



Táxis-Bicicleta e o Desenvolvimento sócio-económico da Cidade de Quelimane

ISSN: 2310-0036

Vol. 1 | Nº. 12 | Ano 2021

Genilson Monteiro¹

Pedrito Cambrão²

Resumo

Na cidade de Quelimane, a falta de emprego formal e a premente necessidade de auto-sustento e/ou sustento familiar e, não só, tem sido, de certa forma, um imperativo para o aparecimento de actividades alternativas, na sua maioria informais. O presente artigo, é um estudo sobre uma destas actividades, a dos Táxi-Bicicletas, que é praticada nas principais ruas e mercados da cidade de Quelimane, táxis estes que são incontornáveis no que tange ao transporte de pessoas e cargas. Quisemos perceber o seu contributo, ou mais-valia, para o desenvolvimento sócio-económico das pessoas que a praticam e para a cidade de Quelimane. Para a sua efectivação, metodologicamente, optou-se por pesquisa exploratória do paradigma qualitativo, onde foi pertinente, também, a aplicação da pesquisa bibliográfica. Os instrumentos de colecta de dados respeitaram a análise de documentos, a observação participante e as entrevistas semiestruturadas, entre historiadores, praticantes desta “profissão” e autoridades que a regulam. A conclusão a que se chegou é de que, com esta actividade, para além de se contribuir para o auto-sustento/emprego dos praticantes e subsidiários, surgem, também outras actividades como, oficinas de reparação e manutenção de bicicletas, lojas de acessórios para as mesmas e alguns parques de estacionamento, gerando assim diversos e muitos postos de empregos, não só para os praticantes, como também para muitas pessoas que fazem parte desta cadeia de serviço, contribuindo, obviamente para o desenvolvimento da cidade de Quelimane e para a rede de pessoas envolvidas nesta actividade.

Palavras-chave: desenvolvimento; emprego informal; táxis-bicicleta.

Abstract

In the city of Quelimane, the lack of formal employment and the pressing need for self-support and / or family support and beyond, has been, in a way, an imperative for the appearance of alternative activities, mostly informal. The present article is a study on one of these activities, that of Taxi-Bicycles, which is practiced in the main streets and markets of the city of Quelimane, taxis that are essential when it comes to transporting people and load. We wanted to understand its contribution or added value to the socioeconomic development of the people who practice it and that of the city of Quelimane. For its effectiveness, methodologically, an exploratory research of the qualitative paradigm was chosen, where the application of bibliographic research was also relevant. The data collection instruments respected document analysis, participant observation and semi-structured interviews, by historians, practitioners of this “profession” and authorities that regulate it. The conclusion reached is that, with this activity, there are also repair and maintenance workshops for bicycles, as well as the sale of accessories for them and some parking lots, thus generating several and many jobs, not only for the practitioners, but also for many people who are part of this service chain, they contribute to the development of the city of Quelimane and for the network of people involved in this activity.

Keywords: development; informal employment; bicycle-taxis.



Rua: Comandante Gaivão nº 688

C.P.: 821

Website: <http://www.ucm.ac.mz/cms/>

Revista: <http://www.reid.ucm.ac.mz>

Email: reid@ucm.ac.mz

Tel.: (+258) 23 324 809

Fax: (+258) 23 324 858

Beira, Moçambique

¹ Estudante de Desenvolvimento Local e Relações Internacionais, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas (FCSH) da Universidade Lúrio (UniLúrio)-Ilha de Moçambique/Nampula, victorgenilson@gmail.com

² Doutor/Ph.D. em Sociologia, Docente Universitário, Pesquisador e Director Científico da Universidade Zambeze (UniZambeze) – Beira/Sofala, e-mail: prof.pedrito@hotmail.com, pedrito.cambrao@uzambeze.ac.mz

Introdução

A bicicleta surge como alternativa para a mobilidade urbana sustentável de forma económica e eficiente. Neste contexto, além de ser económica, esbarra problemas relacionados com a poluição ambiental, que na sua maioria são provocados por automóveis, que usam combustíveis fósseis. O contributo dado pela bicicleta nas diferentes actividades, é notável nos países desenvolvidos (como a China e o Japão) e em vias de desenvolvimento (o caso de Moçambique). A contribuição é dada através do transporte de pessoas e carga. A nível mundial, a bicicleta é usada em vários contextos, mas principalmente para o desporto, ou actividades semelhantes. China é o país com mais bicicletas no mundo, estimando-se cerca de meio bilião de bicicletas, onde cerca de 37,2% da população total tem uma bicicleta. A preferência por este meio de transporte é de 3 em cada 10 habitantes. **Depois segue o Japão, onde cerca de 56.9% da população é considerada ciclista ativa.** São aproximadamente 6 bicicletas para cada 10 habitantes no país, assim sendo um importante meio de transporte para os cidadãos (Factos Curiosos, 2019).

Em Moçambique, a bicicleta está progressivamente a dar o seu contributo em diferentes actividades levadas a cabo pelo governo, pela população e pelas Organizações Não-Governamentais (ONGs). No ano de 2017, o governo adquiriu 11.900 bicicletas, que facilitaram no processo do Censo Populacional (INE, 2019). Em alguns distritos da província da Zambézia, como por exemplo Milange, Morrumbala, entre outros, usam este meio como ambulância. Enfim, são vários os exemplos desta natureza em Moçambique.

Este artigo tem como objectivo compreender a mais-valia dos Táxis-Bicicleta, no que tange ao desenvolvimento socioeconómico dos praticantes desta actividade, bem como o seu contributo para o desenvolvimento da cidade de Quelimane. Para a materialização deste desiderato, foi preciso procurar: compreender o surgimento da bicicleta como meio de transporte; conhecer o percurso histórico da bicicleta na cidade de Quelimane; abordar o surgimento dos Táxis-Bicicleta na cidade de Quelimane; conhecer o perfil e origem dos praticantes desta actividade, bem como as suas causas; apresentar as vantagens e desvantagens desta actividade; aferir o impacto desta actividade para o desenvolvimento desta urbe.

1.1. Revisão da Literatura

1.2. Origem da Bicicleta

Para Soares (2005) bicicleta é um veículo de duas rodas, presa a um quadro e é movida pelo esforço do seu usuário, o ciclista. Ela foi inventada no século XIX, na Europa, e é o veículo mais utilizado no mundo, provendo uma locomoção rápida e recreação para seus usuários. Sem contar que a "magrela" não gera emissões. Em 1820 a bicicleta adquiriu formatos semelhantes com os modelos actuais.

Com a revolução industrial, esse meio de locomoção se popularizou e foi-se desenvolvendo até ao modelo que hoje se utiliza. A bicicleta foi de grande importância para o desenvolvimento do transporte, sendo uma das bases até para a criação do automóvel. A partir de sucessivos avanços, em 1875, foi inaugurada a primeira fábrica de bicicleta do mundo - a Companhia Michaux, com 200 operários que fabricavam cerca de 140 bicicletas por ano. Com a invenção do pneumático, em 1887, a aparência da bicicleta se aproximou mais dos modelos actuais (*idem*).

1.3. Evolução histórica da Bicicleta na cidade de Quelimane

Sobre o percurso histórico que a bicicleta teve na cidade de Quelimane, há que referenciar que as primeiras bicicletas chegaram em 1940, nesta cidade, e foram registadas pela Camara Municipal da cidade, autoridade responsável pelo registo e autorização de circulação (António, 2002).

O mesmo autor, defende que neste ano (1940), o número de bicicletas em circulação na cidade de Quelimane, não era superior aos 30 (trinta), e estas bicicletas pertenciam principalmente aos CFM³-Zambézia e a Companhia da Zambézia, que primeiramente foram usadas para facilitar o processo de produção e comercialização do coco.

Anos mais tarde, devido a sua importância, aumentou-se o número das bicicletas que, embora a priori fosse propriedade de algumas empresas, passou também a ser usado pela população como transporte. Ainda na década 40, para a maior parte da população, a bicicleta representava, ainda, um meio de transporte exclusivo às empresas. No entanto, devido ao crescimento da cidade e do défice de transporte de passageiros e de carga, algumas pessoas passaram a usar este meio de circulação dentro e fora da cidade. Rapidamente, passou a ser utilizado para outros fins, como o de transporte de cargas e, no contexto actual, para o transporte de pessoas, nesse caso, os táxis-bicicleta, conforme afirma António (2002:22-23pp):

Face a sua popularidade e as múltiplas vantagens, o desejo e a procura deste meio aumentaram, o que obrigou os migrantes que trabalhavam nas minas da África do Sul a incluírem como prioridade na lista de compras a bicicleta. Até 1970, já existiam duas casas especializadas na venda de bicicletas, a *Nathoobay & 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 do coco.

Mais tarde, incrementou-se a utilização deste meio em diferentes actividades sociais e económicas. Nas áreas suburbanas e peri-urbanas, que não possuíam lojas ou bancas, devido a dificuldades de acessibilidade, a população passou a ter acesso imediato de produtos e artigos de primeira necessidade sem percorrer grandes distâncias, graças as pessoas que tomaram esta iniciativa de fazer da bicicleta um táxi.

António (2002) defende que, desde 1972, a bicicleta implantou-se e passou a ser um dos característicos meios de transporte dos quelimanenses⁴. Actualmente, ela representa um meio de massas e em 1999 estimava-se que existiam mais de 29 mil bicicletas. Hoje, podemos estimar mais de 3000 mil táxis-bicicleta a nível desta cidade⁵.

1.4. A bicicleta como Táxi

O uso da bicicleta como táxi, surge numa época em que a cidade de Quelimane apresentava um elevado número de bicicletas, em circulação, e devido a problemas de transporte que a cidade antes enfrentava. Outra razão, não menos relevante, tem a ver com as inúmeras vantagens que a mesma oferece, pois é flexível, económica e de fácil aquisição.

A bicicleta é o meio de transporte mais usado, quer para transporte de passageiros quer para cargas. Aliás, ela chega a preencher ou vaziar o défice da falta de transportes públicos na cidade de Quelimane, como tem comum em outras cidades do País (Moçambique). Desde 2002, os ciclistas vêm desempenhando este papel de taxistas, uma situação que vem ganhando corpo, encontrando eco no seio da comunidade local, que vê na bicicleta a sua salvação para a circulação de um lado para o outro, ou dentro e fora da urbe. Também, as mesmas têm sido usadas por pessoas que visitam aquela cidade por razões turísticas ou de trabalho.

³ Caminhos de Ferro de Moçambique

⁴ Naturais ou residentes na cidade de Quelimane.

⁵ Dados fornecidos pela Polícia Municipal do Conselho Autárquico da Cidade de Quelimane, numa entrevista por nós feita, no dia 10 de Março de 2020.

No âmbito do estado de emergência, decretado pelo Governo de Moçambique face a pandemia da COVID-19, através do Decreto Presidencial nº 11/2020, de 30 de Março no artigo 26, onde refere, na sua alínea a) que: *Fica interdita a prestação de serviços de moto-táxi e bicicleta-táxi*, poucos dias esse decreto foi “relaxado” ou suspensa, pois, notou-se que: por um lado, mesmo com essa interdição, a prática era feita de uma forma clandestina, prova disto foi a apreensão de mais de 300 bicicletas; por outro, houve uma falta de transporte sem precedentes que afectou tantas pessoas incluindo funcionários públicos, pondo em causa o funcionamento normal das actividades públicas e privadas.



Fig. 1: Táxis-bicicleta, com os utentes cumprindo o uso obrigatório de máscaras (“novo normal”) como medida para prevenção da Covid-19.

2. Metodologia

Metodologicamente foi utilizada a pesquisa exploratória do paradigma qualitativo (Gil, 2002), pois pretendia-se, com o estudo, a retirada de ilações reais que ilustrassem as práticas empreendedoras dos Táxis-bicicletas, que transformam o homem num agente de mudança social, através das suas ideias. Com a aplicação deste método, foi possível compreender que o ser humano não é passivo, mas, sim, que interpreta o mundo em que vive continuamente. Esse ponto de vista encaminha os estudos que têm como objecto os seres humanos aos métodos do tipo qualitativo (Guerra, 2014).

Também se privilegiou a pesquisa bibliográfica (obras atinentes a historicidade do uso da bicicleta), análise documental (o *modus faciendi* nos dias que correm e sua aprovação legal) e observação participante. As técnicas de colecta de dados sustentaram-se na realização de análise documental, observação participante que permitiram a sustentação da realização de entrevistas semi-estruturadas. As entrevistas foram administradas, num universo de 15 (quinze) pessoas, entre anciãos, historiadores, praticantes desta actividade e os reguladores da mesma, a ATAMAZ (Associação dos Táxis de Motociclos da Zambézia), na cidade de Quelimane, quer nos bairros urbanos assim como suburbanos e, ainda, em todos os distritos municipais deste conselho autárquico. Feita esta administração, fez-se a interpretação dos dados (Manzini, 2004), sem existir uma preocupação excessiva com a procura de representatividade numérica, generalizações estatísticas e relações lineares de causa e efeito.

É de salientar que a observação participante permitiu uma verificação mais abrangente, no que se refere ao ambiente organizacional dos táxi-bicicletas, assim como auxiliou para a compreensão e interpretações dos fenómenos

conducentes para uma cultura empreendedora. Neste contexto, Oliveira (2010) sustenta que a observação possibilita uma análise descritiva de determinado objeto de estudo.

2.1. Perfil dos praticantes:

i) Sexo

Quelimane é uma cidade municipal com um total de 246 915 habitantes, dentre eles 119 475 são do sexo masculino e 127 440 do sexo feminino (INE, 2017).

Segundo a ATAMAZ (2019), os praticantes desta actividade são, na sua totalidade, pessoas do sexo masculino, devido a natureza do trabalho, dado que o mesmo exige muita energia durante a prática. O contributo da parte feminina nesta prática é o comércio de refeições. Todavia, isso não descarta que no futuro a mesma actividade venha a ser praticada por pessoas do sexo feminino, olhando para o cenário actual em que se advoga a “Geração Igualdade”.

ii) Idade

O resultado definitivo do Censo de 2017, indica que a estrutura etária de Moçambique é maioritariamente de população jovem (INE, 2017). O número de indivíduos, nesta faixa etária, a procura de emprego é maior, e o nível de resposta, por sua vez, tem sido exíguo. Como consequência, nota-se um grande número de jovens desempregados. Como alternativa tem se apostado no empreendedorismo e outras práticas. A idade dos praticantes desta actividade varia entre 16 a 40 anos, pelo facto dela (esta actividade) exigir condições físicas apuradas, i.e., força física para fazer face ao laborioso processo de pedalar.

iii) Proveniência

Dados colhidos na ATAMAZ, indicam que, para além de virem das zonas urbanas e suburbanas como são os casos de postos administrativos: Brandão, Namuiño, Torrão, Manhawa, Aeroporto, 1º de Maio, Torrão, Sagarriveira, Padeiro, Scoco, Coalane, Madal, Micajune, Domela e Cerâmica, Namacata, outros têm a sua proveniência um pouco por todos distritos vizinhos da cidade: Nicoadala, Namacurra, Inhassunge, Licuar, Ile, Alto Molocue, Gurúe, Mopeia, Pebane...

3. *Uso de Táxis- Bicicleta como Actividade de Auto-Sustento e Veículo de Desenvolvimento*

O uso da bicicleta como táxi na cidade de Quelimane é um facto real. A história da cidade de Quelimane, como mencionado anteriormente, foi sempre acompanhada pela bicicleta, o que nos remete a afirmar que esta prática faz parte da tradição do povo de Quelimane.

Os factores naturais e geográficos (planície), bem como humanos (pobreza) influenciam esta prática. A cidade de Quelimane é uma cidade plana, factor esse que podemos considerar um dos principais, dado que não existem subidas nem descidas que dificultam muito para quem usa a bicicleta como meio de transporte, pois exige esforço humano para o seu manuseio (pedalar). Outros factores são o desemprego, e a necessidade de auto-sustento, o facto de ser um meio acessível para a classe baixa com limitadas possibilidades financeiras e de acesso a outros meios de transporte.

Portanto, devido a falta de emprego, jovens provenientes de alguns bairros suburbanos e zonas rurais vizinhas da cidade de Quelimane, têm contribuído para o aparecimento e proliferação de uma multiplicidade de actividades de carácter informal, como é o caso dos Táxis-Bicicleta, que servem, em última instância, de fonte de sobrevivência para quem as pratica e seus dependentes. Um dos entrevistados, que viu nesta actividade uma oportunidade de auto-emprego e fonte de rendimento para si e para o sustento da sua família, disse:

Sou natural da Maganja da Costa, estudei até a 8ª classe, mas acabei desistindo, por falta de condições e porque também me tornei pai ainda jovem. Para mim ficou muito difícil conseguir um emprego por causa do meu nível académico. Então comprei uma bicicleta e passei a fazer táxi na cidade de Quelimane no período do dia, já ao anoitecer, sou guarda de uma loja cá na cidade. Com esta actividade, consigo algum valor para sustentar a minha família, e mandar algum para os meus pais.

A prática destas actividades conta com a contribuição da bicicleta, que no contexto da cidade de Quelimane são os Táxis-Bicicleta. A partir deste meio de transporte, eles movimentam bens e pessoas para dentro e arredores desta urbe.

Desde o surgimento desta actividade, na cidade de Quelimane, tem se verificado, nas principais ruas e mercados desta cidade, oficinas de reparação e manutenção de bicicletas, bem como de venda de seus acessórios. A mesma prática contribuiu para o aumento de vendedores ambulantes de refeições, ao longo das principais paragens de taxistas, ou em lugares onde há maior concentração dos mesmos.

Observa-se, também, o surgimento de parques de estacionamento, construídos nos arredores dos mercados, campos de futebol, hospitais, escolas, entre outros lugares, que empregam em média 2 ou mais pessoas, cujas capacidades de estacionamento variam entre 50-100 bicicletas.



Fig. 3: Oficina de reparação de bicicletas, muitas delas que fazem parte das táxis-bicicleta.

Abaixo, eis um depoimento de um proprietário de uma oficina de bicicletas, arredores pela cidade.

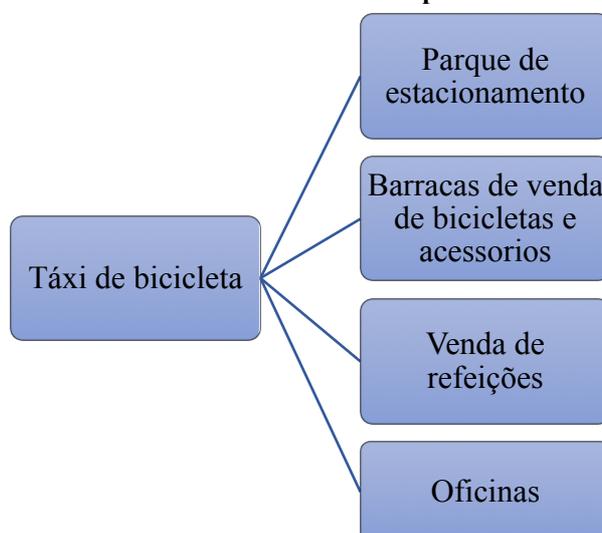
"Sou mestre de bicicletas e motas há 13 anos, mas a maior parte dos meus clientes são os táxis-bicicleta. Com esta actividade, em média, consigo fazer em média 500 à 700 meticais diários,

dependendo do movimento diário. Com esta actividade, consigo alimentar e vestir a minha família, bem como satisfazer algumas necessidades".

Com isso, dá para entender que esta actividade tem sido rentável, não só aos seus praticantes como também para os que fazem parte desta rede de negócio.

"Tenho 51 anos de idade, vendo bicicletas e peças de bicicleta, e sou mecânico também tenho um parque de estacionamento de bicicletas no mercado brandão, desde 2006. Os meus maiores clientes são taxistas de bicicleta que compram peças de bicicleta ou compram bicicletas, as vezes vem para arranjar a bicicleta. Antes fazia esse negocio sozinho, mais quando as bicicletas foram aumentando, contratei 3 jovens, que tem me ajudado neste negócio. Com este negocio, consigo sustentar os estudos dos meus filhos e minha casa. A minha filha agora está a frequentar o nível médio no Instituto Industrial e comercial de Quelimane, e os restantes estão no ensino secundário. A minha companheira, faz machamba. Está pratica tem sido boa para mim e para as pessoas que dependem de mim".

Esquema de geração de actividades comerciais informais e postos de trabalho devido a esta prática



O movimento de ciclistas nesta cidade não foi programado, mas, sim, surgiu como alternativa para minimizar a carência de transporte. Segundo o presidente da ATAMAZ em 2019, a bicicleta, desde muito, foi usada para o transporte de cargas e pessoas. O uso como táxi, acompanhou este processo, mas esta prática não teve uma maior visibilidade ou adesão. Ainda segundo o mesmo interveniente o táxi de bicicleta só teve maior visibilidade e adesão, a partir de 2002/2004.

Não há sombra de dúvidas que o uso da bicicleta como táxi na cidade de Quelimane é uma realidade inquestionável. Ela é usada no transporte de pessoas bens, o que permite maior mobilidade das pessoas dentro da cidade, reduzindo a distância e o tempo a ser percorrido por parte dos utentes ou munícipes.

Este meio de transporte é muito procurado devido ao seu baixo custo para a população de classe baixa e não só; pelo facto de apresentar maior flexibilidade, o que permite acompanhar os seus usuários/utentes nas mais áreas recônditas da urbe e das zonas suburbanas.

Há que salientar que esse tipo de transporte também é usado como transporte escolar, através de assinatura de um memorando de pagamento mensal por parte dos pais e encarregados de educação e os proprietários, que varia entre 500 a 1000, conforme a distância entre a residência e escola, o que é muito mais barato comparando com as carinhãs escolares. A seguir, apresentamos as vantagens e desvantagens, ou os prós e contras da actividade de Táxis-Bicicleta, pois, como se diz, *não há bela sem, mas.*

- i) Vantagens: auto-emprego; preço acessível e inclusivo para todas camadas sociais e faixas etárias; permite apreciar a paisagem da cidade; exaltação da cultura da cidade; veículo zero emissões.
- ii) Desvantagens: acidentes causados pela falta de domínio do código de estrada em vigor no país; falta de respeito por parte dos automobilistas em relação aos motociclistas; exposição directa ao sol e a poeira; o não pagamento de impostos; vulnerabilidade a COVID-19.

Conclusão

Gostaríamos, a priori, dizer que nos foi difícil encontrar bibliografia suficiente que sustenta este tema. Todavia, estávamos cientes de estar a tratar um tema que é muito novo na sua abordagem, daí a dificuldade de ter o material bibliográfico. Fizemo-lo no intuito de incentivar estudos em torno desta realidade nova, mas cada vez mais presente, que é o contributo que os táxis-bicicleta dão para a cidade de Quelimane, olhando para a sua acessibilidade financeira e o baixo nível de posse financeira, por parte de muitos citados ou munícipes. Por isso, este não é um trabalho acabado, mas, sim, emergente, e daí a necessidade de efectivação de mais pesquisas.

As causas que levam ao uso da bicicleta como táxi, na cidade de Quelimane, são entre vários, factores naturais ou geográficos – uma vez que o relevo da cidade é de superfície muito plana; o desemprego; a falta de transporte colectivo e semi-colectivo, que a cidade enfrentava; os baixos custos na utilização e aquisição deste meio, sem deixar o peso que a tradição do uso dela representa ao longo da história da cidade.

A maioria dos praticantes nesta actividade são do sexo masculino, com idades que variam entre os 16 aos 40 anos, com um nível académico básico/primário, provenientes dos distritos vizinhos e bairros da cidade de Quelimane. Como contributo desta prática, surgem, nas principais ruas e mercados da cidade de Quelimane, oficinas de reparação e manutenção de bicicletas, lojas de venda de peças de bicicleta e pequenos vendedores de refeições já confeccionadas.

Com este tipo de transporte, por um lado, resolve-se imensamente o caótico problema de falta de transporte público na cidade de Quelimane. Por outro, minimiza-se o crónico problema de falta de emprego para muitos jovens, criando assim um espírito empreendedor, o que ajuda, não só, o auto-sustento, como também, o sustento de muitos dos seus dependentes. Aliás, outro aspecto, não menos importante, é que, o adágio segundo o qual *a ociosidade é inimiga da alma e mãe dos vícios*, não se aplica para estes jovens, diminuindo, assim, o exército dos amigos do alheio bem como dos tóxico-dependentes em função da frustração por não ter emprego formal.

Portanto, achamo-la uma pesquisa e contributo de suma importância para a realidade da cidade de Quelimane, e que se pode replicar para outras cidades e distritos, pois ajuda a compreender como os Táxis-Bicicleta participam na efectivação do apelo para o empreendedorismo, o auto-emprego bem como impactam no desenvolvimento sócio-económico.

Bibliografia

- António, P. C. (2002). *Contribuição da bicicleta de carga nas actividades comerciais de carácter informal*. Maputo: UEM.
- Assuba, S. (7 de Julho de 2019). Histórico da bicicleta na cidade de Quelimane. (G. Monteiro, Entrevistador)
- Boareto R. (2010) *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana / organização Renato Boareto*; – 2. ed. – São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente
- Factos Curiosos. (2019). Obtido em 15 de Setembro de 2019, de factosdesconhecidos.br/top10-bicleta-nivel-mundial
- INE. (2019). *Resultados definitivos censo 2017. IV Recenseamento Geral da População e Habitação*. Maputo: INE.
- Soares, R. D. (2005). *Bicicleta e mobilidade: Modismo ou solução sustentável para o transporte na. São Paulo*.
- Gil, A. C. (2002). *Como Elaborar Projetos de Pesquisa*, 4ª edição. São Paulo: Atlas.
- Manzini, E. J. (2004). *Entrevista semiestruturada: Análise de objectivos e de roteiros*. In: *Seminário internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos*. Anais. Brasil: Bauru. 10p.