

GT-71

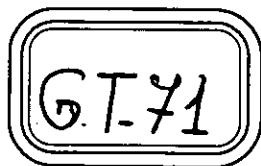
**UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE
FACULDADE DE LETRAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**CONTRIBUIÇÃO DA BICICLETA DE CARGA NAS ACTIVIDADES
COMERCIAIS DE CARÁCTER INFORMAL NA CIDADE DE
QUELIMANE**

Dissertação apresentada em cumprimento parcial dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de licenciatura em Geografia da Universidade Eduardo Mondlane

PEDRO CLÁUDIO BARROSO ANTÓNIO

Maputo, Agosto de 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 do grau de Licenciatura em Geografia da Universidade Eduardo
Mondlane

PEDRO CLÁUDIO BARROSO ANTÓNIO


Departamento de Geografia
Faculdade de Letras
Universidade Eduardo Mondlane

Supervisor: dr^a Ximena Andrade

Maputo, Agosto de 2002

O Presidente	O Juri	O Supervisor	O Oponente	Data
				11/08/02

04

F. LETRAS U.E.M.
R. E. 29520
DATA 11/08/02
AQUISIÇÃO 
COTA GT-71

GT-71 339.376
A635

DECLARAÇÃO

“Declaro que esta dissertação nunca foi apresentada para obtenção de qualquer grau, e que ela constitui o resultado da minha investigação”

Pedro Cláudio Barroso António

Pedro Cláudio Barroso António

AGRADECIMENTOS

Este trabalho só foi possível graças a colaboração directa e indirecta de muitas pessoas e instituições públicas. `A todas elas, manifesto a minha gratidão, mas de forma muito particular:

A minha supervisora, dr.^a Ximena Andrade, pela valiosa contribuição na efectivação deste; ao Comandante da Polícia Municipal de Quelimane, Jaime Ribas e a sr.^a Amina, chefe de Departamento de Fiscalização dos Mercados, pelas informações prestadas; ao sr. Abel, Técnico de bicicletas e ao sr. Augusto Januário, ancião de 82 anos;

A minha família, em particular aos meus pais Cláudio António Herculano e Lúcia Barroso, a alma dos meus avós Barroso, Lúcia e Guerra; aos meus irmãos Tiago, Maria, Abiba, Jorge, Cláudia, Alberto, Amilcar; a minha esposa Janete Benjamim, todos estes pela força e coragem que me deram para a realização deste, e finalmente:

Aos meus primos Carlitos, Atanásio, Helena, Encarnação; aos meus amigos e colegas Pires Cordeiro, Agostinho Fernando, Oliveira, Lucas, Figueiredo, Orlando, Nuno, Rui, Timane, Agostinho Remane, João Felipe, Fernando Ngoca e Neto.

ABREVIATURAS

DNE	Direcção Nacional de Estatística
EP1	Ensino Primário do Primeiro Grau
EP2	Ensino Primário do Segundo Grau
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
TVM	Televisão de Moçambique
RM	Rádio Moçambique
II RGPH	Segundo Recenseamento Geral da População e Habitação
ZIPS	Zonas de Influência Pedagógica
TV	Televisor
CFM	Caminhos de Ferro de Moçambique
ISPU	Instituto Superior Politécnico Universitário
PREALC	Programa Regional do Emprego para a América Latina e Caraíbas

RESUMO

Na Cidade de Quelimane, a incapacidade do sector formal em absorver a mão-de-obra existente, têm levado ao aparecimento e proliferação de uma multiplicidade de actividades de carácter informal, que servem em última instância de fonte de sobrevivência para quem as pratica e os seus dependentes.

A prática da maioria destas actividades, conta com a contribuição da bicicleta de carga, a partir do transporte dos comerciantes e dos produtos que eles vendem, no surgimento de actividades geradoras de emprego e na redução de preços de alguns produtos.

Estas actividades distribuem-se sobretudo ao longo das estradas, seus cruzamentos e principalmente nos mercados reguladores.

A flexibilidade da bicicleta de carga no acompanhamento dos comerciantes e dos produtos que eles vendem, é a principal causa do recurso a este meio pelos praticantes cuja maioria são do sexo masculino, casados e com certa instrução escolar.

ÍNDICE

Declaração	i
Agradecimentos	ii
Abreviaturas	iii
Resumo	iv
Lista de tabelas	v
Lista de gráficos.....	vi
Lista de fotografias	vii

CAPÍTULO I - INTRODUÇÃO

1. Objectivos	4
2. Pressupostos	5
3. Metodologia.....	6
4. Enquadramento Teórico.....	9
5. Sobre evolução histórica da bicicleta na Cidade de Quelimane.....	13

CAPÍTULO II - CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

1. Localização geográfica e limites.....	15
2. Divisão administrativa	16
3. População e infraestruturas sociais	17

4. Actividades económicas	20
---------------------------------	----

CAPÍTULO III - CONTRIBUIÇÃO DA BICICLETA DE CARGA NAS ACTIVIDADES COMERCIAIS DE CARÁCTER INFORMAL

1. Contribuição no transporte dos comerciantes informais e dos produtos.....	22
2. Contribuição no surgimento de actividades geradoras de emprego.....	24
3. Contribuição na redução de preços de alguns produtos	26

CAPÍTULO IV - ACTIVIDADES PRATICADAS COM RECURSO A BICICLETA DE CARGA E SUA DISTRIBUIÇÃO NO ESPAÇO URBANO

1. Actividades praticadas com a contribuição da bicicleta de carga.....	28
2. Distribuição das actividades no espaço urbano.....	30
3. Espaços construídos pela bicicleta de carga no comércio informal.....	34

CAPÍTULO V - CAUSAS DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA DE CARGA NO COMÉRCIO INFORMAL E ESTADO DE CONSERVAÇÃO

1. Causas da utilização da bicicleta de carga	36
2. Estado de conservação da bicicleta de carga envolvida no comércio informal.....	40

**CAPÍTULO VI - PERFIL DOS COMERCIANTES INFORMAIS
UTILIZADORES DA BICICLETA DE CARGA**

1. O sexo.....	42
2. A idade	43
3. O estado civil	44
4. O nível de escolaridade	44
CONCLUSÕES	46
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA	48

Lista de Tabelas

Tabela 1: Divisão administrativa da Cidade de Quelimane por bairros e unidades residenciais

Tabela 2: Distribuição da população da Cidade de Quelimane por bairros

Tabela 3: Equipamentos escolares da Cidade de Quelimane

Tabela 4: Unidades sanitárias da Cidade de Quelimane

Tabela 5: Distribuição das bicicletas de carga segundo o tipo de contribuição no comércio informal

Tabela 6: Actividades resultantes da circulação da bicicleta e número de pessoas empregadas

Tabela 7: Preços de alguns produtos no mercado informal e formal

Tabela 8: Principais actividades de venda de produtos e serviços informais praticados

Tabela 9: Distribuição dos comerciantes segundo o tipo de actividade que praticam

Tabela 10: Actividades e serviços informais segundo o local da pratica

Tabela 11: Distribuição dos mercados na Cidade de Quelimane segundo a tipologia

Tabela 12: Tipo de bicicleta segundo capacidade de resistência aos obstáculos naturais

Tabela 13: Preço de cada tipo de bicicleta e das principais reparações

Tabela 14: Distribuição dos comerciantes informais utilizadores da bicicleta segundo o sexo

Tabela 15: Distribuição dos comerciantes informais segundo as idades e razões do envolvimento no comércio informal

Tabela 16: Distribuição dos comerciantes informais segundo as idades e o estado civil

Tabela 17: Distribuição dos comerciantes informais segundo o nível de escolaridade e as actividades que praticam

Lista de Fotografias

Foto 1: Comerciantes informais em plena actividade no interior do Mercado Central e no fundo algumas barracas

Foto 2: Uma cadeia de barracas de venda de bicicletas de carga no Mercado Brandão

Foto 3: Uma mulher comerciante carregada na sua bicicleta de carga

Foto 4: Uma oficina de bicicletas localizada no Mercado Central

Foto 5: Uma cadeia de barracas de venda de peças e acessórios e oficinas de bicicletas no Mercado Central

Foto 6: Oficinas de bicicletas no Mercado Padeiro

Foto 7: Parque de estacionamento de bicicletas no Mercado central e no interior os dois trabalhadores

Foto 8: Comerciantes e compradores no interior do mercado Aquima

Lista de gráficos

Gráfico 1: Distribuição dos comerciantes segundo as razões da utilização da bicicleta de
Carga

Gráfico 2: Estado de conservação das bicicletas usadas no comércio informal

CAPÍTULO I

INTRODUÇÃO

O contributo dado pela bicicleta em diferentes actividades, observa-se nos países desenvolvidos assim como nos países subdesenvolvidos. Essa contribuição, é feita no transporte de pessoas, carga diversa de pequeno porte, desporto e lazer.

Na China, por exemplo, existem mais de 500 milhões de ciclistas que utilizam a bicicleta em diferentes actividades, enquanto que em Tóquio, capital do Japão, uma parte dos 12 milhões de habitantes, preferem este meio, como transporte para deslocações diárias dentro do perímetro urbano, o mesmo acontecendo com os residentes da cidade indiana de Bombaim (Jornal "Globo" 2002).

Nos Estados Unidos da América, comandos especiais para-quedistas possuem bicicletas portáteis, montáveis em cinco minutos enquanto que na cidade brasileira de São Paulo, algumas esquadras têm este meio de duas rodas (Jornal "Globo", 2002).

Nos centros urbanos de alguns países subdesenvolvidos do nosso continente, como Kigali (Ruanda) e Blantyre (Malawi), algumas actividades comerciais de carácter informal, contam para a sua prática com a utilização da bicicleta de carga¹ ("Notícias", edição de 06. 10. 2001).

¹ Aquela que apresenta uma estrutura esquemática que permite não só o transporte de pessoas como também outro tipo de carga.

Em algumas áreas rurais de países da África como Ruanda, Tanzânia e Burundi, a bicicleta de madeira de fabrico local, assume um grande papel no transporte de produtos agrícolas, água, lenha e materiais de construção (Jornal "Globo", 2002).

Segundo Sanches (1988), o crescimento e desenvolvimento do comércio, é influenciado por um sector de transporte estruturado, dinâmico, flexível e que apresente acima de tudo custos relativamente baixos. Assim, o envolvimento destes meios, multiplica os circuitos e micro-circuitos de venda e compra e permite o fomento de outros serviços que facilitam o ingresso de novos indivíduos, aptos a realizar estas e outras actividades.

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 uso em algumas unidades sanitárias da província. Os Serviços Provinciais de Floresta e Fauna Bravia de Manica, adquiriram e distribuíram 30 unidades deste meio para seus fiscais na localidade de Pinhalonga. (RM, edição de 08/09/2001).

Em alguns distritos das províncias da Zambézia, Niassa e Tete e que fazem fronteira com o Malawi, o comércio de fronteira de produtos agrícolas e manufacturados é assegurado em larga medida pela bicicleta de carga (Jornal "Notícias" de 06/10/2001).

Na Zambézia, algumas localidades dos distritos de Namacurra, Maganja da Costa, Chinde e Inhassunge, a distribuição de material escolar para as ZIPs é feita pela bicicleta de carga. Ainda nestas áreas, este meio assume papel de destaque no comércio informal através do transporte dos comerciantes e dos produtos por eles vendidos.

Na cidade de Quelimane, para além de outros fins, assiste-se actualmente a utilização deste meio de transporte de baixo custo por alguns comerciantes informais, na prática das suas actividades diárias.

1. Objectivos

A realização deste estudo tem como objectivo geral, verificar de que forma a bicicleta de carga contribui nas actividades comerciais de carácter informal na cidade de Quelimane.

Para alcançar o objectivo geral, procura-se atingir os seguintes objectivos específicos:

- i) Verificar como é que a bicicleta de carga contribui nas actividades comerciais de carácter informal;
- ii) Identificar as actividades comerciais de natureza informal praticadas com a contribuição da bicicleta de carga;
- iii) Identificar os espaços onde estas actividades são praticadas a partir do envolvimento da bicicleta de carga;
- iv) Definir os espaços construídos pela bicicleta de carga dentro da cidade, segundo o destino dos fluxos de circulação;
- v) Identificar as causas da utilização da bicicleta de carga nestas actividades;
- vi) Verificar em que estado de conservação circulam as bicicleta;
- vii) Definir o perfil dos indivíduos envolvidos no comércio informal segundo o sexo, idade, estado civil, nível de escolaridade e razões da prática destas actividades.

2. Pressupostos

Para este trabalho, parte-se dos seguintes pressupostos :

- i) A contribuição da bicicleta de carga nestas actividades faz-se a partir do transporte dos comerciantes informais e das mercadorias, no surgimento de actividades que geram novos postos de trabalho e na redução dos preços de alguns produtos no mercado informal;
- ii) A venda de produtos agrícolas, industriais, artesanais, avícolas e pesqueiros; prestação de serviços de reparação de bicicletas e aparelhos eléctricos, concerto de objectos e artigos de uso doméstico e pessoal, constituem actividades praticadas com a contribuição da bicicleta de carga;
- iii) As actividades praticadas distribuem-se ao longo das estradas e seus cruzamentos, próximo das escolas e unidades sanitárias, casas particulares e principalmente nos mercados da cidade;
- iv) Os espaços construídos pela bicicleta de carga no comércio informal são os percursos, os lugares de compra de produtos, artigos e os lugares de concentração dos potenciais compradores;
- v) A utilização da bicicleta de carga nestas actividades deve-se a excelente flexibilidade no acompanhamento das actividades praticadas, a falta de transporte colectivo e semi-colectivo intra-urbano de passageiros e de carga e os baixos custos na compra e manutenção;
- vi) A maioria das bicicletas de carga usadas pelos comerciantes informais apresentam-se em bom estado de conservação;
- vii) As pessoas envolvidas nestas actividades, a maioria correspondem a indivíduos

do sexo masculino com idades compreendidas entre 15 e 30 anos, casados com certa instrução escolar e desempregados².

3. METODOLOGIA

Para a realização do presente trabalho e de forma a alcançar os objectivos definidos, a metodologia usada foi a que a seguir se apresenta:

- **Revisão Bibliográfica**

Inicialmente fez-se o levantamento de informações a partir de várias fontes escritas. Embora a bibliografia relativa ao tema seja escassa, o que foi obtido fornece conhecimentos que permitem a realização deste trabalho.

Foram consultadas fontes secundárias em várias instituições tais como Ministério dos Transportes e Comunicações, Ministério da Indústria e Comércio, Arquivo Histórico de Moçambique, Conselho Municipal da Cidade de Quelimane, entre outras.

- **Método Cartográfico**

Este método, consistiu na elaboração de mapas de localização geográfica, divisão administrativa por bairros, localização espacial dos bairros de maior predominância do

² Em função deste trabalho, consideram-se desempregados, todos que declararam não serem funcionários ou trabalhadores de nenhuma instituição.

comércio informal assim como os espaços de concentração dos comerciantes informais, como mercados, escolas e unidades sanitárias. Também faz-se a representação espacial das actividades que resultam da circulação da bicicleta.

- **Cálculo Percentual**

Este procedimento estatístico, foi usado para representar percentualmente as diferentes características qualitativas dos comerciantes informais, utilizadores da bicicleta de carga. Para o efeito, fez-se o cálculo das proporções e seguidamente multiplicou-se o resultado por 100.

- **Observação de Campo**

Consistiu na realização do trabalho de campo entre os dias 5 de Janeiro até 25 de Fevereiro de 2002, na cidade de Quelimane. Este, foi determinante na realização do presente trabalho, já que foram entrevistadas no terreno as fontes primárias ou seja, os comerciantes informais que utilizam a bicicleta de carga como meio de transporte para o exercício das suas actividades.

As entrevistas foram precedidas da construção da amostra que obdeceu a elaboração de um roteiro de perguntas abertas (em anexo) para o grupo alvo. Assim, o grupo foi identificado em três unidades de observação, ou seja, mercados, estradas principais onde mais circulam e residências com barracas de venda de produtos.

Nas três unidades, a amostra foi obtida usando a técnica de amostragem em conglomerados, que consistiu na identificação do grupo, em função do seu grau de concentração. Posteriormente, alguns conglomerados foram escolhidos aleatoriamente e, em cada um, os indivíduos entrevistados, foram sorteados de forma aleatória simples.

Foi a partir desta técnica, que nos quatro mercados reguladores (Central, Brandão, Aeroporto e Aquima), foi obtida uma amostra de 190 comerciantes informais pela ordem de 70, 50, 40 e 30. Nos mercados provisórios, a amostra definida foi de 20 comerciantes informais, sendo 6 Manhaua, 4 Torrone, 4 Padeiro, 3 Santágua, 2 Sangariveira, 2 Icídua e 1 Namuinho.

Para os ambulantes, foi definida uma amostra de 50, obtida nas estradas principais onde a maioria destes circulam . Assim, na avenida Julius Nyerere e Eduardo Mondlane foram entrevistadas 20 e 15 respectivamente. Na Heróis da Liberdade Nacional foram 5, na Liberdade 5, na 25 de Junho 3 e Karl Marx 2 comerciantes informais.

Para os comerciantes que vendem nas suas residências, foi obtida uma amostra de 40, sendo 13 no 1º, 10 no 2º, 8 no 3º, 6 no 4º e 3 no 5º bairros respectivamente.

A amostra obtida, segundo a técnica já referida, totaliza 300 comerciantes informais, todos eles utilizadores da bicicleta de carga.



4. ENQUADRAMENTO TEÓRICO

Este método foi usado para descrever de forma sumária algumas abordagens feitas por alguns autores sobre o papel dos meios de transporte no crescimento e desenvolvimento da actividade comercial. Igualmente é feita uma abordagem sobre o conceito comércio, particularmente o comércio informal, já que o trabalho relaciona a bicicleta de carga e estas actividades económicas.

Segundo Pacheco (1992), uma das funções dos meios de transporte motorizados e não motorizados no comércio, é pôr em contacto produtores e consumidores, permitir a intensificação das trocas comerciais, favorecer a dispersão desta e de outras actividades e gerar uma multiplicidade de outros serviços, sobretudo quando os custos na prestação de serviços são relativamente baixos.

Giner (1988), considera que a conexão entre o comércio formal e informal, exige em todos os circuitos de compra e venda, meios de transporte flexíveis e baratos de modo a acompanhar constantemente a sua implantação e multiplicação.

Para a OIT (1993), o contributo dado pelos meios de transporte com custos relativamente baixos, propicia cada vez mais o crescimento e desenvolvimento do sector comercial, muito em particular o informal, que actualmente vem assumindo um maior protagonismo na absorção da mão-de-obra excluída do sector formal de emprego, em muitos países subdesenvolvidos. Assim, esta organização incentiva aos comerciantes

informais deste grupo de países a utilização de meios de transporte de baixo custo, como a bicicleta de carga, devido a sua maior flexibilidade quanto a utilização das vias de acesso, custos baixos na compra, instrução, manutenção e também na sua infraestrutura pública (oficinas e parques de estacionamento).

A cidade de Madrás, na Índia, é um exemplo apresentado pela OIT (1993) na utilização deste meio. Uma terça parte de veículos que entra cada dia no distrito central de comércio, são bicicletas, o mesmo que mais de 25% dos que atravessam um círculo de mais de 16 Km. Mais de metade destas, estão envolvidas no comércio informal fixo e porta-a-porta.

No continente africano, a bibliografia relacionada com o tema, é praticamente escassa. No entanto, existem alguns relatórios feitos pela ONU no Malawi e Ruanda, que falam apenas do papel da bicicleta de carga no transporte de pessoas e de carga nas áreas urbanas e rurais destes países.

Em Moçambique, estudos relacionados com o tema, são escassos sobretudo nas áreas de grande utilização da bicicleta de carga como Zambézia, Niassa, Nampula, Cabo Delgado, Tete e Sofala. No entanto, alguns órgãos de comunicação social, nomeadamente a TVM, a RM, o Jornal Notícias e Domingo, têm abordado regularmente ainda que de forma superficial, o papel deste meio de transporte não motorizado no transporte de pessoas, carga diversa de pequeno porte e prestação de

outros serviços em instituições estatais, principalmente em áreas rurais de difícil acesso de outros meios rodoviários.

No que diz respeito ao comércio informal, as abordagens são várias sobre o conceito, origem e papel.

Segundo Birou (1982:72), o comércio *é qualquer tráfego de troca de mercadorias, de géneros ou de quaisquer bens por um valor monetário correspondente. Corresponde o conjunto de bens de serviço à disposição dos consumidores.*

Para o caso do comércio informal, De Vletter (1979), considera que *este é um sector residual no qual a população economicamente activa se tende a resignar quando não pode entrar ou permanecer nos outros sectores..*

Para Bekkers & Stoffers (1995) e OIT (1993), o sector informal *representa um conjunto de unidades dedicadas à produção de bens ou a prestação de serviços com a finalidade primordial de criar empregos e gerar receitas para as pessoas que praticam essas actividade.*

Em relação a origem, o PREALC (1988), argumenta que este sector da economia, surge como resultado do excedente de mão-de-obra, na sua maioria indivíduos que emigram do campo para as cidades e que não encontram trabalho no sector formal.

Segundo Sanchez (1988), existe uma relação entre pobreza e sector informal, pois que este cresce a medida que há mais pobres urbanos marginalizados pelo sector formal. A entrada para estas actividades comerciais com natureza informal, têm sido a alternativa de sobrevivência, observando-se umas que chegam a alcançar grande poder de rendimento.

No que diz respeito ao continente africano, segundo a ONU (1993), o sector informal foi considerado durante muito tempo um fenómeno passageiro, pelo que não era necessário fazer estatísticas para medir a sua importância. No entanto, a partir da década de 80, viu-se que este estava longe de ser um fenómeno efémero, mas que se transforma numa importante fonte de emprego e que também contribue para o Produto Interno Bruto de muitos países. Estima-se que na África Subsahariana, o sector formal absorve apenas 6% dos que se empregam pela primeira vez enquanto que o informal recebe 75%. Em 1985, 60% da força de trabalho urbana da África Subsahariana encontrava-se no sector informal.

Artigos de destaque de Bokome & Mereune-Schoumaker, assinalam o comércio informal alimentar em Lubumbashi, no antigo Zaire.

5. SOBRE EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA BICICLETA NA CIDADE QUELIMANE

Uma breve abordagem ao percurso histórico da bicicleta na Cidade de Quelimane, constitui objectivo desta parte como contributo ao próprio trabalho.

Consta que, na Cidade de Quelimane, então Vila São Martinho, as primeiras unidades deste meio de transporte não motorizado, chegaram e foram registadas em 1940, na Câmara Municipal, entidade na altura responsável pela autorização e circulação de velocípedes (Augusto Januário³, entrevista 16.01.2002).

Neste período, segundo Augusto Januário, o número de unidades em circulação não ultrapassava 30 e pertenciam principalmente aos CFM-Zambézia e a Companhia da Zambézia. Devido as múltiplas vantagens económicas que apresentava, estas empresas aumentaram o número de unidades, ou seja, dois anos depois, os CFM possuíam 50 enquanto que 30 pertenciam a Companhia da Zambézia.

Para a maioria da população, a bicicleta representava ainda um meio de transporte exclusivo para as empresas. No entanto, devido ao crescimento da cidade e ausência de transporte intra-urbano de passageiros e de carga, algumas pessoas passaram a usar este meio na circulação dentro e fora do perímetro urbano. Rapidamente, passou a ser utilizado para outros fins como o de transporte de carga, o que possibilitou a entrada no

³ Ancião de 90 anos de idade, ex-funcionário dos CFM- Zambézia, um dos primeiros utilizadores da bicicleta na Vila são Martinho, actual cidade de Quelimane.

favor da população local. Paralelamente, o número de bicicletas na posse de particulares começou a conhecer um crescimento assinalável. Face a isso, o desejo e a procura deste meio aumentou o que obrigou os migrantes que trabalhavam nas minas da África do Sul a incluírem como prioridade na lista de compras a bicicleta. Até 1958 já existiam duas casas especializadas na venda de bicicletas, a Nathobay & Filhos e Aboobacar Karah e o número em circulação já ultrapassava 500 unidades. Estas casas e outras, contribuíram para a massificação da bicicleta nas áreas suburbanas e periurbanas a partir da venda a crédito, que geralmente pagava-se após a colheita de coco (CMCQ, 2002).

A partir de 1960, incrementou-se a utilização deste meio em diferentes actividades sociais e económicas. Nas áreas suburbanas e periurbanas que não possuíam lojas ou cantinas devido a dificuldades de acessibilidade, a população passou a ter acesso imediato de produtos e artigos de primeira necessidade sem percorrer grandes distâncias, graças ao comércio feito por algumas pessoas que utilizavam a bicicleta.

Desde então, a bicicleta implantou-se e nenhum outro meio de transporte o tirou dos quelimanenses. Actualmente, representa um meio de massas e segundo Jaime Ribas, Comandante da Polícia Municipal, de 1940 até 2001, o número de bicicletas tende a aumentar de ano para ano. Em 1999 calculava-se a existência de 29 mil unidades mas em 2000 foram registadas 50 mil enquanto que em 2001 o número atingiu 60 mil bicicletas. Este número, segundo aquele responsável, não espelha a realidade, a avaliar pelo número de bicicletas não registadas pelos proprietários, parqueadas pela Polícia Camarária em operações rotineiras que visam a regulamentação da sua circulação.

CAPÍTULO II

CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Este capítulo trata da localização geográfica da área de estudo, divisão administrativa e por fim população, infraestruturas sociais e actividades económicas. O objectivo desta caracterização, é de contextualizar o fenómeno em termos de sua representação na cidade de Quelimane.

Localização geográfica e limites

Segundo o CMCQ (2002), a cidade de Quelimane, capital da província da Zambézia, fica situada a Sudeste da província, a cerca de 6 milhas da costa, no estuário do rio dos Bons Sinais, e tem como limites:

Norte – Posto Administrativo de Maquival

Sul – Rio dos Bons Sinais

Este – Localidade de Madal

Oeste – Localidade de Namacata (Vide Mapa 1, anexo).

A localização desta cidade na baía de Quelimane, está relacionada com o comércio secular feito pelos árabes e mais tarde os portugueses, influenciado pelos transportes marítimos, ferroviários, aéreo e rodoviário (História de Moçambique, 1980). Este último, assume nos últimos anos um papel de destaque na dispersão das actividades comerciais, principalmente as de carácter informal (CMCQ, 2002).

2. Divisão administrativa

Com uma superfície actual de 117 Km² (CMCQ,2002), e ajustando-se a uma planta ortogonal ou em quadricula⁴, a cidade de Quelimane, administrativamente têm 5 bairros (Vide tabela 1) e é no 1º, 2º, e 4º bairros onde-se concentra o comércio informal e também onde vive a maioria dos comerciantes informais (Mapa 2, anexo).

Tabela 1 - Divisão administrativa da Cidade de Quelimane por bairros e unidades residenciais

Bairro	Unidade residencial		
1º	Kansa Liberdade Felipe Samuel Magaia Saguar 24 de Julho		Mapizua Popular 1º de Maio A Torrone Velho A Luta Continua
2º	Torrone Novo Sangariveira Mpurune Janeiro		Coalane II Ivagalane
3º	Samúgue 3 de Fevereiro Sampene	25 de Setembro 1º de Maio B	Cololo Coalane I
4º	Brandão Floresta	Santágua Micajune	17 de Setembro
5º	Bazar Namuinho Mbolio		Gogone
Total			36

Fonte: CMCQ, 2002

⁴ As ruas são muito longas e direitas, cortam-se em ângulo recto e os percursos mais alongados.

3. População e infraestruturas sociais

A população da cidade de Quelimane é de 150.116 habitantes, distribuídos pelos 5 bairros (Vide tabela 2).

Tabela 2 - Distribuição da população da cidade de Quelimane por bairros

Bairro	Nº de habitantes	Homens	Mulheres
1º	44.389	24.649	19.740
2º	30.712	15.615	15.097
3º	27.491	14.213	13.278
4º	39.731	21.277	18.454
5º	7.793	3.761	4.032
Total	150.116	79.515	70.601

Fonte: INE, 1997

Observando os dados da tabela 2, nota-se que o 1º, 2º e 4º bairros são os mais populosos, com 114.822 representando 76,5 % da população. Isto é justificado pela concentração de infraestruturas sociais e económicas atractivas à população, e é nestes bairros onde se concentra a actividade comercial, quer formal quer informal (Vide mapa 3, anexo).

O 3º e 5º bairros são os menos populosos, com cerca de 35.284 isto é 23, 5% da população, e isso deve-se a falta de infraestruturas que atraiam a população para além de serem bairros de expansão da cidade.

a) Educação

Relativamente aos equipamentos escolares, a cidade dispõe de 22 escolas do EP1, 3 do EP2, 2 escolas secundárias e uma pré-universitária. Também existe 1 escola técnica e comercial, 5 residências de estudantes, 1 magistério primário, 1 estabelecimento de ensino superior (ISPU), 1 instituto de ciências de saúde (Vide Tabela 3 e Mapa 3, anexo).

Tabela 3- Equipamentos escolares da Cidade de Quelimane

Tipo de equipamento escolar	Número de unidades
EP1	22
EP2	3
ESG1 e 2	3
Magistério Primário	1
Instituto de Ciências de Saúde	1
Instituto Superior Polit. e Universitário	1
Residências de estudantes	5
Total	36

Fonte: CMCQ, 2002

b) Saúde

A Cidade de Quelimane possui 1 hospital provincial, 4 centros de saúde, 3 postos de saúde e 4 maternidades. Estas unidades sanitárias, estão localizadas em diferentes bairros (Vide Tabela 4 e Mapa 3, anexo).

Tabela 4 –Unidades sanitárias da Cidade de Quelimane

Tipo de unidades sanitária	Número de unidades
Hospital Provincial	1
Centro de Saúde	4
Postos de Saúde	3
Maternidades	4
Total	12

Fonte: CMCQ, 2002

A maioria destes equipamentos sociais, instalados próximo de algumas estradas (Vide mapa 3, anexo) sobretudo escolas primárias, secundárias e unidades sanitárias constituem pólos de venda para os comerciantes informais. Nas escolas vendem-se diversos produtos preferencialmente bolachas, rebuçados, amendoim, pastilhas, bolinhos de trigo e arroz, enquanto nas unidades sanitárias são vendidas frutas como laranja, manga, banana, papaia que são muito procurados pelos pacientes ou seus acompanhantes.

c) Estradas

A rede viária, constituída principalmente por ruas e avenidas que se cortam em ângulo recto (Vide Mapa 3, anexo) é quase na totalidade asfaltada, com excepção de alguns troços, sobretudo nos bairros suburbanos.

4. ACTIVIDADES ECONÓMICAS

a) Agricultura e Pesca

Observa-se a agricultura nas áreas urbanas construídas, que compreende hortícolas e fruticultura. Este tipo de agricultura realiza-se sobretudo em espaços murados, no quintal ou próximo da residência. Na periferia, onde predominam pântanos, cultivam-se feijões, mandioca, batata-doce e principalmente arroz. Parte de hortícolas, frutas e leguminosas vendidos por alguns comerciantes formais e principalmente os informais são de produção local. Relativamente a pesca, observa-se a industrial e a artesanal. Esta última, assume papel de destaque no abastecimento da população local, sendo a venda do pescado feita só pelos informais, já que envolve pequenas quantidades.

b) Indústria

Está vocacionada para a pesca, vestuário, sabão e óleo, mantas, calçado, plástico e salinas. Alguns produtos vendidos pelos comerciantes informais nesta cidade, como peixe e mariscos, roupa, calçado, sabão, óleo e sal são de produção local.

c) Artesanato

É uma actividade importante na economia da cidade. O trabalho em madeira, mobílias, malas, estátuas, tapeçaria, cestaria e cerâmica têm muita procura e exerce grande atracção sobre os visitantes que escalam a cidade. A produção e venda da maior parte destes artigos é feita pelos informais muitos dos quais são fabricantes.

d) Comércio

É o sector de actividade com maior peso na cidade. O 1º Bairro, apesar da presença de lojas, mercearias, armazens e um supermercado, que fazem parte do comércio formal, as actividades comerciais de natureza informal são bem visíveis, o mesmo acontecendo nos outros bairros (vide mapa 2, anexo), onde o fluxo de circulação dos comerciantes e mercadorias é feito geralmente pela bicicleta de carga.

CAPÍTULO III

CONTRIBUIÇÃO DA BICICLETA DE CARGA NAS ACTIVIDADES COMERCIAIS DE CARÁCTER INFORMAL

Este capítulo é reservado as diferentes contribuições que a bicicleta de carga presta as actividades de comércio informal.

1. Contribuição no transporte dos comerciantes informais e dos produtos

Segundo Wright (1986), a utilização dos meios de transporte em qualquer actividade comercial, é fundamental na medida em que interliga produtores e consumidores, através do transporte dos comerciantes e dos produtos dos centros de produção para o de consumo.

A contribuição da bicicleta de carga nas actividades de comércio informal na cidade de Quelimane, é uma realidade. Este envolvimento é observado no transporte dos comerciantes informais (Vide foto 3, anexo) e dos produtos por eles vendidos nas suas actividades diárias, o que permite uma maior mobilidade destes e das suas mercadorias, entre o local de residência e o de venda. Igualmente, os comerciantes informais deixam de transportar as mercadorias à cabeça e também no aluguer do carro de tracção animal.

Do total dos entrevistados⁵, 240 que representam 80%, afirmaram utilizarem este meio para o transporte das mercadorias de casa para o local de venda ou então do local de compra para o de venda, localizados nos mercados, ao longo das estradas, próximo das escolas e unidades sanitárias; 45 ou seja 15% usam para o transporte dos produtos do local de compra para as barracas localizadas nas residências e 15 que correspondem a 5% e que são ambulantes, usam para atingir os diferentes aviários familiares assim como meio de venda de galinhas e patos (Tabela 5).

A utilização deste meio pelos comerciantes informais, possibilita-lhes a partir da grande flexibilidade que apresenta, acompanhar a maioria das actividades praticadas e reduzir o tempo de percurso entre os diferentes locais, desde o de residência ao de compra ou venda das mercadorias, em percursos que variam entre 5 a 15 Km diários para os comerciantes fixos e 10 a 35 Km para os ambulantes.

Tabela 5 – Distribuição das bicicleta de carga segundo o tipo de contribuição

Número	%	Tipo de contribuição
240	80	Transporte pessoal e de mercadorias para diferentes lugares (residência, local de compra e venda)
45	15	Apenas como meio de transporte das mercadorias do local de compra para o de venda (residência)
15	5	Transporte pessoal e meio de venda no comércio ambulante
300	100	Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

⁵ Segundo a amostra de 300 comerciantes informais utilizadores da bicicleta de carga.

2. Contribuição no surgimento de actividades geradoras de emprego

Segundo Bernardet (1985), o crescimento e desenvolvimento dos meios de transporte numa determinada área, está dependente também da existência de uma infraestrutura de apoio técnico como oficinas, estações de serviço, escolas de condução, parques de estacionamento, entre outras, que sirvam com eficiência estes meios.

A circulação e aumento de número de bicicletas na cidade de Quelimane, origina uma série de actividades comerciais de carácter informal (Tabela 6 e Mapa 4, anexo). Trata-se de oficinas de reparação de bicicletas (Vide foto 4, 5 e 6, anexo) localizadas ao longo das estradas e seus cruzamentos e nos mercados, as barracas de venda de peças e acessórios e o parque de estacionamento. Ao longo das estradas existem 100 oficinas de bicicletas, 30 na avenida Julius Nyerere, 25 na avenida Eduardo Mondlane, 15 na 25 de Junho, 10 na Liberdade e as restantes 20 distribuem-se pelas diferentes estradas. No Mercado Central existem 25, no Mercado do Aeroporto 5, no Brandão 10, no Padeiro 5 e no Torrone 3. Assim, foram contabilizadas 148 oficinas que empregam 444 pessoas, já que cada oficina tem 3 mecânicos. Quanto as barracas de venda peças e acessórios, foram contabilizadas 25 no Mercado Central, 10 no Mercado Brandão, 5 no Padeiro e 2 no Torrone, totalizando 44 barracas e que empregam 88 pessoas.

Outra actividade que resulta da circulação da bicicleta, sobretudo a de carga, é o parque de estacionamento de bicicletas, construído no Mercado Central e que emprega 2 pessoas e têm capacidade para o estacionamento de 100 bicicletas. No entanto, e

segundo os dois trabalhadores, são parqueadas em média por dia 600 a 700 bicicletas. A taxa de estacionamento é de 1000.00 Meticais por hora. Para os comerciantes que exercem as suas actividades neste mercado, existe uma taxa especial de 1.500.00 Meticais por dia, em virtude de estes usarem de forma permanente o parque.

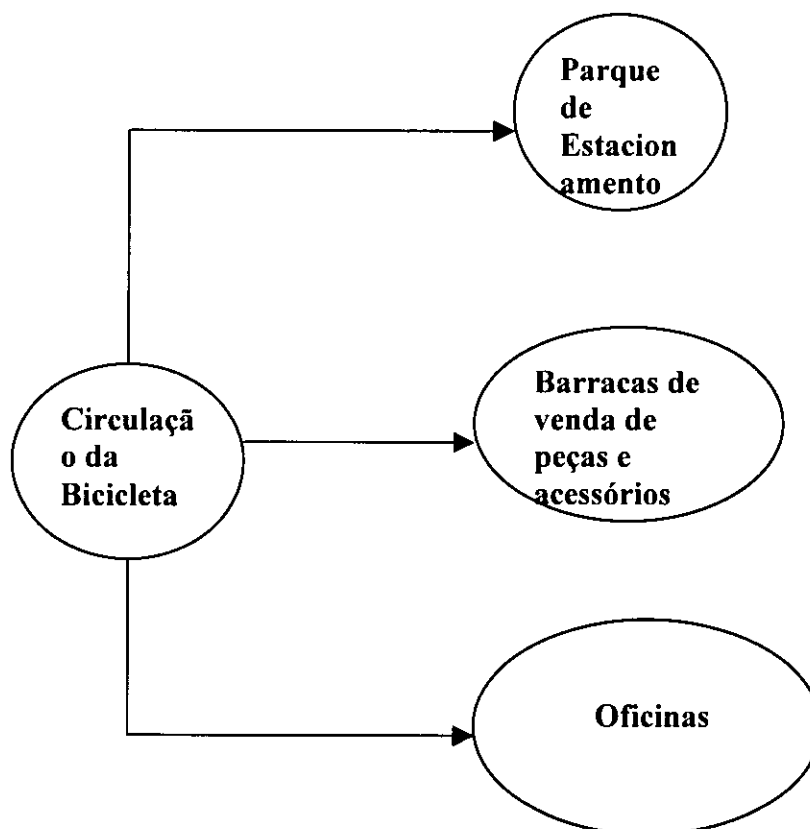
As 534 pessoas empregadas (mecânicos, vendedores de peças, acessórios e parqueadores), afirmaram que o surgimento e desenvolvimento das suas actividades está relacionada com o aumento de números de bicicletas em circulação, muitas delas envolvidas no comércio informal, segundo esquema apresentado na página 26 deste trabalho.

Tabela 6- Actividades resultantes da utilização da bicicleta de carga e número de pessoas que empregam

Tipo de actividade resultante	Nº por actividade	Nº de empregados	Serviço que presta
Oficinas	148	444	Montagen, reparação manutenção
Barracas de venda de peças e acessórios	44	88	Venda de peças e acessórios de bicicletas
Parque de estacionamento	1	2	Estacionamento de bicicletas
Total	193	534	

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Esquema de geração de actividades comerciais informais e postos de trabalho devido a circulação da bicicleta



Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

3. Contribuição na redução de preços de alguns produtos

Segundo Marlim (1990), os meios de transporte exercem influência no custo do produto final, podendo ser alto ou baixo, de acordo com o trabalho incorporado por estes. Quando este tem custo zero, os preços praticados são acessíveis, o que permite a rápida rotação dos produtos.

A utilização da bicicleta de carga nas actividades comerciais de natureza informal na cidade de Quelimane, tem contribuído para redução dos preços no mercado informal, tendo em conta que a maioria dos comerciantes que utilizam este meio, não incorporam qualquer taxa referente ao trabalho que este meio presta.

Do total dos entrevistados, 285 comerciantes ou seja 95% e que exercem as suas actividades de forma fixa, nos mercados, residências, escolas e unidades sanitárias, afirmaram não incorporarem qualquer taxa referente ao trabalho prestado pela bicicleta de carga. Este facto que foi observado pelo autor em diferentes locais dominados pelos informais, permite-lhes praticar preços relativamente baixos em alguns produtos (Vide tabela 7) e atrair muitos clientes, o que propicia a rápida rotação dos produtos. Os que realizam serviços de reparação ou concerto de aparelhos e artigos de uso, e que utilizam a bicicleta de carga, como meio de transporte, a situação é a mesma quanto a não inclusão da taxa.

Em relação aos 15 comerciantes ambulantes ou seja 5%, a incorporação da taxa de transporte no preço das aves, visa garantir uma manutenção e reparação regular das bicicletas, e esta taxa varia, segundo a distância percorrida pelo comerciante informal para atingir os aviários familiares localizados geralmente a distâncias que variam entre 15 e 40 quilómetros.

Tabela 7 - Preços de alguns produtos e artigos no comércio formal e informal

Produtos	Quantidades	Preços (em Meticais)	
		Com. Formal	Com. Informal
Óleo alimentar	750 ml	24.000.00	22.000.00
Farinha de milho	1 Kg	16.000.00	15.000.00
Açúcar branco	1 Kg	24.000.00	23.000.00
Açúcar amarelo	1 Kg	18.000.00	16.000.00
Leite condensado	1 lata	20.000.00	19.000.00
Arroz agulha	1 Kg	15.000.00	13.000.00
Feijão	1 Kg	10.000.00	8.000.00
Galinha	1	45.000.00	

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

CAPÍTULO IV

ACTIVIDADES COMERCIAIS PRATICADAS COM A CONTRIBUIÇÃO DA BICICLETA DE CARGA E SUA DISTRIBUIÇÃO NO ESPAÇO URBANO

Esta parte é dedicada as diferentes actividades comerciais de carácter informal, sua distribuição no espaço urbano e os espaços construídos pela bicicleta.

1. Actividades praticadas com a contribuição da bicicleta de carga

De acordo com a OIT (1993), *o sector não estruturado, que serve de sustento à população que nela participa, envolve uma série de actividades que variam de país para país, e estas representam em última instância, fonte de emprego e sobrevivência de muitas pessoas excluídas do mercado formal.*

É neste contexto que as actividades comerciais de carácter informal em Quelimane, constituem uma realidade, ocupando parte significativa da força de trabalho. Trata-se de actividades que consistem na venda de diversos produtos e artigos de origem agrícola, artesanal, industrial e pesqueira (Vide fotos 1, e 8, anexo). Também fazem parte destas actividades, serviços de rápida execução como a reparação de bicicletas (Vide foto 4, 5 e 6, anexo), aparelhos eléctricos; concerto de sapatos e guarda-chuvas; latoaria e artesanato (Vide Tabela 8)

A escolha dos produtos ou serviços, basea-se na maior procura por parte dos clientes, pois os rendimentos obtidos pela venda, muitas das vezes, são usados para necessidades imediatas. (Vide tabela 8).

Tabela 8 - Principais produtos de venda e serviços informais praticados

Produtos	Serviços
Arroz, açúcar, pão, bolachas	Reparação de rádios
Cadernos, esferográficas, lápis	// // ferros de engomar
Cigarros, fósforos	// // televisores e videos
Artigos de artesanato	// relógios de pulso e parede
Hortícolas e Vegetais	// bicicletas
Frutas	Concerto de sapatos
Peixe	// // guarda- chuvas
Aves	// // mobilário doméstico

Fonte : Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Do total dos comerciantes informais entrevistados, 240 ou seja 80% afirmaram dedicar-se a venda de produtos agrícolas, artesanais, industriais e pesqueiros; 45 isto é 15% dos entrevistados estão na reparação e concerto de diversos aparelhos eléctricos, de mobiliário doméstico, artigos e objectos de uso pessoal e os restantes 15, isto é 5%, são ambulantes e dedicam-se sobretudo a venda de aves ao longo das estradas, já que a malha ortogonal permite a estes encontrar na mesma estrada ou rua, clientes que passam e aqueles que são residentes próximos dessas vias de acesso (Tabela 9).

Tabela 9- Distribuição dos comerciantes informais segundo o tipo de actividades que praticam

Nº de comerciantes	%	Tipo de actividade
240	80	Venda de produtos e artigos diversos
45	15	Reparação de aparelhos eléctricos e concerto de artigos e objectos de uso pessoal
15	5	Venda de aves e peixe
300	100	Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

2. Distribuição das actividades no espaço urbano

De acordo com Júnior (1956), os meios de transporte rodoviários, permitem a intensificação das trocas comerciais, contribuindo igualmente para a dispersão das actividades no espaço onde elas são praticadas.

Na cidade de Quelimane, a bicicleta de carga assume um papel de destaque na dispersão do comércio informal. Assim, a circulação e flexibilidade da bicicleta de carga, permite que estas actividades se distribuam ao longo das estradas e seus cruzamentos, próximo das escolas, unidades sanitárias, casas particulares e principalmente nos mercados (Tabela 10).

As estradas onde circula a maioria dos comerciantes ambulantes são a avenida Julius Nyerere, Eduardo Mondlane, Heróis da Liberdade Nacional, Karl Marx e 25 de Junho, enquanto as actividades que resultam da circulação deste meio estão instaladas sobretudo ao longo das estradas e nos mercados (Vide Mapa 3, anexo).

Tabela 10- Actividades e serviços informais segundo as unidades de observação

Tipo de actividade	Unidade de observação
Venda de produtos e artigos de origem agrícola, industrial, artesanal e pesqueira	Ao longo das estradas e cruzamentos, barracas fixas nas residências e nos mercados
Reparação de aparelhos eléctricos, electrodomésticos, bicicletas, concerto de artigos e objectos de uso	Ao longo das estradas e nos mercados

Fonte : Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

De acordo com as autoridades municipais, a Cidade de Quelimane conta actualmente com 11 mercados, distribuidos pelos 5 bairros (Vide tabela 11), e segundo esta instituição municipal, considera-se mercado *todas as instalações, em locais vedados ou não, onde diferentes vendedores ou produtores promovem a venda ou facilitam a aquisição de diferentes tipos de produtos (frescos ou não), destinados ao abastecimento da cidade*. Segundo ainda esta instituição, existem 3 tipos de mercados na cidade de Quelimane:

I) **Mercados Reguladores**, destinados a concentração de todos os produtos que devem ser distribuídos pelos demais mercados da cidade ou vendedores por grosso ou retalho.

II) **Mercados de Bairro**, são os que, em instalações próprias e devidamente organizados, se destinam ao fornecimento de géneros e artigos a determinados sectores da área da cidade.

III) **Mercados Provisório ou Rurais**, são os autorizados em qualquer local público, a título transitório, até estarem construídos e entrarem em funcionamento os respectivos mercados de bairro.

Segundo esta tipologia, encontram-se na cidade de Quelimane, 4 mercados reguladores e 7 provisórios, não existindo os de bairro. No entanto e de acordo com a sr^a Amina, chefe do Departamento de Fiscalização dos Mercados, os mercados reguladores assumem um papel duplo, ou seja, de regulador e de bairro. (Vide tabela 11) e (Mapa 3, anexo).

Tabela 11 - Distribuição dos mercados na cidade de Quelimane segundo o tipo

Nome do mercado	Bairro de localização	Tipo
Central	1º	Regulador
Torrone	2º	Provisório
Icídua	2º	Provisório
Aquima	3º	Regulador
Sangariveira	3º	Provisório
Brandão	4º	Regulador
Padeiro	4º	Provisório
Santágua	4º	Provisório
Manhaua	4º	Provisório
Aeroporto	4º	Regulador
Namuinho	5º	Provisório

Fonte: CMCQ, 2002

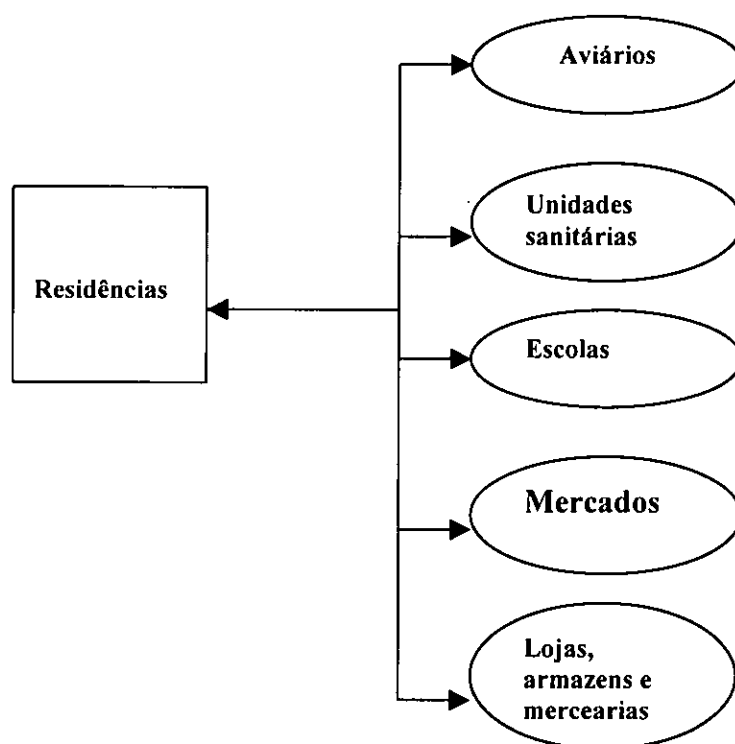
Como se pode observar o 1º bairro apresenta 1 mercado regulador construído no período colonial que abastece de produtos frescos e não frescos os residentes deste e fornece aos outros mercados provisórios. O 4º bairro apresenta 2 reguladores e 3 provisórios e isto deve-se a densidade demográfica e o facto de neste bairro estarem localizadas as principais terminais ferro e rodoviárias onde se aglomeram diariamente numerosas pessoas entre comerciantes, viajantes e simples compradores. O 5º é um bairro peri-urbano, onde a maior parte da população se dedica a agricultura e a actividade comercial é muito fraca mesmo no único mercado provisório.

3. Espaços construídos pela bicicleta de carga no comércio informal

De acordo com Sanchez (1988), a possibilidade de ampliação do comércio, vincula-se estreitamente ao crescimento e desenvolvimento dos meios de transporte, que ao apresentarem grande flexibilidade no espaço onde se inserem, põem em contacto permanente os centros de produção e os de consumo. Esta flexibilidade, permite a colocação do produto `a porta do consumidor ou então num ponto tao próximo, o que diminui a distância percorrida e economiza-se o tempo.

Na cidade de Quelimane, os espaços construídos pela bicicleta de carga envolvida no comércio informal, são os percursos e o lugar da prática da actividade, em fluxos que partem da residência do comerciante, segundo o esquema de circulação da bicicleta de carga utilizada nestas actividades.

Esquema de representação da origem dos fluxos e destinos da circulação da bicicleta de carga no comércio informal



Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Do total dos entrevistados, 285 comerciantes, ou seja 95% que exercem as suas actividades comerciais de forma fixa, percorrem distâncias diárias que variam entre 5 á 10 Km, entre a residência, local de compra e venda dos produtos, os restantes 15 comerciantes, isto é 5% realizam percursos diários que ultrapassam 20 Km em comércio ambulante de aves e peixe.

Os espaços construídos por estas bicicletas, variam constantemente no espaço e no tempo devido ao próprio carácter destas actividades que aparecem e desaparecem frequentemente no mesmo espaço ou noutro.

CAPÍTULO V

CAUSAS DA UTILIZAÇÃO DA BICICLETA DE CARGA NO COMÉRCIO INFORMAL E ESTADO DE CONSERVAÇÃO

Neste capítulo, são apresentadas as causas que levam os comerciantes informais a utilizarem a bicicleta de carga nas actividades que realizam e o estado de conservação das mesmas.

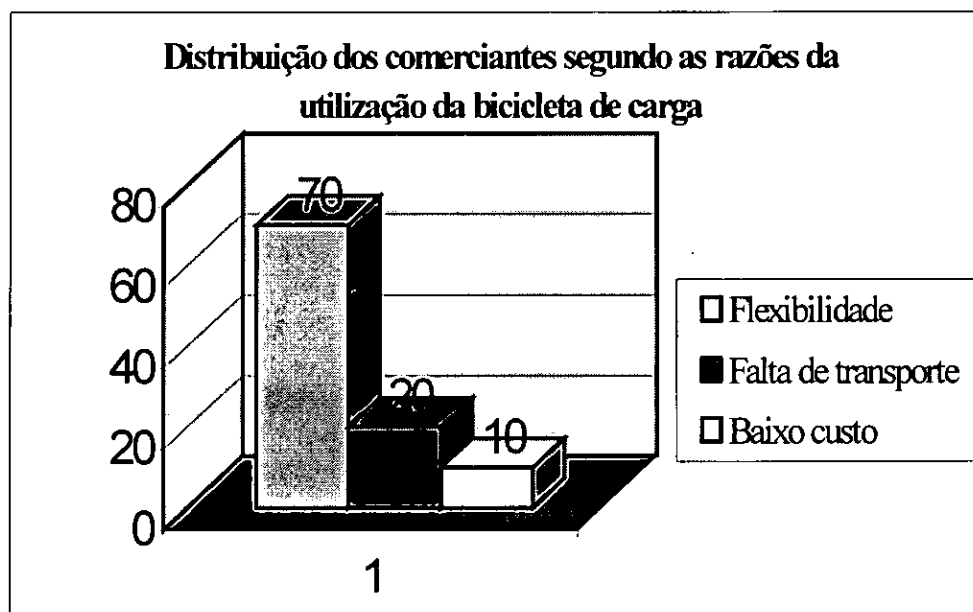
1. Causas da utilização da bicicleta de carga

A utilização da bicicleta de carga nas actividades comerciais de carácter informal na cidade de Quelimane, é um facto real, como se apresentou ao longo das páginas anteriores.

Do total dos comerciantes entrevistados, 210 que representam 70%, afirmaram optar por este meio devido a sua grande flexibilidade quanto ao acompanhamento das actividades comerciais, sobretudo para comerciantes com limitadas possibilidades de acesso a outros meios de transporte, enquanto que 60 ou seja 20%, preferem este meio e

apontam como razões a falta de transporte colectivo e semi-colectivo intra-urbano de passageiros e de carga. Os restantes 30, isto é 10% acham que os baixos preços praticados na compra e manutenção deste meio, estimulam o seu uso nestas actividades (Gráfico 1). No entanto, todos os entrevistados sublinharam que só a utilização da bicicleta, seja de qualquer tipo, é sempre influenciada pelo peso da tradição da população quanto ao uso deste meio.

Gráfico 1



Fonte : Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Em relação as razões do uso da bicicleta de carga (Vide foto 3, anexo) em detrimento de outros tipos como a de ciclismo e de lazer, todos os entrevistados afirmaram que a de carga apresenta uma estrutura esquemática e técnica que permite maior capacidade de carga e resistência de obstáculos naturais como por exemplo solos arenosos e lamacentos (Tabela 12). Isto, faz com que este meio tenha maior flexibilidade e acessibilidade a diferentes áreas suburbanas e periurbanas da cidade, onde o estado das vias de acesso é muito precário, devido por um lado ao mau estado de conservação e por outro, ao tipo de solos que na época seca, são muito arenosos e na época chuvosa, muito lamacentos.

Tabela 12- Tipo de bicicleta segundo capacidade de transporte e resistência aos obstáculos naturais

Tipo de bicicleta Utilizada	Capacidade		Resistência aos obstáculos naturais		
	Pessoas	Carga (Kg)	Buracos	Solo lamacento	Solo Arenoso
De carga	3	160	alta	Alta	Alta
De lazer	1	50 - 90	baixa	Baixa	Baixa
De ciclismo	1	50 - 70	baixa	Baixa	Baixa

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

A cerca do custo de cada unidade segundo o tipo e os preços das reparações mais frequentes, o autor visitou alguns locais de venda e oficinas de bicicletas, tendo constatado que em termos de venda, a bicicleta de carga, apesar da maior procura, o preço praticado é relativamente baixo comparado aos outros tipos, o mesmo observando-se nas reparações (Tabela 13).

Tabela 13 - Preço de cada tipo de bicicleta e das reparações mais frequentes

Tipo de bicicleta	Preço / unidade (Mts)	Principais reparações	Custo pela reparação (Mts)
De carga	900.000.00	<ul style="list-style-type: none"> • Cubo traseiro • Caixa de velocidade • Pneu • Câmara de ar 	5.000.00 5.000.00 2.500.00 1.000.00
De lazer	1000.000.00	<ul style="list-style-type: none"> • Pneu • Câmara de ar 	3.000.00 2.000.00
De ciclismo	1.100.000.00	<ul style="list-style-type: none"> • Pneu • Câmara de ar 	3.000.00 2.000.00

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Observando a tabela, nota-se que o custo por unidade da bicicleta de carga bem como os preços praticados nas reparações, são relativamente baixos comparados com os praticados noutros dois tipos. Segundo alguns comerciantes de bicicletas, entrevistados a propósito, a bicicleta de carga custa menos na sua importação devido a maior oferta por parte dos fabricantes, o que não acontece com os outros tipos, tidos como de menor procura. Contribui ainda para esta baixa de preços o facto de o mercado , formal e informal, dispôr de preços acessíveis de peças e acessórios para a bicicleta de carga, situação completamente diferente para os outros tipos.

Estado de conservação da bicicleta de carga envolvidas nas actividades de comércio informal

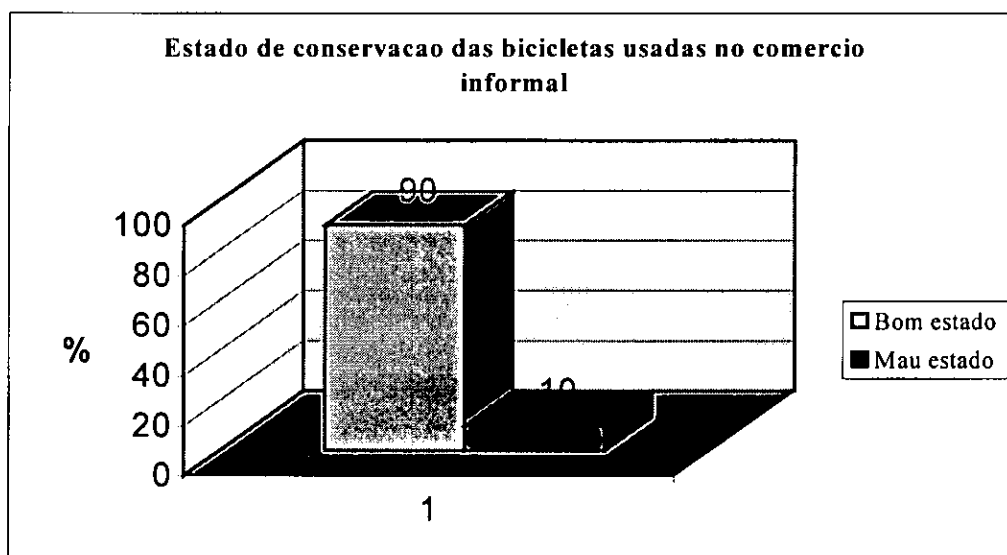
De acordo com Jaime Ribas, Comandante da Polícia Municipal, a circulação de bicicletas no espaço municipal, é regido por regras que vão desde o registo e obtenção da carta de condução do velocípede. Igualmente, exige-se que a bicicleta esteja em bom estado de conservação e que os utilizadores tenham idade igual ou superior a 15 anos

A rapidez, comodidade e grau de contribuição com que um meio de transporte apresenta, não só depende da acção motora, mas também do estado de conservação do próprio meio de transporte (Júnior, 1956).

As bicicletas utilizadas pelos comerciantes informais entrevistados, apresentam-se de uma forma geral em bom estado de conservação. O autor, com a ajuda de um técnico de bicicletas, observou mais de 1000 em circulação, das quais 300 dos comerciantes. Assim, 270 bicicletas ou seja 90% das observadas, apresentavam-se em bom estado, enquanto 30 que correspondem a 10% o estado era deficiente uma vez que tinham falta de componentes principais como travões, guarda-lamas e pedais.

O bom estado da maioria das bicicletas, segundo os proprietários, é determinado por preços acessíveis das peças e acessórios no mercado formal e informal, existência de muitas oficinas de bicicletas a preços também acessíveis e o facto de muitos proprietários terem noções básicas de manutenção ou reparação das bicicletas. As que se apresentaram com deficiências eram velhas(Gráfico 2).

Gráfico 2



Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

CAPÍTULO VI

PERFIL DOS COMERCIANTES INFORMAIS UTILIZADORES DA BICICLETA DE CARGA

Este capítulo trata do perfil dos comerciantes informais, onde é retratada na base do sexo, idade, estado civil e nível de escolaridade

1. O sexo

A população masculina na cidade de Quelimane totaliza 79.515 pessoas ou seja 52.9% enquanto que a feminina é de 70.601 pessoas representando 47.1% (INE, 1997).

Como mostra a tabela 14, grande parte dos comerciantes entrevistados são do sexo masculino totalizando 285 que corresponde a 95% enquanto as mulheres são 5 ou seja 5% da amostra. As poucas mulheres que participam nestas actividades, dedicam-se sobretudo a venda de produtos alimentares e pesqueiros.

Tabela 14: Distribuição dos comerciantes informais utilizadores da bicicleta segundo o sexo

Número de comerciantes	%	Sexo
285	95	Masculino
5	5	Feminino
300	100	Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

Segundo os entrevistados, a menor participação das mulheres nestas actividades prende-se com certos aspectos culturais de algumas pessoas da área de estudo de que estas devem confinar-se apenas em actividades domésticas e a agricultura. Contudo, as

poucas que se envolvem nestas, quer ajudando o marido ou a título individual, têm mostrado competência no fomento e crescimento dessas actividades.

2. A idade

Segundo a estrutura etária de Moçambique, a população jovem representa a maioria e por esta razão, o número de indivíduos nesta faixa a procura de emprego é maior e o nível de resposta a esta demanda é irrisória, facto que lança e engrossa a população sem emprego (INE, 1997).

Na cidade de Quelimane, o grupo etário juvenil totaliza cerca de 85.392 pessoas ou seja 56.9% da população total.

Do total dos entrevistados, 240 comerciantes ou seja 80% têm idades entre 15 a 20 anos, e estão no comércio informal por falta de emprego ou para ajudarem no rendimento da família enquanto 60 comerciantes ou seja 20% com idades compreendidas entre 22 a 30 anos, envolvem-se nestas por terem perdido emprego por vários motivos entre os quais o encerramento de muitas empresas que existiam em Quelimane (Vide tabela 15).

Tabela 15: Distribuição dos comerciantes informais segundo as idades e as razões da prática da actividade comercial.

Idade (anos)	Nº Comerciantes	%	Razões da pratica da actividade
15 – 20	240	80	Falta de emprego e auxílio a família
22 – 30	60	20	Perderam o emprego
Total	300	100	Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

3. O estado civil

A precocidade no matrimónio é uma realidade que se observa na maioria dos comerciantes informais na cidade de Quelimane.

Do total dos entrevistados, 252 comerciantes ou seja 84%, são casados⁶ e possuem idades compreendidas entre 16 a 23 anos enquanto que 48 isto é 16% também são casados mas com 24 a 30 anos (Tabela 16).

Tabela 16- Distribuição dos comerciantes informais segundo as idades e o estado civil

Nº Comerciantes	%	Idade (anos)	Estado Civil
252	84	16 a 23	Casados
48	16	25 a 30	Casados
300	100		Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

4. O nível de escolaridade

O nível de instrução de uma pessoa influencia a produtividade em qualquer actividade que ela exerce.

A maioria dos comerciantes informais na cidade de Quelimane, tem alguma instrução escolar. Do total dos entrevistados, 24 ou seja 8% não frequentou nenhum nível escolar, e muitos destes estão na venda de aves e peixes, 240 que representam 80% frequentaram o EP1 e dedicam-se a venda de produtos de primeira necessidade, artigos

⁶ Em função deste trabalho, considera-se pessoa casada todos/as que assim o declararam.

de uso pessoal, concerto e reparação de aparelhos eléctricos de uso pessoal e doméstico, actividades também realizadas pelos 32 ou seja 32% que terminaram o EP2 (Tabela 17).

Os comerciantes informais com alguma instrução escolar, afirmaram obter maior produtividade nas actividades que desenvolvem devido a capacidade de definição de actividades de rápido rendimento e registo de débito e crédito. Para o caso da bicicleta de carga, o nível de instrução ajuda na interpretação do manual de uso e utilização cuidadosa deste meio.

Tabela 17. Distribuição dos comerciantes informais segundo o nível de escolaridade e as actividades que praticam

Nível de escolaridade	Nº de comerciantes	%	Actividades praticadas
Nao estudou	24	8	Venda de aves e peixe
EP1	240	60	Venda de diferentes produtos e artigos de primeira necessidade, reparação e concerto de aparelhos eléctricos
EP2	36	32	
Total	300	100	Total

Fonte: Com base na informação dos comerciantes informais recolhida pelo autor, 2002

CONCLUSÕES

A utilização da bicicleta de carga no comércio informal, na cidade de Quelimane, está a contribuir no transporte dos comerciantes e dos diversos produtos e artigos que eles vendem, na redução do tempo de percurso entre o local de residência e de venda, na geração de actividades que empregam centenas de pessoas, na redução de preços de alguns produtos e artigos diversos.

A venda de produtos e artigos de primeira necessidade, a prestação de serviços de reparação de aparelhos eléctricos e concerto de artigos de uso doméstico e pessoal; a venda de aves e peixe são as principais actividades de natureza informal identificadas e que contam com a contribuição da bicicleta de carga.

As actividades praticadas, localizam-se em barracas fixas em residências, próximo das escolas e unidades sanitárias e principalmente nos mercados reguladores, enquanto aquelas que resultam da circulação da bicicleta estão ao longo das estradas, seus cruzamentos e nos mercados.

A circulação da bicicleta de carga utilizada pelo comerciante, permite a construção de espaços entre a residência do comerciante informal, os percursos e o lugar da prática da actividade.

As causas que levam a utilização da bicicleta de carga nas actividades de comércio informal são a grande flexibilidade quanto ao acompanhamento do comerciante informal nas actividades que ele pratica, a falta de transporte colectivo e semi-colectivo intra-urbano de passageiros e os baixos custos na utilização deste meio. Conclui-se que o peso da tradição representa uma grande causa, não nestas actividades, mas na utilização deste meio.

A maioria das bicicletas envolvidas nestas actividades circulam em bom estado de conservação, graças aos baixos custos na compra de peças e acessórios.

Os comerciantes informais que realizam estas actividades informais são na sua maioria do sexo masculino, com idades que variam entre 15 a 22 anos e casados.

A maioria dos comerciantes informais ou seja 60% frequentou o EP1, outros 32% o EP2 e estes comerciantes com certa instrução escolar definem melhor as actividades de rápido rendimento do que os restantes 8% que não frequentaram nenhum grau escolar.

A falta de emprego constitui a principal causa que leva muitos destes comerciantes informais a optarem por estas actividades.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

1. **BERNARDET, Maurice** (1985) *Le Sector des Transports*. Paris. França.

2. **BEKKERS, Hans & STOFFERES, Won** (1995) “ *Medicion Del Empleo no Sector no Estruturado de Pakistan: Ensayo de una Metodologia*”, Vol. 114, Genebra. Suíça.

- BIROU, Alain** (1982) *Dicionário de Ciências Sociais*. Editora Ebadril. Lisboa. Portugal.

- BUKOME, Iam & MERRENE – SKHOUMAR, B.** (1988) “ *Le Commerce Alimentare a Lumbumbashi*” Janeiro – Março: *Revue de Geographie*. Paris. França

- CALVANTI, Clóvis** (1978) “*Viabilidade do Sector Informal*” *A Demanda de Pequenos Serviços no Grande Recife*. Editora Série Estudos. Brasil

- CONSELHO MUNICIPAL DA CIDADE DE QUELIMANE** (2002) *Quelimane*. Moçambique

- DE VLETTER, Fion** (1992) *Sector Informal: Sabemos o que em Quando Vemos*. In: *Tempo* nº 1137. Maputo. Moçambique. Pp 18



8. **FARROK, Ghazi & OFUSUN, Yan** (1993) " Poblacion, Fuerza de Trabajo y Empleo." In: OIT n° 09. Genebra. Suíça.
9. **GINER, Francisco** (1987) "Everday structures and the Working of the real economy: going beyond the formal – Informal dicotomy. México
10. **INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA** (1997) IIRGPH – Resultados Definitivos do País. Maputo. Moçambique
11. **JORNAL GLOBO** (2002) " As diferentes aplicações da Bicicleta" In: Globo. Rio de Janeiro. Brasil .
12. **JORNAL NOTÍCIAS** (2001) " A bicicleta no comércio trans-fronteiriço entre Malawi e Moçambique" In: Noticias.08.09.2001. Maputo. Moçambique ↗
13. **JUNIOR, Rodrigues** (1956) Transportes de Moçambique. Lisboa.Portugal
14. **LASSO, Pablo** (2000) El Comercio Informal en Paises de America Latina. Santiago do Chile. Chile
15. **MERLIN, Pierre** (1990) Les Transportes Urbains. Paris. França

16. **ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO** (1993) "Statistics of Employment in the Informal Sector." In: 15^a Conferência Internacional Sobre Estatísticas Laborais. Genebra. Suíça.
17. **PREALC** (1987) El Sector Informal: Quince Anos Despues. Santiago do Chile. Chile
18. **WENSK**, Christan (1985) Economia de Transportes. U.E.M. Maputo. Moçambique
19. **WRIGHT**, Charles (1986) Estudo Sobre Alternativas do Transporte de Pessoas no Distrito Federal. São Paulo. Brasil
20. **RADIO MOÇAMBIQUE** (2001) "A bicicleta escoa todo o milho nas regiões fronteiriças com o Malawi" In: RM. 06.10.01. Maputo. Moçambique.
21. **SANTOS**, Milton (1979) O Espaço Dividido. Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. Editora Francisco Alves. Rio de Janeiro. Brasil.
22. **SANCHEZ**, Vicente (1988) Estructuras de Lo Cotidiano y Funcionamento de " La Economia Real En Las Ciudades: mas alla de la dicotomia formal-informal" México.

Roteiro de perguntas abertas

1. Em que bairro vive, qual a sua idade, estado civil e nível de escolaridade?
2. Que tipo de actividade exerce e porquê?
3. Porquê está envolvido nesta actividade e em que lugar a pratica?
4. Nesta actividade que tipo de bicicleta utiliza?
5. Quais as causas da utilização ou recurso deste meio?
6. Que tipo de contribuição a bicicleta presta na sua actividade diária?
7. Inclui qualquer percentagem no trabalho feito pela bicicleta? Porquê?

CIDADE DE QUEI

36° 50'

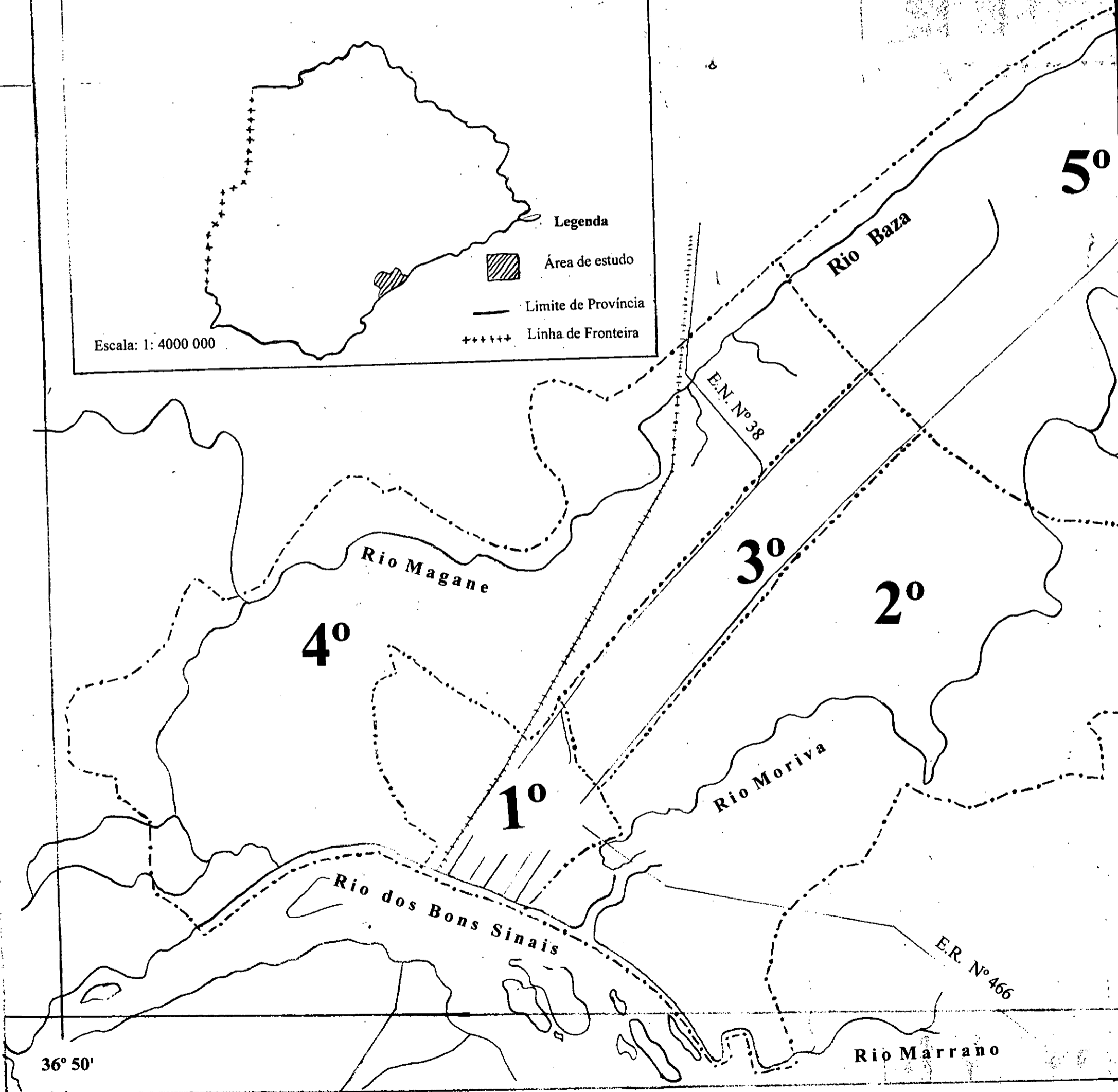
LIMITESE DIVISÃO ADMIN

Enquadramento Geográfico na Província da Zambézia

Escala: 1: 4000 000

Legenda

- Área de estudo
- Limite de Província
- Linha de Fronteira

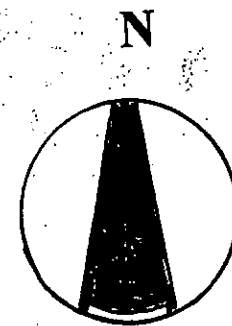


36° 50'

Fonte : Elaborado pelo autor com base em:
INPF (1985)

LIMANE

ISTRATIVA 37° 00'



E.R. Nº 470

Mapa 1

LEGENDA

- . . . - Limite da Cidade
- - Limite dos Bairros

Lagoa Segundo

Escala : 1:50 000

17° 55'

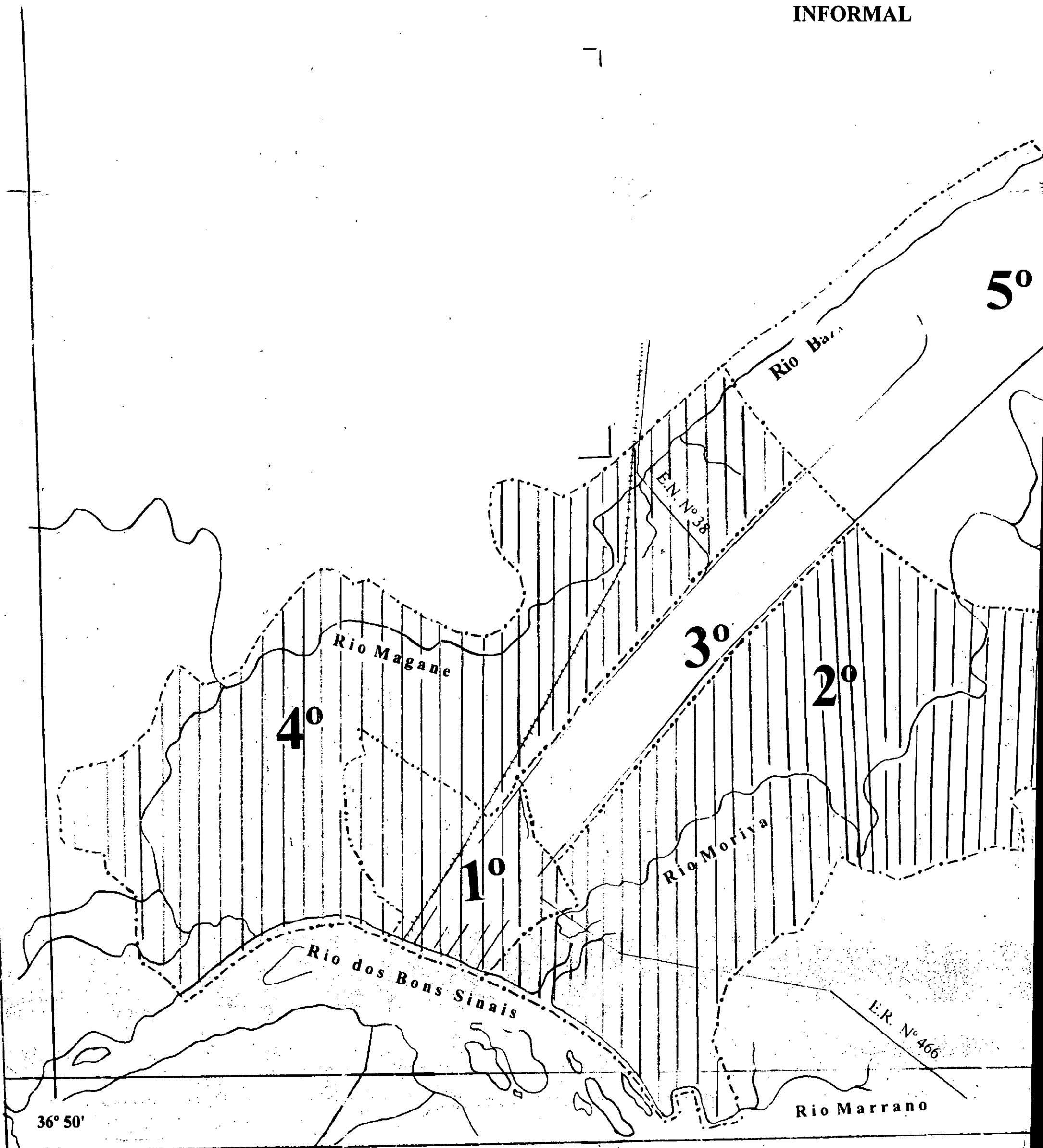
Lagoa Miamo

CIDADE DE QUEL

LOCALIZAÇÃO ESPACIAL DO COMÉRCIO

INFORMAL

36° 50'



36° 50'

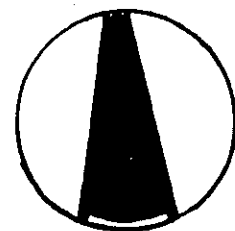
Fonte : Elaborado pelo autor com base em:
INPF (1985)

IMANE

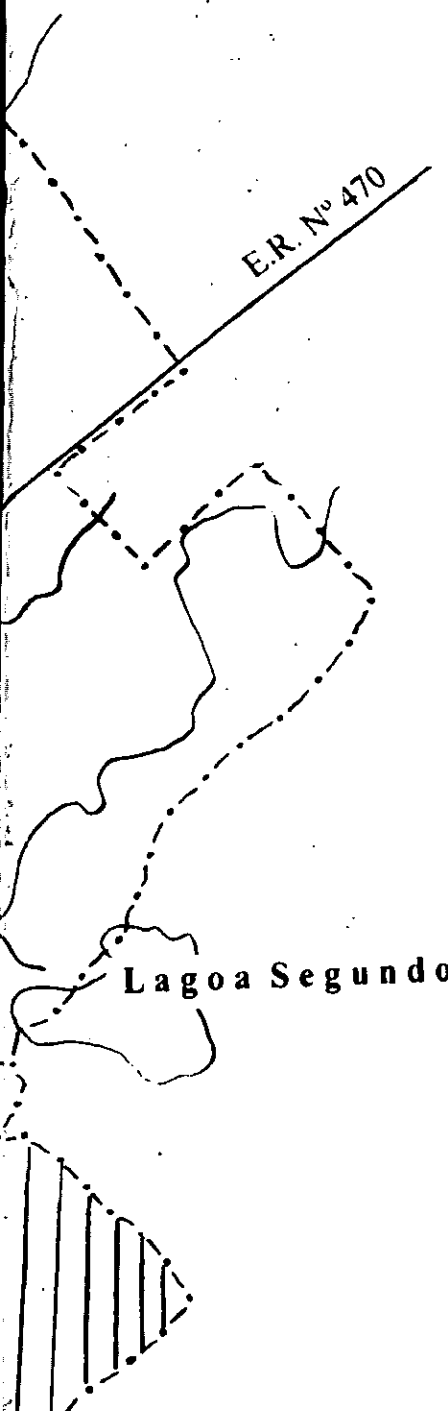
CIO

37° 00'

N



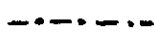
E.R. Nº 470



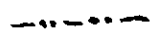
Mapa 2



Bairro de Predominância do Comércio Informal



Limite da Cidade



Limite dos Bairros

Escala : 1:50 000

17° 55'

Lagoa Miamo



Foto 1 - Comerciantes informais em plena actividade no interior do Mercado Central e no fundo algumas barracas de venda de produtos e artigos diversos.



Foto 2 - Uma cadeia de barracas de venda de bicicletas de carga no Mercado Brandão.



Foto 3 - Uma mulher comerciante carregada na sua bicicleta de carga .



Foto 4 - Uma oficina de bicicletas localizada no Mercado Central .



Foto 5 - Uma cadeia de barracas de venda de peças e acessórios e oficinas de bicicletas no Mercado Central



Foto 6 - Oficinas de bicicletas no Mercado Padeiro

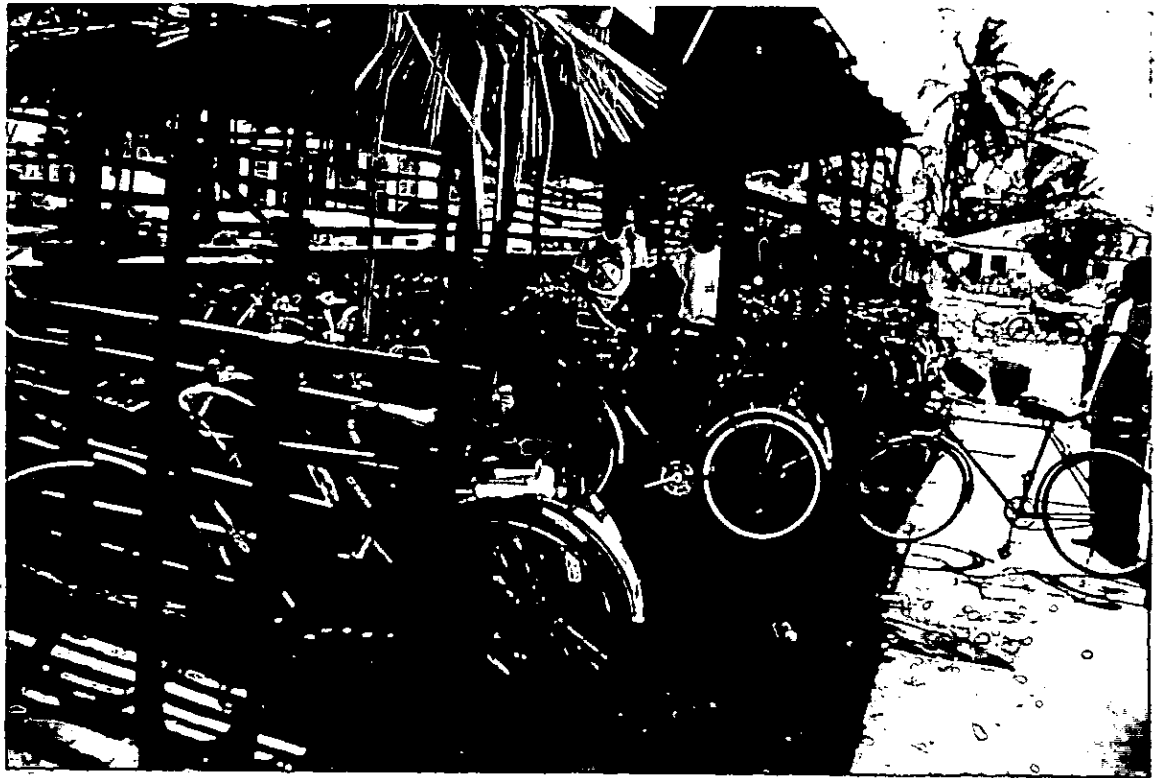


Foto 7 - Parque de estacionamento de bicicletas no Mercado central e no interior os dois trabalhadores .



Foto 8 - Comerciantes e compradores no interior do mercado Aquima.