



O Contributo dos Serviços De Táxi Mota na Geração De Emprego dos Jovens nas Autarquias Locais. Estudo de Caso da Cidade de Pemba (2020-2024)

Hélio Ramos Meneses, Escola Secundária de Gingone Pemba- Moçambique ¹
Tamar Fernando dos Santos Aly, Universidade Católica de Moçambique, Moçambique ²

Resumo

No mundo globalizado o desemprego tem sido um problema recorrente, por exemplo em países em desenvolvimento o empreendedorismo é um dos refúgios para o emprego, onde os jovens buscam a satisfação das suas necessidades implementando pequenos negócios. O estudo pretende analisar o contributo dos serviços de táxi-mota na geração de emprego dos jovens na cidade de Pemba durante o período de 2020 a 2024. Metodologicamente recai em uma pesquisa mista, combinando métodos quantitativos e qualitativos. Para o desenvolvimento desta pesquisa, foram abrangidas dezasseis (16) pessoas, nomeadamente: 15 Jovens operadores de táxi mota, mota e 1 Vereador de transporte do CMCP. Os instrumentos de colecta de dados utilizados para a abordagem qualitativa foram observação directa e entrevista semiestruturada e para abordagem quantitativa foram os questionários estruturados e análise documental. Por conseguinte, o estudo revela que, a partir de 2021, houve um aumento gradual e significativo de jovens a ingressar nesta actividade, com um crescimento expressivo em 2023 e 2024. Ademais, os serviços de táxi-mota constituem uma importante fonte de geração de emprego e rendimento para os jovens da cidade de pemba. Porém, os serviços de táxi-mota não cobrem os serviços básicos de qualidade como saúde, educação e habitação. Portanto, este sector possui grande potencial para a criação de emprego, neste contexto há necessidade de criação de uma base de dados digital e actualizada sobre o número de operadores de táxi-mota licenciados, o estado de regularização fiscal e melhoramento de vias de acesso.

Palavras-Chaves: Táxi-mota, Geração de emprego, Jovens.

Introdução

Os primeiros moto-táxis apareceram na Nigéria, nos finais dos anos 70 e a sua expansão teve lugar em meados dos anos 80. Permite acompanhar o seu gradual aparecimento em vários países africanos, na sua maioria na costa ocidental africana, principalmente nas cidades e em localidades próximas, cujos habitantes necessitam de se deslocar regularmente à cidade (Bialoborska, 2017).

Em Moçambique, os serviços de táxi-mota expandiram-se como uma resposta ao crescimento populacional urbano e à necessidade de emprego informal. Portanto, a precariedade dos serviços

¹ hediomeneses@gmail.com

² tali@ucm.ac.mz

e a limitação dos destinos de transporte público faz com que muitos dependam dos serviços informais de táxi-mota.

Para António (2021), “a ausência de um sistema de transporte público que possa ser considerado eficiente, juntamente com a demanda cada vez maior por deslocamentos urbanos entre os cidadãos, contribui de maneira significativa para a popularização desse tipo de serviço que se tornou tão concorrido e procurado”.

Diante da vulnerabilidade socioeconómica, os serviços de táxi-mota emergiram como uma alternativa de geração de emprego e renda para os jovens. Em Pemba, essa actividade tem crescido rapidamente devido à elevada demanda por mobilidade urbana em áreas com infra-estrutura de transporte limitada. Este sector tem demonstrado capacidade de absorver uma grande quantidade de mão-de-obra jovem, preenchendo lacunas deixadas pelo mercado formal de trabalho. A pesquisa tem como objectivo de analisar o contributo dos serviços de táxi-mota na geração de emprego dos jovens na cidade de Pemba entre 2020-2024.

O emprego juvenil representa um desafio significativo para o desenvolvimento socioeconómico de Moçambique, especialmente nas autarquias locais. Na última década, a urbanização acelerada, combinada com o crescimento populacional e a falta de oportunidades de trabalho formal, tem deixado uma parcela considerável de jovens à procura de alternativas para encontrar emprego.

Segundo OMR (2021), “a inexistência de empregos formais e as promessas de empregos formais e as promessas de emprego não cumpridas constituem um aspecto que afecta profundamente os jovens locais, confirmando a falta de relação dos grandes projectos de investimento com o tecido económico local”.

O crescimento dos serviços de táxi-mota na cidade de Pemba tem desempenhado um papel significativo na mobilidade urbana e na geração de emprego, especialmente entre os jovens. Esse fenómeno reflecte tanto a falta de oportunidades formais de trabalho quanto a expansão da economia informal nas autarquias locais.

Durante o período da pandemia (2020-2021), verificou-se a redução das actividades económicas nos sectores de turismo, comércio e transporte. Muitos jovens enfrentaram

dificuldades para ingressar no mercado de trabalho devido às restrições sanitárias e à desaceleração económica.

A situação da redução das actividades económicas contribuiu para o aumento de desemprego e agravou com instabilidade devido às consequências dos conflitos armados em Cabo Delgado e das manifestações pós-eleitorais em Moçambique.

Portanto, é notório que a situação de desemprego não se verifica apenas aos jovens não alfabetizados mais também aos alfabetizados.

Diante dessa realidade, nos últimos cinco anos, muitos jovens têm recorrido ao sector informal como alternativa para a geração de emprego e renda, sendo os serviços de táxi-mota uma das actividades de maior destaque entre eles. Portanto, constatando esses factos, surge a necessidade de questionar: até que ponto os serviços de táxi-mota contribuem na geração de emprego dos jovens na cidade de Pemba no período de 2020-2024?

Este estudo poderá oferecer uma análise detalhada das formas como os serviços de táxi-mota podem contribuir para a geração de emprego juvenil nas autarquias locais (cidade de Pemba). A pesquisa oferece novas perspectivas para debates académicos sobre estratégias de geração de emprego e pode servir como base para futuros estudos comparativos em outras autarquias nacionais e internacionais.

2. Enquadramento Teórico

O enquadramento teórico recai a todos autores que usou-se como referência na pesquisa como segue a tabela abaixo:

Tabela 1: *Teorias bases*

Termo	Definição Básica
Mota -Táxi	É uma alternativa informal de transporte urbano amplamente utilizada por sua flexibilidade, baixo custo e rapides (Mfinanga e Ochieng, 2020). Os serviços de moto táxi nos últimos anos em Moçambique vem ganhando grande relevo por trazer a componente da diversificação no mundo dos transportes trazendo o aspecto da valorização da colectividade e por outro lado, o apoio económico dos operadores destes serviços.
Emprego	É mas do que uma ocupação remunerada, um vínculo que envolve direitos, deveres e expectativas de estabilidade e protecção social (Antunes, 2020).

	Este conceito traz o verdadeiro conforto de emprego que não apenas ilustra os benefícios económicos como a renda mais também, agrega valores sociais aos envolvidos.
Jovem	Em Moçambique jovem refere-se indivíduo com idade compreendido entre 15-35 anos, essa faixa etária reflete a realidade demográfica do país, onde mais de 60% da população tem menos de 35 anos de idade (INE, 2023). Indivíduo em transição entre a infância e vida adulta com faixa etária entre 15 e 24 anos (ONU, 2020).
Autarquias Locais	São instituições fundamentais de governação descentralizada, com a missão de aproximar o estado dos cidadãos e promover o desenvolvimento local participativo (Silva, 2020). Em Moçambique as autarquias locais desempenham um papel fundamental na promoção do desenvolvimento local, prestação de serviços públicos e aproximação entre o estado e os cidadãos.

Fonte: adaptado pelos autores, (2025).

2.1 Fundamentação Teórica

2.1.1 A Evolução dos Jovens empregados no Sector de Táxi-Mota

A evolução dos jovens empregados no sector de táxi-mota reflecte um aspecto importante da economia informal nas cidades em desenvolvimento, especialmente em países como Moçambique. O aumento do desemprego juvenil e as dificuldades de acesso ao mercado formal de trabalho têm levado muitos jovens a buscar alternativas informais de geração de renda.

O sector de táxi-mota tem sido uma resposta ao crescente desemprego juvenil em diversas regiões do mundo, especialmente na África e na América Latina. Segundo dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2022), cerca de 30% da população economicamente activa no sector informal em Moçambique está envolvida no transporte de passageiros por motocicletas. Esse número demonstra o peso da actividade na absorção de mão-de-obra jovem.

Nesse contexto, o sector de táxi-mota tem-se destacado como uma das principais fontes de emprego e mobilidade urbana para a juventude. A mobilidade urbana nas grandes cidades e nas cidades de porte médio, como Pemba, tem-se tornado um desafio, especialmente com o crescimento populacional e a falta de infra-estrutura de transporte público. Nesse cenário, os serviços de táxi-mota surgem como uma solução rápida, acessível e eficiente para a demanda

crescente por transporte. A flexibilidade do serviço, a baixa barreira de entrada e a alta demanda de passageiros são alguns dos factores que tornam o sector tão popular entre os jovens.

Paradoxalmente a estes pontos levantados em torno da evolução dos serviços também levanta-se questões sobre a qualidade de vida dos motoristas.

2.1.2. O Impacto Socioeconómico dos Serviços de Táxi-Mota na Geração de Emprego

Nos últimos anos, os serviços de táxi-mota têm desempenhado um papel crucial na geração de emprego e no incremento das condições de vida dos jovens, especialmente em várias áreas urbanas e semiurbanas.

Segundo Moura (2020), este sector informal oferece oportunidades de trabalho para jovens com baixo nível de escolaridade e recursos financeiros limitados, permitindo-lhes obter rendimentos e melhorar o seu padrão de vida.

A educação profissional ainda enfrenta desafios significativos para garantir inserção qualificada no mercado de trabalho, embora a formação técnica seja voltada para empregabilidade, muitos cursos não conseguem acompanhar as demandas reais das empresas, resultando em baixa ocupação e rendimentos modestos (Ikuta e Monteiro, 2022).

O crescimento dos serviços de táxi-mota tem sido impulsionado pela demanda por transportes acessíveis e rápido em zonas onde a infraestruturas rodoviárias é precária. Estudos indicam que este sector absorve uma parte significativa da mão-de-obra jovem, especialmente em contextos de elevado desemprego formal (Silva & Chaves, 2019).

Os serviços de táxi-mota permitem aos jovens gerar rendimentos diários que contribuem para a melhoria das suas condições de vida. Estudos apontam que muitos destes trabalhadores utilizam seus ganhos para sustentar suas famílias, investir na educação de seus filhos e até mesmo iniciar pequenos negócios paralelos (Ferreira & Lopes, 2020).

Além disso, a inclusão financeira dos serviços de táxi mota tem aumentado, com alguns deles tendo acesso a microcréditos e programas de financiamento voltados para trabalhadores informais (Banco Mundial, 2021).

Portanto estes actos podem se resumir no desenvolvimento como Matta e Verdan (2023) ao se referem que o fim último do desenvolvimento é a sustentabilidade e equidade, e dizem o

desenvolvimento evoluiu da ênfase no crescimento económico para incluir dimensões humanas, sociais e ambientais.

É notório que o reconhecimento dos autores acima em relação aos serviços de táxi-mota é de extrema importância, visto que, estes serviços oferecem ampla gama de benefícios sociais e económicos porém, um aspecto a não se ignorar é a ausência crítica do desequilíbrio do emprego, e a fragilidade de aplicabilidade das políticas públicas.

Percebe-se com os autores que o segmento de táxi-mota representa as desigualdades sociais e a carência de execução das políticas públicas voltadas aos jovens e mobilidade nas cidades. Portanto, esses serviços embora tragam benefícios imediatos, um certo grau de autonomia económica e financeira e aumento da segurança económica também coloca os trabalhadores em situação de constante vulnerabilidade como ausência de proteção social, acidentes e variação de renda.

Em nações do leste Africano, os serviços de táxi-mota tem apresentado desenvolvimento não apenas pela demanda por meio de transporte rápido e acessível, mas também devido a disponibilidade de crédito para a compra de motorizadas.

Apesar de ser mais comum em outras áreas, o sector de economia colaborativa na África tem crescido rapidamente, impulsionando a rápida urbanização, alta taxa de desemprego formal entre os jovens. Estes factos, criam um ambiente propício para a possível formalização dos taxistas.

Diversos países implementaram políticas públicas bem-sucedidas no apoio aos pequenos comerciantes, promovendo a geração de emprego. Na África, países como Ruanda implementaram políticas de simplificação de licenças comerciais e redução de impostos para pequenos negócios, o que resultou em um aumento significativo na formalização de empreendimentos e geração de empregos (UNCTAD, 2020).

2.1.3 Os serviços de Táxi-Mota como oportunidade de trabalho para Jovens

O crescente défice de oportunidades de trabalho no sector formal, não só para jovens, mas também para as pessoas mais velhas, tem sido uma das principais explicações do dinâmico crescimento do número de táxi motas. O emprego, criado pelos próprios motociclistas, existe e desenvolve-se fora do controle do estado, de forma totalmente informal e irregular.

Segundo Siteo (2024) sem reformas estruturais e políticas públicas eficazes, os jovens continuarão a recorrer ao sector informal- como os serviços de táxi-mota, que embora oferecem oportunidades permanecem vulneráveis, desregulado e precário.

Portanto, através de políticas públicas eficazes que promovam a regulamentação e o apoio aos pequenos comerciantes, é possível transformar desafios em oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento económico e social do país. A formalização e o fortalecimento do sector não apenas melhoram as condições de trabalho dos operadores, mas também ampliam a oferta de serviços de transporte de qualidade da população.

Os estudos feitos por (Carvalho, 2025) e (De Carvalho, 2022) oferecem contribuições significativas para a compreensão das dinâmicas do trabalho no sector de transporte em contextos urbanos. Carvalho foca na análise crítica da plataformação do trabalho dos motoristas de aplicativos de fortaleza, destacando questões como a precarização laboral e a falta de regulamentação e segurança na atividade

Na visão de Feijó (2020), a juventude moçambicana enfrenta enormes desafios para a inserção no mercado de trabalho formal, recorrendo frequentemente actividades informais, como moto-táxis e comércio de rua, para garantir o sustento diário.

Portanto é notório o papel económico do táxi-mota, ele não só serve como solução temporária do desemprego mais também, como uma componente de uma realidade mais ampla que demanda investimento em uma capacidade profissional, melhoria na infraestrutura urbana e iniciativas de formalização de emprego.

3. Metodologia do Trabalho

A pesquisa recorreu a abordagem mista, combinando métodos quantitativos e qualitativos. Nesta vertente, a pesquisa mista possibilitou uma análise abrangente do contributo dos serviços de táxi-mota, permitindo a triangulação de dados e oferecendo uma perspectiva mais detalhada sobre o seu impacto na geração de emprego e na Melhoria das Condições de Vida dos jovens. Assim permitiu a compreender tanto os aspectos subjectivos (para analisar políticas e percepções/experiências dos envolvidos) quanto os objectivos (dados estatísticos e indicadores socioeconómicos).

Portanto, com base nos objectivos específicos foi possível descrever como ocorreu a evolução do emprego dos jovens no sector de táxi mota, avaliou-se as relações de causa e efeito entre o serviço de táxi mota e as condições socioeconómicas dos jovens e explicar a influência das políticas públicas no sector. Os dados foram obtidos através de entrevistas semi-estruturadas e questionário estruturado a Dezasseeis (16) participantes sendo 15 jovens operadores de táxi mota e 1 autoridade local.

Os Jovens Operadores de táxi mota representam o grupo central da pesquisa, pois são uma parte dos principais beneficiários e protagonistas dos serviços de táxi-mota na cidade de Pemba. A escolha do grupo justifica-se pela relevância para o objectivo do estudo, visto que são directamente envolvidos na geração de emprego por meio da actividade de táxi-mota. Os operadores de táxi-mota permitiram compreender como a actividade contribui para o sustento económico e melhoria das condições de vida. A autoridades local foi essencial para garantir uma visão institucional e normativa. São responsáveis por implementar e monitorar políticas públicas que regulamentam o serviço de táxi-mota. Ajudam a compreender como as políticas locais impactam directa ou indirectamente o sector de táxi-mota.

A escolha dos participantes foi feita com base a critérios de conveniência pois não se tinha o número exacto dos operadores de táxi-mota, visto que nem se encontram registados, não só, mais também, foi difícil convencer os operadores de táxi mota para aderir aos questionários devido situações de instabilidade política que se vive em Cabo Delgado e falta de tempo para responder. Este cenário induziu a opção pelo critério de saturação que consiste em fazer as entrevistas e ao observar que as respostas têm tendências de ser repetitivas interromper o ciclo de entrevistas para economizar o esforço (Rahimi & khatooni, 2024). Os dados quantitativos foram processados através de inferência estatística (Excel versão 2016) e colectados através de questionários a autoridade local aos jovens operadores de táxi da cidade de Pemba e para análise de dados qualitativos recorreu-se a grelha de análise de conteúdo, uma técnica usada para análise e interpretações de discursos.

4. Resultados e Discussão

Nesta secção apresentam-se os resultados obtidos a partir da análise feita dos dados colhidos a partir das entrevistas e questionários sobre dados socioeconómicos feitas aos participantes.

4.1 O impacto socioeconómico dos serviços de táxi mota na geração de emprego

Segundo Siteo e Tivane (2024), a cidade de Pemba possui cerca de 260.049 habitantes, com aproximadamente 157.000 em Idade activa (46 % da população, dos quais 52% mulheres e 48% homens).

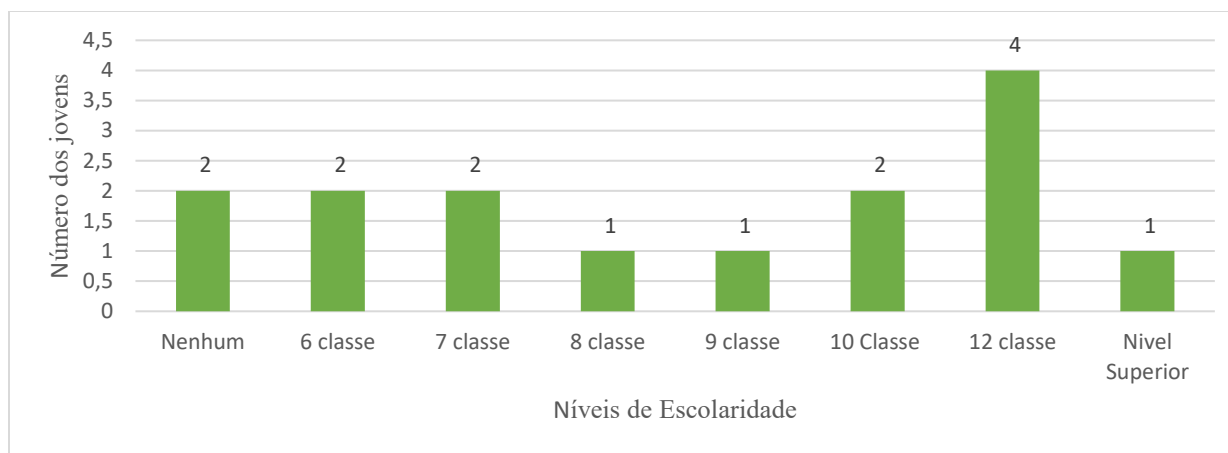
A economia de Pemba é diversificada, com destaque para o sector de serviços, comercio e turismo. No entanto, o desenvolvimento económico não tem sido acompanhado por uma redução significativa da pobreza e do desemprego juvenil. Muitos jovens recorrem ao sector informal, destacando-se os serviços de táxi mota como uma alternativa viável de geração de renda (Moura 2020).

Os dados pessoais recolhidos sobre os jovens operadores de táxi mota na cidade de Pemba mostram um perfil diversificado em termos de idade, nível de escolaridade e a condições de posse do meio de trabalho (motorizada).

Em relação à faixa etária, dos quinze (15) operadores de táxi mota inquiridos, observa-se que a maioria dos inquiridos, seis (6) tem entre 21 a 25 anos, seguidos por quatro (4) que estão na faixa etária de 26 a 30 anos, três (3) entre 15 e 20 anos e apenas dois (2) tem entre 31 a 40 anos. Esses dados mostram que os serviços de táxi mota é uma actividade predominantemente exercida pelos jovens (homens).

Assemelhou-se os serviços de táxi mota com idade escolar normal definida pela lei moçambicana de sistema nacional de educação. Portanto, a idade inicial escolar estabelecida a nível nacional é de 6 anos para a primeira classe. Nesta vertente, as respostas em relação a idade dos operadores todos em regra escolar teriam terminado o nível medio escolar. Porém, dois deles não possuem qualquer nível de escolaridade, enquanto os demais apresentam níveis que vão desde a 6ª classe até o ensino superior como aponta o gráfico abaixo.

Gráfico 1: Nível de Escolaridade dos Jovens Operadores de Táxi-Mota



Fonte: Autores, (2025).

É notório com os dados do gráfico acima mostram que a maioria dos jovens que actuam nos serviços de táxi -mota tem o nível medio correspondente a 12ª classe, estes totalizam quatro (04). Este detalhe demonstra que, mesmo com um nível educacional relativamente alto, a falta de oportunidade formal de trabalho leva os jovens a optarem pelos serviços informais como forma de ganhar dinheiro e a vida informação que de acordo com estudo de (Ikuta e Monteiro 2022). Um dado especialmente importante é que apenas um (01) jovem possui um diploma universitário. Este dado pode ser analisado em duas vertentes:

Por um lado, conclui-se que o sector atrai jovens com formação académica inferior, por outro lado mais positivista é considerável que os com grau académico superior não tem dificuldades no mercado de trabalho formal. Portanto esta divergência e disparidade levanta questões como a efectividade das politicas de inclusão profissional para jovens formados e destaca a desconexão entre o sistema educacional e o mercado de trabalho evidenciando que este serviço é mais comum entre aqueles com menor qualificação académica.

Os jovens enfrentam diariamente dificuldades para ingressar no mercado de trabalho, esta escassez pode ser resumida por duas razões: por um lado pelo aumento de jovens formados a procura de emprego formais portanto, este facto exige aumento de empresas e expansão de negócios, e por outro lado, a dificuldade de '*saber fazer*' isto é: existem muitos jovens com conhecimento teórico com pouca ou mesmo ausência de experiência pratica o que exigem mais

custos para empresas contratantes. Estas dificuldades são mais acentuadas nas ultimas duas décadas, no passado, só a formação académica e um bom nível dos conhecimentos técnicos na área específica eram levados em conta, a situação actual é bem diferente. Hoje, o profissional deve apresentar outras habilidades, um pouco mais do que uma Licenciatura ou uma formação profissional.

Um aspecto encorajador é que dos quinze (15) jovens inquiridos, maior parte dos jovens nove (9) utilizam sua própria motorizada para realizar serviço de táxi, enquanto os outros seis (6) operam sob um regime de contracto, utilizando motorizadas de terceiros. É importante realçar que dos nove (9) proprietários anteriormente referenciados, seis (6) deles adquiriram as motos com os antigos proprietários tendo celebrado um contrato de renda fixa mensal e atingindo um dado valor acordado a moto passa para o operador.

Existe uma preocupação relativamente a qualidade de vida que os operadores de táxi-mota têm levado em relação ao acesso a saúde, educação e habitação. Dos nove (9) taxistas que possuem meios próprios 6 tem casa precárias feitos de “pau a pique” e 3 morram nas casas dos pais. E dos seis (6) que operam subcontrato três (3) morram nas casas dos pais, dois (02) na família das esposas e apenas um (1) tem casa própria com material de “pau a pique”.

Este dados divergem com estudos feitos por Ferreira & Lopes (2020) que indicam que os serviços de táxi mota tem contribuído de forma positiva na geração de renda, acesso a saúde e educação. Porém, Ferreira e Lopes não demonstram a qualidade de saúde, educação e as condições de vida dos operadores. É importante refletir-se detalhadamente em torno do tipo das condições de vida que os taxistas tem acesso. Busca-se uma análise contemporânea dos estudos de desenvolvimento que realçam a importância da qualidade dos serviços que a comunidade tem acesso.

Os dados mostram que os serviços de táxi mota sejam por meios próprios ou subcontratado, a renda tem sido insuficiente para a construção de casas convencionais, na medida que a idade aumenta os jovens criam família e o número de agregado familiar se multiplica. O facto de insuficiência financeira, conduz o jovem a manter a dependência dos pais e pressiona a criar e procurar mecanismos alternativos para a sobrevivência. É importante que existam políticas traçadas e exequíveis por forma a promover a inclusão social dos jovens operadores de táxi mota.

Autores referenciados como Moura (2020), Silva & Chaves, 2019), Ferreira & Lopes (2020) Banco Mundial (2021) trazem uma análise positivista dos serviços de táxi mota no desenvolvimento e no crescimento económico. Portanto, eles refenciam que os serviços de táxi mota auxiliam no rendimento familiar e contribuem na redução dos dependência financeira. Porém, eles não fazem uma análise detalhada em relação a precariedade destes indicadores e a importância de emprego nas autarquias locais. A expressão de emprego definida por Antunes, (2020) referencia que emprego vai além de uma fonte de renda mais também uma forma de estabilidade e proteção social.

Os dados colectados indicam que o sector de táxi-mota para além de ter um impacto negativo relativamente a habitação tem um impacto significativo na geração de emprego e na melhoria das condições socioeconómicas dos jovens. A maioria dos entrevistados relatam melhorias na qualidade de vida, o que sugere que essa actividade é uma alternativa viável para a geração de renda em um contexto de escassez de empregos formais. A capacidade dos 7 jovens de investir em terrenos, moradias e educação demonstra que os serviços de táxi-mota podem proporcionar autonomia financeira e perspectivas de crescimento a longo prazo.

Tabela 2: Rendimento mensal dos Jovens operadores de táxi mota

Nº dos jovens entrevistados	Rendimento Mensal (MZN)	Código do jovem entrevistado
2	2.000	JOTM 7 e JOTM 10
1	3.500	JOTM 15
2	4.000	JOTM 8 e JOTM 11
3	5.000	JOTM 1;JOTM 12 e JOTM 13
2	6.000	JOTM 4 e JOTM 14
1	7.000	JOTM 5
1	8.000	JOTM 9
1	9.000	JOTM 2
1	10.000	JOTM 3
1	25.000	JOTM 6

Fonte: Autores, (2025).

Os rendimentos mensais dos jovens entrevistados variam significativamente, conforme mostra a tabela acima (tabela 2). A desigualdade nos rendimentos nos leva a perceber que nem todos os operadores conseguem obter ganhos elevados, sendo necessário investigar os factores que influenciam essas disparidades. A diferença de 23,000.00 meticais, da renda mínima para a renda máxima tendo a mesma actividade é significativa. Esta disparidade vem num momento em que segundo Banco Mundial, (2019), Moçambique adopta programas como o Plano de Accção para a Redução da Pobreza (PARPA) e a Estratégia Nacional de Redução da Pobreza (ENRP), visando aumentar a inclusão social e reduzir as desigualdades.

A redução da pobreza em Moçambique exige um esforço conjunto entre governo, sociedade civil e parceiros internacionais. As políticas precisam ser continuamente aprimoradas e ajustadas às realidades locais para garantir resultados efectivos e sustentáveis. Pois, as praticas da economia informal pode gerar desenvolvimento de curto prazo.

Em relação ao contributo dos serviços de táxi-mota na geração de emprego para os jovens, os dados recolhidos revelam percepções consistentes sobre o papel positivo que esses serviços desempenham na criação de oportunidades de trabalho.

Uma das respostas apontam que o serviço de táxi-mota constitui um meio directo de subsistência para os jovens (ganha-pão). Isso mostra que, apesar de ser uma actividade informal, é uma solução concreta e imediata para muitos deles. Este dado está em consonância com a literatura, que aponta que, em países em desenvolvimento, o sector informal absorve uma parte significativa da força de trabalho jovem, especialmente em situações de crise económica e fraca industrialização (OIT, 2020).

Muitos jovens, mesmo após a formação técnica ou superior, não encontram oportunidades no sector formal. Assim, os serviços de táxi-mota surgem como uma alternativa viável para gerar rendimento. Esses serviços são caracterizados pela sua flexibilidade, permitindo que jovens sem experiência anterior ou formação específica ingressem rapidamente no mercado. Essa facilidade de entrada representa uma oportunidade de inclusão socioeconómica, sobretudo para jovens em situação de vulnerabilidade.

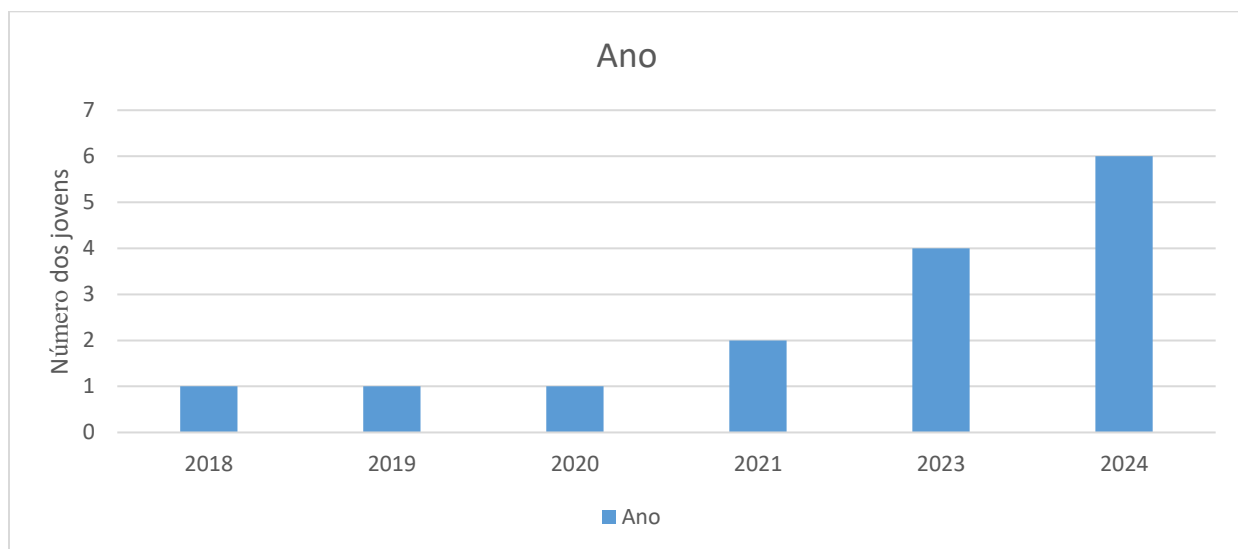
Porém, a definição do desenvolvimento não se limita na renda “ganha-pão” portanto a reflexão do Amartya Sen concernente ao desenvolvimento social, existe aspectos que evidenciam a ausência de desenvolvimento social que se assemelha aos dados acima demonstrados como é o caso da precariedade das condições de vida dos operadores de táxi-mota como moradias feitas a “pau a pique”, a dependência de casa dos pais e dos sogros, a falta de acesso adequado de saúde e educação, estes dados evidenciam limitações na liberdade de escolha e de vida condigna e é notória a privação das capacidades fundamentais.

Portanto, a realidade dos operadores de táxi-mota se alinham totalmente na análise do Sen (2018) sobre o modelo de desenvolvimento e crescimento económico, e destaca a importância de uma abordagem focada na ampliação das liberdades das pessoas.

4.2 A evolução dos jovens empregados no sector de táxi mota em Pemba durante 2020-2024.

Dos quinze jovens operadores de táxi mota entrevistados, os dados indicam que entre 2018 e 2021, o ingresso foi tímido e constante, com apenas 1 jovem por ano até 2020 e um ligeiro aumento para 2 jovens em 2021. Em 2022, não se registou nenhum ingresso, o que pode estar relacionado a alguns factores. O número de jovens aumentou a partir de 2023, com 4 ingressos, e aumentou significativamente para 6 em 2024 (ver gráfico 2).

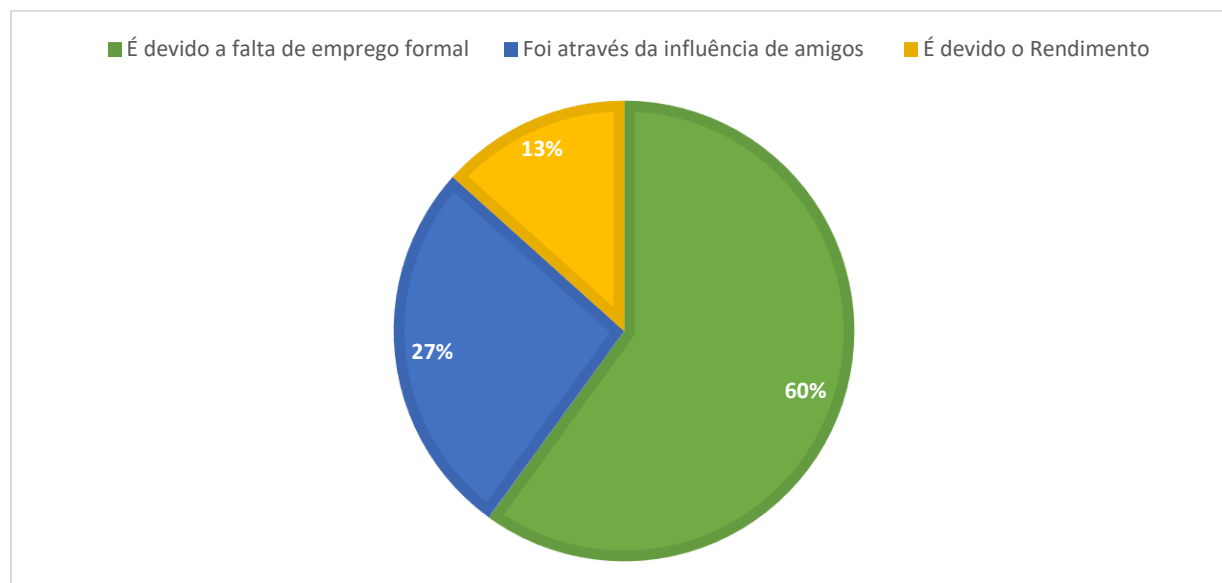
Gráfico 1: Ingresso dos jovens no sector de táxi-mota



Fonte: Autores, (2025).

Os dados acima mostram que de 2018 e 2024 teve um início de crescimento lento e gradual, seguido por uma mudança significativa nos anos recentes. Nota-se que a partir de 2021, houve um aumento significativo de jovens a ingressar nesta actividade indicando um possível aumento no interesse ou melhorias nas condições de acesso. No entanto, em 2022 interrompe esse crescimento, uma vez que não houve novos ingressos como o gráfico acima indica. Essa pausa pode ser deduzida aos factores como os efeitos persistentes da pandemia de COVID-19, a instabilidade económica ou mesmo desmotivação dos jovens diante das dificuldades partilhadas pelos operadores dos táxi-mota. É notório que estas dificuldades não se estenderam, pois, a partir de 2023 registou-se uma recuperação e um aumento acentuado com quatro (04) jovens entrando no mercado, subindo para seis (06) em 2024. Reflete-se que esta expansão pode ser um reflexo de mudança do cenário socioeconómico como o crescimento de desemprego entre os jovens, reconhecimento do táxi-mota como uma alternativa viável para a geração de renda. Como ilustra o gráfico abaixo:

Gráfico 2: *Motivos pela escolha de táxi mota como trabalho*



Fonte: Autores (2025).

Dos 15 jovens inquiridos, 60% responderam que é devido a falta de emprego formal; 27% jovens disseram que foi através da influência de amigos e os últimos dois 13% afirmaram que é devido o rendimento.

Estes dados, mostram que o factor predominante é a falta de oportunidades de emprego formal, o que evidencia a pertinência do sector informal na absorção da mão-de-obra juvenil. A influencia de amigos e a atratividade do rendimento também desempenham um papel importante. Esta visivelmente evidente que a escassez de emprego formal impulsiona ao empreendedorismo. Autores citados anteriormente como (Moura, 2020) e (Feijo, 2020) compactuam com a falta de oportunidade de emprego formal e desperta a necessidade de criação de oportunidades de negócio.

4.3 O papel das Políticas públicas na regulamentação face ao apoio dos pequenos comerciantes na geração de emprego.

Para analisar o papel das políticas no processo de regulamentação e apoio ao serviço de táxi-mota, foram colocadas três (3) questões à autoridade local: a primeira questão procurava saber se existem políticas específicas de regulamentação para os serviços de táxi-mota na cidade de Pemba; pergunta 2: qual é o número de operadores de táxi-mota licenciados por ano? Pergunta 3: existem incentivos públicos ou programas de apoio para os jovens que actuam ou desejam actuar como operadores de táxi-mota?

Existem políticas específicas de regulamentação para os serviços de táxi-mota na cidade de Pemba?

“Sim, tais como: Licenciamento da actividade, identificação por meio da vinheta que indica a praça onde o operador está autorizado a trabalhar (Foto 1 e 2); pagamento de imposto pessoal e autárquico e existência de equipamentos obrigatórios, como capacetes para o condutor e passageiro” (AL).

Foto 1: Vinheta para a praça do aeroporto

Foto 2: Vinheta para praça de Emulação



Fonte: Autores, (2025)



Fonte: Autores, (2025)

Conforme declarado pelo responsável da vereação de transportes do conselho municipal da cidade de Pemba, o uso de capacetes e a identificação por vinheta são requisitos indispensáveis. No entanto, as imagens captadas durante o trabalho do campo revelam que tais exigências não são cumpridas pela maioria dos jovens, tal como evidenciam as fotos abaixo (foto 3 e 4).

Foto 3: *Taxistas no Bairro Ed. Mondlane (SOS)* **Foto 4:** *Taxistas em Chuíba (4 Caminho)*



Fonte: Autores, (2025)



Fonte: Autores, (2025)

Qual é o número de operadores de táxi-mota licenciados por ano?

" Não existe uma base de dados organizadas, embora alguns operadores façam o pagamento da taxa de licenciamento, os registos formais não são realizados, o que compromete o controlo estático da actividade " (AL).

Entre os anos 2020 a 2024, o sector enfrentou uma desorganização institucional, sendo apenas em 2025 que a actual direcção iniciou esforços para melhorar os mecanismos de registo e controlo” (AL).

Existem incentivos públicos ou programas de apoio para os jovens que actuam ou desejam actuar como operadores de táxi-mota?

“Sim, existem parcerias institucionais voltadas ao apoio dos jovens operadores, e temos a colaboração com organizações como IDES - Instituto para o Desenvolvimento Económico e Social” (AL).

De acordo com as respostas acima a análise das informações fornecidas pelo responsável da vereação do conselho municipal da Cidade de Pemba revela uma serie de elementos que, quando confrontados com a revisão empírica do estudo de De Carvalho (2022), permitem compreender melhor as dinâmicas, desafios e potencialidades da actividade de táxi-mota.

A existência de normas para a actividade de serviços de táxi-mota na cidade de Pemba indica um esforço por parte da autarquia para organizar e controlar a actividade, garantindo maior segurança tanto para os operadores quanto para os utentes. Apesar da existência de requisitos obrigatórios como o uso de capacete tanto pelo condutor quanto pelo passageiro, bem como afixação de uma vinheta na motorizada que identifica a praça autorizada de operação, verifica-se na prática um desrespeito generalizado a essas normas por parte dos jovens operadores deste serviço. Essa realidade demonstra falhas na implementação e fiscalização da política de regulamentação.

Outro aspecto diz respeito à inexistência de uma base de dados organizada dos operadores, o que compromete o controlo estatístico da actividade. Este factor foi igualmente destacado por De Carvalho (2022) como um dos principais entraves à institucionalização do sector. Na autarquia de Pemba, embora alguns operadores realizem o pagamento das taxas de licenciamento, a falta de

registo formal impede o mapeamento da dimensão real da actividade e pode dificultar a criação de políticas eficazes e sustentáveis de apoio ao emprego juvenil.

O histórico de desorganização da vereação de transporte do Conselho Municipal de Pemba entre os anos 2020 a 2024, conforme relatado, compromete não apenas sector da vereação internamente, mas também a sua capacidade de responder às transformações aceleradas da mobilidade local. A retomada de esforços organizacionais por parte da actual direcção municipal em 2025, embora tardia, representa uma oportunidade estratégica para a reestruturação do sector, sobretudo se for acompanhada de medidas integradas de registo, formação, fiscalização e envolvimento comunitário.

Destaca-se ainda a existência de parcerias com instituições voltadas ao apoio de jovens operadores de táxi-mota, como a colaboração com IDES, o que mostra um movimento positivo. Portanto, estas acções embora ainda pontuais, representam um passo positivo na articulação entre políticas públicas e sociedade civil, no sentido de fomentar o emprego e a autonomia económica dos jovens.

5. Considerações finais

De acordo com o estudo observou-se que todos jovens envolvidos nos serviços de táxi mota são do sexo masculino com maior aderência nas idades compreendidas de 21-25 anos e com o nível médio de escolaridade.

O número de jovens que trabalham no sector de táxi-mota em Pemba reflecte uma tendência de crescimento do sector informal (táxi mota) como solução para o desemprego juvenil.

Os serviços de táxi-mota constituem uma fonte importante de geração de emprego e rendimento para os jovens, especialmente num contexto de elevado desemprego e dificuldades de inserção no sector formal. Muitos jovens recorrem a essa actividade para sustentar suas famílias, financiar os estudos e garantir sua subsistência.

Os serviços de táxi-mota constituem uma fonte importante de geração de renda para os jovens, especialmente num contexto de elevado desemprego e dificuldades de inserção no sector formal. Muitos jovens recorrem a essa actividade para sustentar suas famílias, financiar os estudos e garantir sua subsistência.

A actividade apresenta baixa exigência de qualificação formal e proporciona uma entrada rápida no mercado de trabalho, o que a torna atractiva para jovens sem experiência ou formação profissional.

Tornou-se importante neste estudo perceber que os serviços de táxi-mota apesar de ajudar na renda familiar eles não proporcionam aos taxistas juntos as famílias acesso condigno de educação, saúde e habitação. Isto é o operador de táxi-mota só conseguem custear as famílias em escolas publicas e hospitais públicos onde os custos são baixos. Quanto a habitação a maior parte não consegue receitas que cabem a construção de casas melhoras (casas de blocos).

Existem políticas de regulamentação para a actividade, como licenciamento, pagamento de impostos e identificação dos operadores, porém a implementação enfrenta fragilidade, especialmente no que se refere à organização e actualização dos registos formais. Apesar de existirem iniciativas de apoio por meio de parcerias institucionais como IDES, estas ainda não são pontuais e não abrangem de forma suficiente os jovens interessados em ingressar na actividade.

Em países como Nigéria onde as políticas públicas são bem traçadas e devidamente aplicadas a económica informal tende a contribuir significativamente na economia do país e igualmente nas condições de vida das comunidades. É importante para além de ter as politicas traçadas, deve existir mecanismos de fiscalização e atualização de acordo com a realidade actual.

Contudo, os serviços de táxi-mota revelam-se uma alternativa real de geração de emprego e inclusão económica juvenil, mas carecem de maior apoio institucional e de valorização do sector informal.

6. Referências bibliográficas

- António, J. (2021). *Influência Económica dos Mototaxis na Cidade de Lichinga*. Recuperado de <https://pt.scribd.com/document/813994233/Influencia-Economica-Dos-Mototaxis-Na-Cidade-de-Lichinga>
- Antunes, J. (2020). *Direito de Trabalho contemporâneo*, São Paulo: Editora Saraiva
- Banco Mundial. (2019). *Atualização Económica de Moçambique: Crescimento em Meio à Incerteza*. Washington.

Banco Mundial. (2021). *Inclusão financeira e emprego informal na África Subsaariana*. Washington.

Bialoborska, M. (2017). *Eu, como jovem...Não é isso a vida que quero*. Cadernos de Campo.

Carvalho, A.M.P.D (2025). *Entre Algoritmos e asfaltos: a plataformação do trabalho de motoristas de aplicativos em fortaleza- CE nos marcos da lógica da produção ultraflexível e predatória*. Tese de Doutorado na Universidade Federal Siará, Brasil.

De Carvalho, E.M.R. (2022). *O Papel dos Mototaxis nos países em desenvolvimento: Estudo de caso nas províncias de benguela Huambo e Luanda*. Dissertação de Mestrado na Universidade de Lisboa, Portugal.

Feijó, J. (2020). *Pobreza, Sociedade de Consumo e Expectativas Frustradas: Desafios da Juventude em Moçambique*. Observatório do Meio Rural.

Ferreira, J., & Lopes, M. (2020). *Economia informal e geração de emprego em África*. Lisboa: Editora Acadêmica.

INE-Instituto Nacional de Estatística (2022). *Relatório sobre o Mercado de trabalho em Moçambique*. Maputo.

Instituto Nacional de Estatística (INE). (2023). *Perfil da Juventude Moçambicana*, Maputo: Moçambique;

Ikuta, C.Y.S. & Monteiro, G.P. (2022). *Educação profissional e mercado de trabalho: um debate sobre a relação entre formação e ocupação no Brasil*. Instituto de pesquisas econômicas aplicada.

Mfinanga, D.A & Ochieng, M. (2020). *Informal transport and urban mobility in Africa*. Jornal Urban transport.

Matta, L. G., & Verdan, M.F. (2023). *Construção histórica do conceito do desenvolvimento e suas múltiplas abordagens*, Rio de Janeiro, Brasil.

Moura, P. (2020). *Mobilidade urbana e inclusão econômica: o papel do moto táxi no desenvolvimento local*. Mobilidade, São Paulo, Brasil.

Organização Internacional do Trabalho.(OIT) (2020). *A transição para a economia formal nos países em desenvolvimento*. Genebra, Suíça.

Observatório do Meio Rural (OMR). (2021). *Pobreza, sociedade de consumo e expectativas frustradas: Ingredientes para uma revolta de jovens*. Maputo, Moçambique.

Organização das Nações Unidas (ONU). (2020). *World Youth Report: Youth Social Development and Participatio*.

Rahimi,S. & khatooni, M. (2024). *Saturation in qualitative research: An evolutionary concept analysis*, Elsevier.

Meneses, H. R., & Aly, T. F. S.: O Contributo dos Serviços De Táxi Mota na Geração De Emprego dos Jovens nas Autarquias Locais. Estudo de Caso da Cidade de Pemba (2020-2024). Revista de Empreendedorismo e Gestão de Micro e Pequenas Empresas. V.10, Nº3, p. 83-105, Set/Dez 2025. Artigo recebido em 02/03/2025. Última versão recebida em 20/09/2025. Aprovado em 09/10/2025.

- Sen, A. (2018). *Desenvolvimento como liberdade*, Companhia das Letras editora
- Silva, J. M. (2020). *Administração Pública local em África: desafios e perspectiva*. Maputo, Moçambique.
- Silva, A. & Chaves, L. (2019). *O trabalho informal como alternativa de emprego juvenil: estudo sobre os mototaxistas*. Recife: UFPE.
- Sitoe, V. & Tivane, P. (2024). *Estudo sobre Recursos Humanos Estratégicos para Cabo Delgado*. Pemba.
- Sitoe, V., (2024). *Melhoria da empregabilidade Jovem em Moçambique, passa pelo fomento empresarial, reformas na educação e incentivos ao empreendedorismo*. O económico.
- United Nations Conference On Trade and Development (UNCTAD). (2020). *Economic Development in Africa Report: Tackling Informality in Africa's Employment Sector*. Geneva.

Abstract

Unemployment has been a recurring problem in a globalized world. For example, in developing countries, entrepreneurship is a safe haven for employment, where young people seek to meet their needs by establishing small businesses. This study aims to analyze the contribution of motorcycle taxi services to youth employment creation in the city of Pemba from 2020 to 2024. Methodologically, it is a mixed research approach, combining quantitative and qualitative methods. Sixteen (16) people were included in this study: 15 young motorcycle taxi operators and a transport councilor from the CMCP. The data collection instruments used for the qualitative approach were direct observation and semi-structured interviews, while the quantitative approach consisted of structured questionnaires and document analysis. Therefore, the study reveals that, starting in 2021, there was a gradual and significant increase in the number of young people entering this activity, with significant growth in 2023 and 2024. Furthermore, motorcycle taxi services are an important source of employment and income generation for young people in the city of Pemba. However, motorcycle taxi services do not provide quality basic services such as healthcare, education, and housing. Therefore, this sector has great potential for job creation. In this context, it is necessary to create an updated digital database on the number of licensed motorcycle taxis, their regular tax status, and improve access routes.

Keywords: Motorcycle taxi, Job creation, Youth.

Résumé

Le chômage est un problème récurrent à l'ère de la mondialisation. Par exemple, dans les pays en développement, l'entrepreneuriat est un havre d'emploi, où les jeunes cherchent à subvenir à leurs besoins en créant de petites entreprises. Cette étude vise à analyser la contribution des services de taxis-motos à la création d'emplois pour les jeunes dans la ville de Pemba de 2020 à 2024. D'un point de vue méthodologique, il s'agit d'une approche de recherche mixte, combinant des méthodes quantitatives et qualitatives. Seize (16) personnes ont été incluses dans cette étude : 15 jeunes chauffeurs de taxis-motos et un conseiller en transport du CMCP. Les instruments de collecte de données utilisés pour l'approche qualitative étaient l'observation directe et des entretiens semi-directifs, tandis que l'approche quantitative consistait en des questionnaires structurés et une analyse documentaire. Par conséquent, l'étude révèle que, depuis 2021, on observe une augmentation progressive et significative du nombre de jeunes qui se lancent dans cette activité, avec une croissance significative prévue en 2023 et 2024. De plus, les services de taxis-motos constituent une source importante d'emplois et de revenus pour les jeunes de la ville de Pemba. Cependant, les services de taxis-motos ne fournissent pas de services de base de qualité tels que les soins de santé, l'éducation et le logement. Ce secteur présente donc un fort potentiel de création d'emplois. Dans ce contexte, il est nécessaire de créer une base de

Meneses, H. R., & Aly, T. F. S.: O Contributo dos Serviços De Táxi Mota na Geração De Emprego dos Jovens nas Autarquias Locais. Estudo de Caso da Cidade de Pemba (2020-2024). Revista de Empreendedorismo e Gestão de Micro e Pequenas Empresas. V.10, Nº3, p. 83-105, Set/Dez 2025. Artigo recebido em 02/03/2025. Última versão recebida em 20/09/2025. Aprovado em 09/10/2025.

données numérique actualisée sur le nombre de taxis-motos agréés et leur statut fiscal, ainsi que d'améliorer les voies d'accès.

Mots-clés: Moto-taxis, Création d'emplois, Jeunesse.