o autor que melhor sistematiza esta representação espacial, por intermédio da definição de três tipos ideais de sociedade: as pequenas comunidades (ou primitivas), as sociedades camponesas e as sociedades urbanas. As primeiras são auto-suficientes e encontram-se imunes a qualquer tipo de ligação a territórios mais urbanizados; as segundas não são completamente autónomas e estabelecem algumas ligações com os meios urbanos (sobretudo, comerciais), as últimas representam as cidades mais desenvolvidas.

Portanto, Redfield explicitou claramente estes critérios para definir aquilo que designava como “little comunity”. Essas comunidades rurais caracterizavam-se tendo, por base quatro critérios: a distinção territorial, a organização da vida comunitária estruturava-se em torno de um perímetro territorial bem definido, no qual se desenvolvia a estabilidade e a harmonia da vida rural; a homogeneidade, as actividades e os estados de espírito são similares para todas as pessoas que constituem a comunidade (independentemente da geração, do género); o tamanho, são comunidades pequenas quando comparadas com a dimensão populacional das maiores cidades; tendem a ser auto-suficientes (Redfield, 1989 [1960]: 4).

Portanto, a ruralidade e a urbanidade permite-nos compreender quais são os laços de amizade, de família e as relações que os ciclo-taxistas possuem no local de origem e de chega. E permitirá compreender se há uma relação de continuidade ou descontinuidade dos seus traços culturais.

### **Representações Sociais**

As representações sociais vêm sendo estudadas por diferentes actores das ciências sociais, da psicologia cognitiva e da psicologia social, tendo diferentes concepções. Durkheim (1994:41), vê as representações como fenómeno da vida psíquica que tem origem nas relações, que se estabelece entre indivíduos, tornando-se deste modo o trama da vida social.

Por seu turno Moscovici citado por Alexandre (2004), vê a representação social como uma modalidade de conhecimento particular que tem por função a elaboração do comportamento e a comunicação entre os indivíduos.

Para Jodelet (1993) a representação social é uma forma de conhecimento e caracteriza-se por ser uma forma de conhecimento socialmente produzida e partilhada, constituída a partir da experiência, informações, saberes e modelos de pensamento recebidos e transmitidos através da tradição, educação e comunicação social. Continuando, é uma forma de conhecimento capaz de estabelecer uma visão de mundo partilhada por um agrupamento social ou cultural.

Para Jodelect, citado por Neto (1998), existem dois tipos de representações sociais: moral e biológica. No entanto, as representações sociais apresentam-se de formas variadas mais ou menos complexas: imagens, sistemas de referencias, categorias e teorias, visto que essas apresentam-nos um conjunto de significados sobre a realidade social.

O conceito de representação social designa “uma forma de conhecimento socialmente elaborado e partilhado com uma orientação prática e concorrendo para a construção de uma realidade comum a um conjunto de realidade social” (Jodelet citado Neto 1998:437).

Os estudos de Jovchelovitch (2002) apontam que as representações sociais são colocadas como processos embebidos na comunicação e nas práticas sociais: diálogo, discurso, rituais, padrões de trabalho e produção, arte, em suma, cultura. Assim, as representações sociais são expressões de

conhecimentos particulares que desempenham quatro funções: do saber, identitária, avaliativa e função reguladora

Por seu turno, em “construção social da realidade”, Berger e Luckman (1985) parecem avançar no esclarecimento da origem das representações sociais e seu papel na constituição dos indivíduos e das instituições sociais, isto é, seu papel, como estrutura nas acções sociais e estruturante dessa mesma acção.

Neste trabalho, olharemos a representação social como uma modalidade de conhecimento particular que tem por função a elaboração do comportamento e a comunicação entre os indivíduos, como defendem Moscovici, citado por Alexandre (2004), e Jodelet (1993).

Os conceitos de representações sociais, trazidos por estes autores, nos permitem compreender práticas sociais: diálogo, discurso, rituais, padrões de trabalho e reprodução dos ciclo-taxistas bem como os seus utentes na construção da sua identidade.

### **Estratégia e Reprodução social**

No que tange a reprodução social, a literatura das ciências sociais mostra vários conceitos que podemos considerar. Uma das definições é proposta por Bourdieu (2007), que define reprodução social como sendo o processo mediante o qual uma sociedade, através de diversos mecanismos, reproduz a sua própria estrutura. Contudo, Bourdieu usa o conceito de habitus para explicar os mecanismos através dos quais aprendemos a fazer parte de uma sociedade e a reproduzi-la continuamente através das noções. No entanto, este conceito é importante porque ajuda-nos a perceber como o espaço urbano influencia na reprodução do ciclo-taxismo, permitindo compreender as dinâmicas sociais que daí resultam, tanto do nível económico e sociais.

No que concerne a estratégia Cruz e Silva (2000) olham as diferentes formas, práticas e actividades realizadas por homens e mulheres com vista a gerar recursos materiais ligados a pessoas que constituem o grupo doméstico que com o seu esforço contribui para a sobrevivência, como também para o êxito da mesma.

No entanto, o termo estratégia pode ser vista tanto a escala individual, local, nacional no sentido mais amplo do mesmo. Para Kootz (1997) o conceito de estratégia denota um programa geral de acção e uma aplicação implícita na ênfase de recursos para execução dos objectivos mais amplos. No entanto, esta ideia é complementada pela de Chandler (1997:47) que define uma estratégia como sendo “a determinação das metas e objectivos a longo prazo, e a adopção de alternativas e recursos necessários para alcança-los.” Neste trabalho a estratégia constitui um elemento fundamental para orientação do pensamento e da acção com vista a atingir metas e objectivos da prática do ciclo- taxismo no espaço urbano.

## Capítulo III

### 3. Metodologia

Este trabalho é de carácter qualitativo visto que permite “ao pesquisador voltar-se para a busca de significados das coisas, porque este tem um papel organizador nos seres humanos. O que as coisas (fenómenos, manifestações, ocorrências, factos, eventos, vivências, ideias, sentimentos, assuntos) representam o molde da vida das pessoas” (Turato 2005:510). Assim, a escolha do método deve-se ao facto deste, permitir captar os significados e as lógicas que regem a prática do ciclo-taxismo no espaço urbano na Cidade de Quelimane.

O trabalho foi realizado em três fases: sendo a primeira a elaboração o projecto o qual procuramos usar a revisão bibliográfica que permitiu entrar em contacto com obras que abordam questões ligadas ao tema como: artigos científicos, teses, jornais e relatórios. E esta revisão foi feita nas bibliotecas da UEM: Biblioteca Central Brazão Mazula, DAA e no CEA. Para além destas bibliotecas, usamos a internet.

A segunda fase realizou-se o trabalho do campo na cidade de Quelimane no bairro Chirangano, que culminou com recolha de dados. Nesta fase fez-se a recolha de dados com base na observação directa o que permitiu o pesquisador estar em contacto directo com o objecto de estudo, neste caso as pessoas e o contexto em que estão inseridas. Sendo assim, esta fase permitiu-nos vivenciar o quotidiano das pessoas. Essa participação ocorreu nos meses de Agosto de 2011 e Fevereiro de 2012, onde foram realizadas entrevistas semi-estruturadas baseadas no guião de entrevista e conversas informais. No entanto, estas entrevistas foram feitas com os ciclo-taxistas, os clientes (neste caso as pessoas deste bairro) e alguns funcionários do conselho Municipal da Cidade de Quelimane. As entrevistas aos ciclo-taxistas foram feitas casualmente na medida em que identificamos um ciclo-taxista deste bairro, e esse por sua vez foi nos indicados outros que habitavam no mesmo bairro.

As entrevistas tinham uma duração média de uma hora, foram realizadas em língua portuguesa e língua chuábo e foram anotadas num bloco de notas. As entrevistas realizadas com os funcionários do Concelho Municipal ajudou-nos a compreendermos os mecanismos de gestão dos serviços de município no geral e da questão dos ciclo-táxistas em particular, incluindo os

constrangimentos enfrentados no dia-a-dia para satisfazer as necessidades da comunidade num contexto de insuficiência de recursos de transportes públicos.

Durante o trabalho do campo deparamo-nos com certas dificuldades, na obtenção da informação com os ciclo-taxistas, visto que estes encontravam-se sempre ocupados, o que fez com que algumas entrevistas fossem realizadas no período nocturno.

No decurso das entrevistas existiam situações em que as pessoas chegavam e influenciavam o entrevistado à não responder as questões. Contudo, os entrevistados hesitavam e, até mesmo, recusavam-se em fornecer informações sobre o assunto em questão. Uns alegavam que este trabalho era do carácter político, como consequência alegavam a falta de tempo para prestação das declarações. Outros, alegavam falta de interesse no assunto, pois não haveria de ajudar em nada e não ganhariam dinheiro, porque estas entrevistas iriam ser apresentadas na rádio e por vezes iria os prejudicar. Deste modo, houve a necessidade de explicar as intenções do trabalho de forma repetitiva.

A terceira e última fase, compreende a análise e discussão dos dados colectados no campo mediante a observação directa e entrevistas semi-estruturadas. Nesta fase, apresentamos os resultados e a discussão dos dados cruzando a teoria e as perspectivas dos autores.

## Capítulo IV

### 4. Resultados e Discussão

Nesta fase propomo-nos a apresentar os resultados empíricos, fruto da observação directa e das entrevistas da pesquisa. Sendo assim, apresentaremos os resultados em três partes: Em primeiro lugar, apresentamos a caracterização da Cidade de Quelimane; Em segundo lugar, apresentamos o cenário geral dos fenómenos correntes na Cidade de Quelimane, dando maior enfoque os fenómenos relacionados com os ciclo-taxismo no Bairro Chirangano; Em terceiro lugar, apresentamos os resultados e a discussão dos dados cruzando a teoria e as perspectivas dos autores.

#### **Características Gerais da Cidade de Quelimane e do Bairro do Chirangano**

O Município de Quelimane é a capital e maior cidade da província da Zambézia. Está localizada nas margens do rio dos Bons Sinais, a cerca de 20 km do Oceano Indico, contando por essa razão com um porto, que é uma das suas principais actividades económicas, centro de uma importante indústria pesqueira. Tem como limites geográficos o Distrito de Nicoadala a Norte e Oeste; o Distrito de Inhassunge a Sul e o Oceano Índico a Este (Palalane et al, 2008)

A Cidade de Quelimane possui uma população estimada em 192.876 habitantes<sup>3</sup> e um crescimento populacional na ordem de 28% em 10 anos. Esta população encontra-se distribuída pelos 5 bairros do Município numa área aproximada de 117 km<sup>2</sup>.

A divisão administrativa do Município da Cidade Quelimane compreende 5 bairros. O Bairro 1, compreende à cidade cimento, com arruamentos bem definidos, enquanto os restantes 4 bairros encontram-se na região periférica da cidade. Aliada a baixa altitude e elevado nível freático, Quelimane enfrenta grandes problemas de drenagem residual e pluvial, o que tem contribuído grandemente para a degradação das vias de circulação e acesso existentes, tanto no bairro cimento como nos bairros peri-urbanos (idem)

---

<sup>3</sup> Dados do censo 2007

A Cidade de Quelimane é considerada uma cidade de Nível “C”, e é gerida pelo respectivo Conselho Municipal, constituído à luz da lei n.2/97 de 11 de Fevereiro. Cerca de 60% da população deste Município trabalha no sector informal, estando os restantes 40% no sector formal, divididos nas áreas de pesca, agricultura e pequenas articulas (Perdiz, 2009)

A expansão da Cidade está virada para o posto administrativos urbanos 2, 3 e 5 por possuírem ainda espaços livres como é o caso dos bairros de Sangariveira, Ivagalane, Morropue, Cololo, Sampene, Namunho e Gogone, assim como a requalificação de alguns bairros, casos de Torrone Velho e Chirangano.

O Bairro do Chirangano tem uma população aproximadamente de 3.000 habitantes, que ocupam uma área de 4,5km<sup>2</sup>, o que supõe um grande aglomerado populacional. Originalmente o bairro foi formado pela imigração de famílias procedentes do interior da província, que durante o tempo da guerra se refugiaram buscando segurança e o melhoramento das suas condições de vida. Posteriormente, foram aumentando os agregados familiares com outros membros que desejavam continuar os seus estudos (CSC 2011).

#### **4.2. Perfil dos Entrevistados**

Os entrevistados que fazem parte deste trabalho são os ciclo-taxistas, os residentes do Bairro Chirangano e funcionário do Conselho Municipal da Cidade de Quelimane. São indivíduos com 20 a 60 anos, os que exercem esta actividade de ciclo-taxismo e tem 2 a 4 anos de trabalho. Grande parte dos ciclo-taxistas vivem com suas esposas e filho enquanto outros são solteiros e vivem com os seus parentes.

Os ciclo-taxistas entrevistados são oriundos da Cidade de Quelimane, distrito de Inhassunge, Nicoadala e Namacura. Mas, a sua maioria provém do distrito de Inhassunge. Portanto, todos entrevistados vivem e trabalham em Quelimane.

Uma parte dos ciclo-taxistas sabe ler e escrever, pois possuem o nível secundário e por motivos económicos e sociais não puderam dar continuidade com os estudos.

Os ciclo-taxistas usam as bicicletas de marca hero, miss índia, hamiltom e gazebo. Os mesmos, alegam que essas marcas são mais duradouras, resistentes e que os clientes preferem subir nessas bicicletas porque apresentam maior conforto e segurança.

Os ciclo-taxistas adquirem as bicicletas de diversas formas, a saber: há quem adquiriu as bicicletas por meio dos lucros gerados com a venda de cocos, arroz, peixe, sal, carvão, tomate e laranjas. Há quem adquiriu as bicicletas por meio do trabalho doméstico em casa de outrem, o que lhe permitiu reunir o valor necessário para a compra da bicicleta; Há quem teve que alugar uma bicicleta para táxi guardando os lucros até chegar à quantia desejada; Há quem praticava actividades como: pesca, agricultura e os produtos que daí advia, servia para venda, até conseguir uma bicicleta. As bicicletas são adquiridas nos mercados da Cidade de Quelimane. Os preços das mesmas variam de acordo com a marca.

Durante as suas actividades, os ciclo-taxistas consomem vários tipos de bebidas das quais: sura<sup>4</sup>, whisky (de marca royal, tentação, zede<sup>5</sup>, double pauche e Boss). Os que não consomem bebidas alcoólicas preferem sumo (de marca pop drink, cool), malambe, gelado e lanhos. As bebidas que os ciclo-taxistas consomem o seu valor não excede 20 meticais. Fora das bebidas, eles consomem bolos feitos de farinha de arroz e sura, pão e magagada<sup>6</sup> com coco.

Para os ciclo-taxistas o consumo dessas bebidas constituem o estímulo para a sua actividade, porque, quando consomem o álcool ajuda-os a esquecer as dificuldades do seu dia-a-dia, como falta de emprego, problemas da família, entre outros.

---

<sup>4</sup> Bebida feita de seiva de coqueiro, cuja cor é branca.

<sup>5</sup> Que eles chamam de Zambézia em desenvolvimento

<sup>6</sup> Mandioca seca

### **4.3. Mitos de Origem e Características da Actividade do Ciclo-taxismo**

Neste subcapítulo importa-nos analisar o surgimento do ciclo-taxismo e a sua reprodução no meio urbano. Sendo assim, vale destacar os espaços onde são desenroladas estas actividades. No que tange o aspecto espacial, os ciclo-taxistas exercem as suas actividades nos locais onde exercem outros meios de transportes públicos, e encontram-se separados em algum momento de outras actividades como a venda de peixe, arroz e outras actividades.

O ciclo-taxismo não teve a origem na cidade de Quelimane. Mas sim teve o seu desenvolvimento nesta cidade. Este desenvolvimento foi visível devido a entrada de vários indivíduos oriundos de diferentes partes da Província da Zambézia, em particular o Distrito de Inhassunge.

Desta forma, existem diversas explicações sobre a origem do ciclo-taxismo. A primeira refere que o ciclo-taxismo surgiu na Cidade de Quelimane em 1990, devido a falta de transportes semi-colectivo. Neste sentido, o ciclo-taxismo surge da iniciativa de jovens que vindos dos Distritos de Inhassunge, Milange, Namacura, Nicoadala. Nesta versão, está prática surge devido a má produção que fazia-se sentir em diversos sectores como: na agricultura, pesca e comércio informal.

A segunda versão tem haver com a procura de emprego. Neste ponto, existem duas perspectivas a considerar. A primeira está relacionada com a falta de emprego que faz-se sentir a nível da Província da Zambézia, o que levou muitos jovens a emigrarem-se para a cidade. Aqui, existe a ideia de que indo a Cidade de Quelimane, adquiriam o emprego com maior facilidade. Chegando lá, não conseguiam ter emprego, razão pela qual foram alugando bicicletas a preço de 50 meticais diário. Isto aconteceu na fase em que Pio Matos era o edil da cidade sob mandato do Partido Frelimo.

A segunda perspectiva, achava-se que com a presença de um novo edil (Manuel de Araújo que esta sob mandato do MDM) o emprego seria fácil, visto que este iria alterar o seu quadro de funcionários.

No entanto, o ciclo-taxismo tornou-se numa actividade reconhecida a nível do Governo de Quelimane em 2005, quando o Presidente do Município Pio-Matos reuniu os pequenos grupos de

ciclo-taxistas. Estes grupos encontravam-se nos mercados do Brandão, Central, Aeroporto, Lixo e Aquima.

A actividade do ciclo-taxismo obedece três períodos diários: manhã, tarde e noite. Sendo visível com maior frequência nos períodos da manhã e de tarde, nas horas em que os indivíduos deslocam-se de casa ao trabalho ou vice-versa.

Os praticantes desta actividade são pessoas de diversas idades, constituindo na maioria a camada juvenil. Esta constitui a maioria, porque alegam que não existe emprego. Os diversos agentes da prática do ciclo-táxiso por nos entrevistados são oriundos do distrito de Inhassunge.

Para a sua identificação, os ciclo-taxistas devem possuir um colecte reflector<sup>7</sup> que o município ofereceu no período da oficialização desta actividade. Mesmo que o indivíduo não tenha o colecte, a sua bicicleta deve estar estofada no assento de trás. Desta forma, as bicicletas que não estão estofadas não pertencem aos ciclo-taxistas.

É de realçar que na Cidade de Quelimane, em particular o Bairro Chirangano, não existem locais pré-estabelecidos para a habitação dos ciclo-taxistas. Estes são vistos, em certa altura, como qualquer trabalhador havendo momentos em que estes são considerados de *matchiroro*<sup>8</sup>. Isto nota-se quando o ciclo-taxista faz acidente ou encontra-se distraído no acto da sua actividade.

---

<sup>7</sup> O colecte reflector foi financiado pelo BCI. O colecte está escrito táxi. Só teve acesso aos taxistas que frequentaram a formação de táxis de bicicleta em 2004. . Esta formação tinha como objectivo ensinar os ciclo-taxista o código de estrada.

<sup>8</sup> Indivíduo que trabalha árduo, carregando sacos, pessoas, diversos objectos pesados. Estes indivíduos, varias vezes não são respeitados pelos residentes da cidade. Por vezes são vistos como marginais, saqueadores, ladrões, etc.

#### 4.4. Rituais Praticados Dentro da Prática do Ciclo-Taxismo

O uso da bicicleta na cidade é visível desde a independência de Moçambique. De acordo com os depoimentos dos nossos entrevistados, a bicicleta nos anos 70 e 80 constituía algo de grande prestígio. No entanto, quando um indivíduo comprava uma bicicleta era necessário fazer um ritual o qual era denominado de *mucuthu*. Está prática ainda nota-se na actividade do ciclo-taxismo.

*Mucuthu* é usado para invocar os espíritos dos antepassados. Esta cerimónia é feita quando alguém compra algo que dificilmente na sua sociedade se tem acesso ou seja algo de muito valor. O *mucuthu* faz-se no período da noite. No dia seguinte no período da manhã, isto é, nas primeiras horas as pessoas comem o que foi usado como sacrifício.

O *mucuthu* faz-se com farinha, milho, mandioca, surra, micate, bolos de surra, pão, cerveja, cigarro, katchasso e outros produtos que existem na altura da realização. Todavia, existe *mucuthu* que faz-se no tempo de colheita de arroz, o que chama-se *marratchia*. Nessa cerimónia põe-se todo tipo de comida e bebida. Esta prática é frequente nos meses de Junho a Agosto de cada ano. O mestre do ritual *marratchia* é a pessoa que tiver acima de 60 anos podendo ser do sexo masculino ou feminino. No acto dessa cerimónia, o mestre invoca os espíritos e os mais novos batem as palmas.

Portanto, o *mucuthu* não só faz-se quando alguém compra algo de grande importância, este também decorre quando alguém constrói uma casa e quando está para construir uma campa de um falecido.

Quando se trata de construção de uma campa de um falecido, o *mucuthu* é feito no lugar em que foi enterrado o falecido e na casa onde habitava enquanto vivo. Se a casa não pertencia ao falecido, simplesmente é feito no lugar onde foi enterrado.

No caso de uma casa, o *mucuthu* é feito no lugar onde se pretende construir. Neste ponto, o indivíduo que pretende construir uma casa, deve procurar o seu pai ou seu tio para a realização da cerimónia. Quanto a ausência deste, é levado a pessoa mais idosa que estiver no local e que

seja do mesmo local de origem. A pessoa que deve substituir o pai ou tio deve ser do sexo masculino e respeitada dentro da família.

No caso de compra de algo de maior importância, o *mucuthu* pode ser feito dentro de casa ou por baixo de uma árvore, dependendo das condições económicas do indivíduo.

Sendo assim, o relato apresentado pelos nossos entrevistado vai de acordo com Bourdieu (1996), que defende os agentes constroem o mundo social individual e colectivamente a partir de uma estrutura objectiva de distribuição de diferentes tipos de capital (formas de poder), sejam eles físicos, culturais ou simbólicos, cuja eficiência varia de forma contingente e localizada.

A acção dos agentes sobre essas estruturas objectivas constitui o campo social, dentro do qual ocorrem as disputas entre os agentes possuidores de meios e fins diferenciados e de um habitus adquirido por sua socialização prévia ou por aquela praticada dentro do próprio campo. O que ira contribuir para a conservação ou transformação da estrutura do campo.

Olhando para perspectiva de Bourdieu (1996) sobre o conceito de habitus, é de realçar que os ciclo-taxistas possuem um elo de ligação com a sua zona de origem. Visto que no momento das cerimónias encontram-se junto à comunidade para os cultos, onde invocam os espíritos dos seus antepassados. Sendo assim, a justificação que vem dos nossos entrevistados é de que os antepassados acompanham em todos os momentos das suas vidas o sucesso do seu trabalho. Contudo, quando o seu trabalho não vai da maneira desejada diz-se que os espíritos estão insatisfeitos, o que leva os indivíduos a voltarem para sua terra de origem.

Na ida a sua terra de origem, os indivíduos devem levar certos bens que são de difícil acesso. As coisas que os indivíduos levam são: capulanas, calças, brincos, farinha de milho, óleo, sabão, omo e mais coisas que na terra de origem é difícil de adquirir. Dentre esses bens uma parte é levada para a cerimónia de *Mucuthu*.

É de salientar que após a realização do *mucuthu*, o indivíduo volta para o local da sua actividade onde vai procurar trabalhar de modo que consiga adquirir sucesso. Se no caso o individuo voltar ao seu trabalho e não estar a alcançar metas desejadas, alega que foi enfeitiçado com o seu vizinho, ou pessoa mais velha da sua família que algum dia havia lhe pedido algo e que ele não o deu.

#### 4.5. Motivação dos indivíduos para a prática do Ciclo-Taxismos

Existem diferentes razões que levam as pessoas a praticarem o ciclo-taxismo. Fora das diferenças, pode-se notar a diversificação do espaço. Sendo assim, encontramos os seguintes motivos para a prática do ciclo-taxismo: a posse de dinheiro para aquisição de bens pessoais e bens para as suas famílias, a imitação do comportamento dos amigos que já realizam a prática de ciclo-taxismo, o contacto com pessoas que já realizaram o ciclo-taxismo e o desejo de querer ganhar dinheiro em pouco tempo.

Analisando os motivos supracitados apontados pelos ciclo-taxistas como justificação da sua presença na rua, notamos que a maioria dos ciclo-taxistas, praticam esta actividade para o seu auto-sustento.

Embora encontremos ciclo-taxistas que de certa forma foram a rua por imitação, nos depreendemos com aqueles que o motivo primário da sua decisão é o desejo de adquirir dinheiro. Sendo assim, vejamos os seguintes depoimentos dos taxistas:

Antes de fazer táxis de bicicleta eu vendia cocos, quando os palmares começaram a morrer, comecei a trabalhar nas obras como pedreiro e vi que o salário não chegava, e não tinha alternativa de ter dinheiro, pensei em fazer táxis de bicicleta para poder ganhar dinheiro mais rápido<sup>9</sup>.

Comecei a fazer táxis porque havia meninas que eu paquerava e não mi aceitavam, porque eu não tinha dinheiro, dai surgiu-me a ideia de fazer táxis. Fui ganhando dinheiro nas calmas, por dia conseguia uns 200 paus. Dai que comecei a fazer táxis e eu paquerava as meninas e elas falavam estou a pedir dinheiro para comprar bolo, batom. Eu dava e assim começaram a aceitar-me<sup>10</sup>.

Comecei a fazer táxi porque eu gostava. Quando eu via alguém a fazer táxi, eu perguntava-me será que um dia eu vou fazer táxi. Eu desde que vi

---

<sup>9</sup>Eusébio Serrote, taxista de bicicleta, 28 anos, entrevistado no dia 26 de Fevereiro de 2012 pelas 19 horas

<sup>10</sup>Belmiro Germano, taxista de bicicleta, 27 anos entrevistado no dia 3 de Agosto 2011, pelas 12 horas

as pessoas a fazerem táxi eu sentia inveja, por isso posso dizer que foi um sonho<sup>11</sup>.

Analisando estes discursos, constatamos que a prática de ciclo-táxiso constitui uma estratégia adoptada pelos indivíduos para ganharem dinheiro. No entanto, esta visão vai de acordo com a perspectiva adoptada por Cruz e Silva (2000) que concebe a estratégia como diferentes formas práticas e actividades realizadas por homens e mulheres com vista a gerar recursos materiais ligados a pessoas que constituem o grupo doméstico que com o seu esforço contribui para a sobrevivência.

No entanto, com o incremento do ciclo-taxismo na Cidade de Quelimane, encontramos indivíduos que deixaram de praticar, actividades como: pesca, agricultura e comércio informal.

No que concerne a agricultura, os nossos entrevistados mostram-nos quatro posições diferentes: na primeira, alegam que está actividade nos dias de hoje não é para homens; a segunda, alegam que está actividade não traz benefícios por falta das chuvas que não caem com regularidade, isto faz com que haja uma produção insignificante; na terceira posição, os ciclo-taxistas alegam a existência de feiticeiros que fazem com que as suas machambas não produzam. Por último, alguns defendem que deixaram de praticar a agricultura porque nas suas machambas sempre existiam pragas de gafanhoto, e que por vezes as plantas não germinavam, porque no campo de cultivo existiam muitos ratos que destruíam a semente, isto fez com eles praticassem o ciclo-taxismo.

No entanto, mesmo com a prática do ciclo-taxismo os feitiços não deixaram de acontecer. Para estes os feiticeiros são, na sua maioria, as pessoas idosas das suas famílias e da sua comunidade.

Para estes ciclo-taxistas, os feiticeiros são notórios durante a convivência familiar dentro da sua comunidade. Sendo assim, os feiticeiros são descobertos quando há discussão entre famílias, na medida em que estes atiram palavras como: *whoho labo nimoza onhuoneia na elabu eghi*<sup>12</sup>.

Os que praticavam a pesca, alegavam que as marés dos rios não eram favoráveis, existindo casos em que iam a pesca e ficavam um dia e, simplesmente, conseguiam peixe para o seu auto-

---

<sup>11</sup> CisínioFrancisco, taxista de bicicleta, 29 anos, entrevistado no dia 5 de Agosto 2011.

<sup>12</sup>Significa: você vai ver com o mundo um dia.

consumo e não servia para vender. Estes também acreditavam na existência do feitiço dentro da prática da pesca. Isto levou estes indivíduos a pensarem noutras estratégias, na qual o ciclo-taxismo é vista como solução.

Quanto aos que praticavam o comércio informal, estes alegam que o comércio não estava render, e que por vezes iam aos mercados e conseguiam um dinheiro insignificante como por exemplo 10,40 e 60 meticais diários. E isto não servia para solucionar os seus problemas.

#### **4.6. Redes de Solidariedade Dentro da Prática do Ciclo-Taxismo**

Nesta parte importa mostrar os tipos de relações existente entre os ciclo-taxistas e seus clientes, assim como as estratégias de trabalho e as formas de pagamento dos seus serviços.

Para Bourdieu (1986) o campo é definido como uma série de relações e inter-relações baseadas em valores específicos e práticas que operam em dados contextos. Um campo é heterogéneo por definição; ele é feito de diferentes atores, instituições, discursos e forças em tensão. Dentro de um campo, tudo faz sentido em termos relacionais por meio de oposições e distinções. “Estratégias de cooperação ou conflito entre actores determinam se uma doutrina particular é hegemónica, não obstante seus sucessos ou falhas” (Perrot et al., 1992, 202-4).

No entanto, quando os ciclo-taxistas se dão em conta sobre a presença de um cliente apressam-se, dirigem-se a ele e perguntam-no se deseja subir a bicicleta. Se o cliente deseja subir, eles perguntam o seu destino e estipulam o preço segundo a distância em que o indivíduo pretende ir.

Todavia, os ciclo-taxistas possuem certa relação, visto que vários provem dos mesmos bairros. Sendo assim, as relações que podemos ver com os praticantes de ciclo-taxista no Bairro do Chirangano são uma relação de amizade e de inter-ajuda, na medida em que eles consideram-se famílias<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> . O conceito de família é definido por Andrade, Loforte, et. al. (1998: 16) como corpo institucionalizado onde, através de relações de cooperação estabelecidas se faz a socialização dos seus membros.

No caso em que um necessita de ajuda (caso de avaria, doença, acidente), os outros ajudam apesar de todos estarem preocupados em ganhar mais dinheiro. Eles enquanto esperam os clientes conversam, contam-se várias histórias e sobre o que acontece nos seus bairros e na Cidade. O tipo de conversa que eles optam é do tipo familiar na medida em que procuram saber como vão as coisas dentro da família e das suas vidas.

Nas nossas entrevistas, também constatamos estes aspectos, como alguns taxistas afirmam:

Juntos, comemos e trocamos certas coisas boas. Todos nós ajudamo-nos muito, quando alguém faz acidente nós temos que o socorrer, nas noites andamos dois a dois para evitarmos sermos arrancados as nossas bicicletas.<sup>14</sup>

A minha relação com os outros que fazem táxis é que gostamo-nos. Quando chegamos à paragem inicial. Nós temos conversado muito bem, comemos junto pão com patanícula ou magagada com coco, depende o que cada um tem<sup>15</sup>.

Conforme os nossos entrevistados, é notório que os ciclo-taxistas correm certos riscos: por partes dos ladrões, dos seus clientes e também indivíduos que possuem viaturas, visto que estes automobilistas por vezes conduzem embriagados e não respeitam as regras de trânsito. Portanto, apesar dos ciclo-taxistas encontrarem certos riscos que perigam a sua vida não deixam de realizar esta actividade, visto que esta permite manter o seu autosustento.

É de salientar que estes taxistas não só praticam uma única actividade. Eles praticam actividades como: negócio informal, artesanato e descarregue de um camião que traz mercadorias (milho, arroz, feijão). A última actividade é chamada de *ganho-ganho*<sup>16</sup>. Acontece por acaso, não é algo que eles planificam.

---

<sup>14</sup> Santos Artur, taxista entrevistado no dia 6/08/2011, na cidade de Quelimane.

<sup>15</sup> Cisínio Francisco, taxista entrevistado no dia 05/08/2011, proveniente do distrito de Namacura, residente no bairro Chirangano, 29 anos de idade.

<sup>16</sup> Actividades extras fora do ciclo-taxismo

Portanto, a falta de emprego e a incapacidade de produzir o suficiente para satisfazer as necessidades das famílias, a incapacidade de elas poderem pagar a escola de seus filhos quando tem que se deslocar para outros locais, deixam os indivíduos a reflectirem sobre a realidade. Sendo assim, diante desta reflexão, os indivíduos são obrigados a recorrer à prática de ciclo-taxismo.

Durante as suas actividades, as relações sociais tem prolongamento com os vizinhos e aqueles que não fazem parte da sua vizinhanças ou comunidade. Todos ciclo-taxistas entram em contacto para fins das suas posições ligadas aos seus trabalhos.

As redes criadas pelos ciclo-taxistas possuem uma lógica de funcionamento própria, embora dependendo de grau de inclusão dos seus membros. No entanto, o suporte de solidariedade entre os ciclo-taxistas reforça a sua importância no contexto da economia e do trabalho.

Estas redes por vezes caracterizam-se pelas circulações de bens e de ajuda entre ciclo-taxistas, contribuindo para restaurar um equilíbrio no acesso diferenciado de bens e serviços fruto de grandes encargos resultante de alto custo de vida. Porém, esse espírito de solidariedade mútua possui uma estrutura de funcionamento que se pode enquadrar no princípio da “dádiva”: dar, receber e retribuir.

Segundo Godelier (2000) a dádiva é uma acção voluntaria, individual ou colectiva, que pode ou não ter sido solicitada por aquele ou aqueles que recebem. Para este autor dar é instituir simultaneamente uma dupla relação. Uma relação de solidariedade, visto que quem dá partilha o que tem, mesmo aquilo que ele é, com quem dá, é uma relação de superioridade, já que aquele que recebe a dádiva e aceita fica com dívida para com quem a deu. Através desta dívida torna-se seu devedor, ficando assim, até certo ponto, sob a sua dependência, pelo menos durante todo tempo até retribuir o que lhe foi dado.

No entanto, em alguns grupos dos ciclo-taxistas existem a prática do *Xitique*<sup>17</sup>. O *xitique* que é feito por estes, decorre duas em duas semanas. O valor de *xitique* é de 200 mts.

O *xitique* é feito normalmente por ciclo-taxistas proveniente do mesmo local de origem. Isto deve-se ao facto da confiança que os indivíduos têm, desde o seu local de origem. Portanto, o

---

<sup>17</sup> *xitique* é um meio de poupança e de ajuda mútua entre os associados

xitique é a forma que estes indivíduos encontraram para superar as dificuldades que os circundam no seu dia-a-dia.

Para estes, o xitique tem como função manter as relações pessoais entre os indivíduos e entre os grupos que as compõem as relações de parentesco, de produção, de poder. Portanto, “o carácter pessoal da dádiva não desaparece necessariamente quando não existe qualquer relação pessoal directa entre quem dá e quem recebe, qualquer conhecimento mútuo, mesmo que existam intermediários” Godelier (2000).

Sendo assim, a finalidade de Xitique para os ciclo-taxista é de minimizar o poder de compra e de colmatar as dificuldades que eles enfrentam no seu dia-a-dia.

É de salientar que os contactos estabelecidos entre os ciclo-taxistas numa lógica de reciprocidade é semelhante à referida por Sahlins (1970), que refere a trocas directas, onde a reciprocidade é costumeiro das coisas recebidas e é feita sem atraso.

No entanto, o xitique exercido pelos ciclo-taxistas possui obrigações bilateral dos dois participantes, ou seja os dois tem a mesma qualidade de devedor e credor e é necessários que, para isso, cumpram a obrigação. Neste sentido, o acto de negociação predomina o espírito de confiança. Sendo assim, podemos afirmar que os ciclo-taxistas entendem-se, no entanto, como partes de interesses económicos e sociais separados, pois, quando um ciclo-taxista falha em fazer o respectivo pagamento em período de tempo limitado, pode surgir conflito, o que por vezes deixam a confiança que existiam antes.

No entanto, quando surge este conflitos quem resolve são amigos (conterrâneo) que vêm no mesmo local de origem. E se não for do mesmo local de origem, sentam, diante dos seus colegas de serviços e procuram solução para resolver este problema.

Para adquirem mais clientes, os ciclo-taxistas andam conforme a exigência dos seus clientes. Contudo, nota-se que neste cenário de vai e vêm, os taxistas passam em lugares impróprios que por vezes perigam as suas actividades. Quanto à estratégia de trabalho implementado pelos ciclo-taxistas no acto da sua actividade, nem sempre vão de acordo com as normas estabelecidas dentro da sociedade.

#### 4.7. Relação entre Ciclo-Taxistas e Seus Clientes

Os dados de campo mostram que a relação entre os ciclo-taxistas e seus utentes é uma relação de amizade e de inter-ajuda na medida em que ambos encontram-se num estado de necessidades.

Por parte dos ciclo-taxistas é visível quando um cliente possui um dinheiro incompleto ou as vezes não possui dinheiro e o ciclo-taxistas aceita a carregar até o seu destino, acreditando que um dia a pessoa o dará. Para os utentes manifesta-se num sentido diferente. Para estes nota-se na medida em que o ciclo-taxista não possui troco, e que por vezes dá os mais como forma de agradecimento.

É de realçar que esta relação nem sempre manifesta-se desta forma, porque há momentos em que encontram-se utentes que pretendem ser levados para o local do destino e chegando lá, informa ao ciclo-taxista que vai levar o dinheiro e nunca mais voltam. Isto faz com que o ciclo-taxista não deão este tipo de oportunidade a outras pessoas. Portanto, perante esta situação em que os ciclo-taxistas não dão uma oportunidade a uma outra pessoa são atribuídos diversos nomes como, pessoa egoísta, sem sentimento, indisciplinados, desgraçados.

Diante disto, existem ciclo-taxistas que insultam as pessoas que os consideram de egoístas, desgraçados e existem outros que não os respondem porque acham que o indisciplinado é aquele que não respeita a decisão de outras pessoas.

O que acabamos de descrever notar-se também nos discursos dos nossos entrevistados:

Existem pessoas que nos valorizam, e que não nos valorizam. Os que os que nos valorizam dizem que nós ajudamos muito as pessoas e que as vezes procuram dar-nos moral. As vezes essas pessoas dão-nos dinheiro à mais. Se cobramos 10 dão-nos 20 mts (...) os que não nos valorizam dizem que não é nada e começam a rir-nos.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Jackson Domingos, taxista entrevistado no dia 1 de Agosto de 2011

Posição diferente é apresentado por:

Há indivíduos que fazem táxis como amor a camisola. Aqueles que vêm táxis como sua profissão, respeitam as pessoas, procuram entender melhor o seu local em que pretendes ir. Se caso não ele não apresenta disponibilidade para chegar ao local. Enquanto aqueles que se acham de malandro não procuram saber só carregam-te até ao local do destino e chegando lá procuram ti confundir.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup>Joe Cassimiro, residente do bairro Chirangano entrevistado no dia 5 de Agosto de 2011

## Capítulo V

### 5. Considerações Finais

Procurou-se ao longo deste trabalho analisar as redes de solidariedade e estratégias de reprodução social desenvolvidos pelos ciclo-taxistas no espaço urbano no bairro Chirangano (na cidade de Quelimane).

As estratégias mais usadas na cidade de Quelimane de modo a identificar os mecanismos a que os ciclo-taxistas recorrem para fazer face as dificuldades do seu dia-a-dia baseiam-se do ponto de vista da relação de outros agentes. No entanto, os ciclo-taxistas quando possuem dificuldades recorrem a outras redes de inter-ajuda (a vizinhança, o parentesco) para deste modo a estratégia que se manifesta na troca dos seus serviços pelo dinheiro. Esta estratégia permite que a prática de ciclo-taxismo se reproduza no espaço urbano.

Os indivíduos recorrem esta actividade para colmatar problemas resultantes das suas necessidades domésticas ou familiares. De certa forma, a prática de ciclo-taxismo separa os indivíduos durante o acto da sua actividade, devido a vontade dos ciclo-taxistas em quererem adquirir uma melhor receita diária.

Os ciclo-taxistas percebem esta prática, como sendo forma de adquirir dinheiro de modo a melhorar a seu nível de vida. Sendo assim, são obrigados a praticarem esta actividade como recurso para aquisição de bens que necessitam, o que de outra forma poderia ser difícil de adquirir. Porém, esta actividade permite os ciclo-taxistas organizarem-se em redes que por vezes, criam o *xitique*, como forma de facilitar o poder de compra. Por isso que no seio do grupo de *xitique* existe uma entreajuda permanente e pontual quer nos momentos de alegria assim como de tristeza.

Um outro factor que notamos para o aumento da prática do ciclo-taxismo na Cidade de Quelimane é a migração. Onde indivíduos saem de diferentes distritos como, Inhassuge, Nicoadala, Namacura à procura de emprego. Vendo que o emprego não é fácil de possuir, estes optam em fazer o ciclo-taxismo.

Durante os seus trabalhos, os ciclo-taxistas não deixam de fora os seus hábitos e costumes. Sendo assim, quando a sua actividade não corre da melhor maneira sentem a necessidade de invocar o espírito por meio da cerimónia denominada *mucuthu*. Esta cerimónia permite os de estarem em contacto com seus antepassados.

É de realçar que os indivíduos dão continuidade aos aspectos culturais que praticavam na sua terra de origem, ou seja, apesar de ciclo-taxistas produzirem novos valores, não rompem com os valores que trazem do seu local de origem.

Contudo, as constatações empíricas do trabalho levam-nos a considerar que, questões como emprego e bem-estar material estão no topo das preocupações da população urbana (residentes do Bairro do Chirangano) e as dificuldades de obtê-los obrigam os indivíduos a recorrer o ciclo-taxismo, o que influencia o comportamento dos indivíduos.

Neste contexto, verificamos que as famílias empreendem acções que garantem a sua sobrevivência enquanto indivíduos ou colectividades. Perante as dificuldades as comunidades adaptam-nas as situações específicas. Uma adaptação que implica mudança, neste caso a mudança de actividade.

No entanto, este projecto apresenta certas limitações que não desenvolvemos, que servirão para os futuros estudos, como a contextualização da prática do ciclo-taxismo, a análise da construção da identidade dos ciclo-taxistas e a percepção destes sobre os riscos a que estão sujeitos.

## Referências Bibliográficas

António, P (2002). *Contribuição da bicicleta de carga nas actividades comerciais de carácter informal na cidade de Quelimane*. Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para obtenção de grau de licenciatura em geografia – UEM.

Alexandre, M. 2004. “Representações Sociais: Uma Genealogia do Conceito” in *Comum*. Rio de Janeiro, v.10, n°23, pp 122 a 138.

Andrade, X, Loforte, A, et al. 1998. *Família em contexto de mudança em Moçambique*. Maputo: WLSAMUZ. CEA.

Barnes, J.1987. “Redes Sociais e Processo Político”. In: Feldman-Bianco, B.(org.). *Antropologia das sociedades contemporâneas: métodos*. São Paulo: global, p 159-193.

Berger, P. & Luckmann, T. 1985. *A Construção Social da Realidade: Tratado de Sociologia do Conhecimento*. Petrópolis: vozes

Boareto, R. 2010. *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política da mobilidade urbana*. 2ª edição revisada. Instituto de energia e meio ambiente.

Bourdieu, P. 1996. *Razões práticas: sobre a teoria da acção*. Campinas: Papirus.

Bourdieu, P. 1999. *A dominação masculina*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Bourdieu, P. 2001. *O poder simbólico*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

Bourdieu, P. 2007. *A economia das trocas simbólicas*. 6ªed. São Paulo: Perspectiva.

Brunet, R. et al. 1992. *Les notes de la Geographie: dictionnaire critique*. Paris: Rechs la domenmentation Française.

Castelan, F. 2010. *Ciclovía para prática esportiva na cidade de Jaú*. Monografia apresentada à FTJ como parte dos requisitos para a obtenção do título de Tecnólogo em Logística e Transportes.

- Castro, A. *A Agricultura e Desenvolvimento no Brasil*. Rio de Janeiro: Forenses Universitária.
- Centro de Solidariedade do Bairro Chirangano in: *Missionárias dominicanas do Rosario*. 2011.
- Chandler, A. 1997. *Strategey and structure: chapter in the history of the American industrial enterprise*. Canbridge: Mit press.
- Cruz e Silva. T. 2000. *Os ziones: um estudo de caso do bairro Luís Cabral*. Maputo: CEA. UEM.
- Cruz e Silva, T, e tal. 1998. *Carências sociais na periferia da cidade de Maputo: os casos de Chamanculo, Albasine e Zimpeto*. Pp. 4-14.
- Diário de Moçambique*, publicado em 05 de Dezembro de 2005.
- Durkheim, E. 1994. *Sociologia e Filosofia*. São Paulo: Ícone
- Emirbayer, M.; Goodwin, J. 1994. Network analysis, culture and the problem of agency. In: *Am. J. Sociol.*, v. 99, n. 6, p. 1411-54.
- Fontes, B. 1997. Redes de solidariedade e movimentos reivindicativos urbanos. In: *Congresso da Lasa, Gradalajara, México*. Disponível em: <http://136.142.158.105/LASA97/> fontes.pdf. acessado no dia 29 de Abril de 2012.
- Gil, A. 1999. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5ª Edição, São Paulo: Editora Atlas
- Godelier, M. 2000. O Legado de Mauss. in: *O Enigma da Dádiva*. Lisboa: edições 70, pp19-138.
- Jodelet, D. 1993. Les repretations sociales. In: *sciences humaines* n. 27.
- Jovchelovitch, S. 2002. Vivendo a vida com os outros. Intersubjectividade, espaço público e representações sociais. In: Guaresch P.; Jovchelovitch, S. *Textos em representações sociais*. Petrópolis: Vozes.
- Koontz, O. 1986. *Administração, planeamento e controle: pioneira de administração e negócio*. São Paulo: Cortez
- Lefébvre, H. 1999. *A revolução urbana*. 34ªed. Belo Horizonete: UFMG

- Loforte, A. 1996. *Género e poder entre os tsonga de Moçambique*. Lisboa: ISCTE.
- Maia, R. 2002. “Migrações e Redes de Relações Sociais em Meio Urbano: Um Exemplo a Partir de Porto” in: *Revista de Demografia Histórica*.
- Martins, P e Fontes, B. 2004. *Redes sociais e Saúde: novas possibilidades teóricas*. Recife: Editora universitária da UFPE.
- Molina, J. 2005. El estudio de las redes personales: contribuciones, métodos y perspectivas. *Empiria*, v. 10, p. 71-106, Jul.-Dic. Disponível em: <http://seneca.uab.es/antropologia/jlm/>. Acessado em 27 de Maio de 2012.
- Moçambique para todos: Quelimane: táxis-bicicletas: a salvação dos pobres. Disponível em [http://macua.blogs.com/moçambique\\_para\\_todos/2006/10/quelimane\\_Txibi.htm](http://macua.blogs.com/moçambique_para_todos/2006/10/quelimane_Txibi.htm). Acessado em 19 de Abril 2011
- Moscovici, S. 1978. *A Representação Social da Psicanalítica*. Rio de Janeiro: Zahar Editora.
- Neto, F. 1998. *Psicologia Social*. Lisboa: Universidade Aberta.
- Nunes, J. 1995. Com o mal ou com bem, os teus te atem: as solidariedades primárias e os limites da solidariedade. In: *revista crítica de ciências sociais*, n° 42, pp 5-22.
- Palalane, J et al. 2008. Urbanização e desenvolvimento municipal em Moçambique. In: *relatório técnico Final*. Instituto brasileiro de administração municipal (IBAM)
- Perrot, M, et al. 1992. *La Mythologie Programmée: L'économie des croyances dans la société moderne*. Paris: PressesUniversitaires de France.
- Perdiz, M. 2009. *Mini-Monografia*. CMCQ.
- Redfield, R. 1989 [1960]. *Peasant Society and Culture*. Chicago & London, The University of Chicago Press.
- Sahlins, M. 1970. *Sociedades Tribais*. 3ª edição, Rio de Janeiro: Zahar editores. Pp 127-148.

Teixeira, M. 2002. *Empoderamento de Idosos em Grupos Direccionados à Promoção da Saúde*. Dissertação de mestrado apresentado na Escola Nacional de Saúde Pública. Rio de Janeiro.

Turato, E. 2005. “Métodos Qualitativos e Quantitativos na Área da Saúde: Definição, Diferença e Seus Objectos de Pesquisa” in: *Rev Saúde Publica*, 39 (3): 507-5014.

## Anexos



**Ilustração 1: O pesquisador e um ciclo taxista na paragem situada no Bairro Chirangano. Fotografia tirada no mês de Fevereiro de 2012.**



**Ilustração 2: Ciclo-taxistas esperando passageiros na paragem do Bairro Chirangano na cidade de Quelimane.**