Ano VII
n. 67 Out. 2026
ISSN 2675-2573

Revista

a PRIMEIRA EVOLUÇÃO

Brasil - Angola



Rosa Cardoso

Uma Vida Pela Educação

LANÇAMENTOS

UMA por TODAS!

UNIÃO DE MULHERES AUTÔNOMAS
UMA

Filiada à:
ABEC BRASIL
Associação Brasileira de Editores Científicos
ISSN INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER BRAZIL
Crossref
sumários.org
Platform & workflow by OJS / PKP

www.primeiraevolucao.com.br

Revista a PRIMEIRA EVOLUÇÃO
Brasil - Angola

Ano VII - nº 67
Outubro de 2026
ISSN 2675-2573

Uma publicação bimestral da Editora Livro Alternativo

Coordenaram esta edição: Manuel Francisco Neto / Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco / Vilma Maria da Silva

https://primeiraevolucao.com.br https://doi.org/10.52078/g2yjnv63

Editor Responsável: Antônio Raimundo Pereira Medrado
Editor correspondente (ANGOLA): Manuel Francisco Neto

Coordenação editorial:
Ana Paula de Lima
Andreia Fernandes de Souza
Isac dos Santos Pereira
José Wilton dos Santos
Patrícia Martins da Silva Rede
Vilma Maria da Silva

Coordenação editorial (Angola):
Manuel Francisco Neto
Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco

Com. de Avaliação e Leitura:
Prof. Dr. Adeílson Batista Lins
Prof. Dr. Alexandre Passos Bitencourt
Profa. Esp. Ana Paula de Lima
Profa. Dra. Andreia Fernandes de Souza
Profa. Bianca de Assis Pirahy
Profa. Dra. Denise Mak
Prof. Me. Edson da Conceição Graça (Angola)
Prof. Me. Isac dos Santos Pereira
Prof. Dr. Manuel Francisco Neto (Angola)
Profa. Ma. Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco (Angola)
Profa. Esp. Mirella Clerici Loayza
Prof. Me. Tavares dos Santos Muhongo (Angola)
Profa. Dra. Thaís Thomaz Bovo
Prof. Me. Wilder Dala Quinjango (Angola)

Bibliotecária:
Patrícia Martins da Silva Rede

Jornalista:
Luciana Cardoso de Souza

Colunistas:
Prof. Dr. Adeílson Batista Lins
Profa. Bianca de Assis Pirahy
Prof. Dr. Isac Chateauneuf
Jornalista João Domingos Terin (William Terin)
Profa. Ma. Cleia Teixeira da Silva
Prof. Me. José Wilton dos Santos
Profa. Esp. Mirella Clerici Loayza

Web-edição:
T.I Lee Anthony Medrado

Assessoria Jurídica
Júlio César dos Santos
OAB/SP 344263

Contatos
Tel. 55(11) 99543-5703
Whatsapp: 55(11) 99543-5703
primeiraevolucao@gmail.com (S. Paulo)
netomanuelfrancisco@gmail.com (Luanda)
https://primeiraevolucao.com.br

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Revista Primeira Evolução [recurso eletrônico] / [Editor] Antonio Raimundo Pereira Medrado. – ano 7, n. 67 (out. 2026). – São Paulo : Edições Livro Alternativo, 2026.
208 p. : il. color

Bibliografia
Publicação contínua desde 2020.
Bimestral
e-ISSN 2675-2573
Disponível apenas online.
Modo de acesso: https://primeiraevolucao.com.br
DOI: https://doi.org/10.52078/8mwejh64

1. Educação – Periódicos. 2. Pedagogia – Periódicos. I. Medrado, Antonio Raimundo Pereira, editor. II. Título.

CDD 22. ed. 370.5

Patrícia Martins da Silva Rede – Bibliotecária – CRB-8/5877

Em parceria com:

São Paulo | 2026

Publicada no Brasil por:
Livro Alternativo
www.livroalterntaivo.com.br
CNPJ: 28.657. 494/0001-09

Revista EVOLUÇÃO
ISSN: 2675-2573

SUMÁRIO

Ano VII - Nº 67 - Out. 2026

05 EDITORIAL
Antonio R P Medrado

08 Ciência, Tecnologia & Sociedade
Adeilson Batista Lins

09 Catalog'Art; Naveg'Ações de Estudantes
Isac Chateauneuf

11 ROSA CARDOSO: Uma vida pela educação
Luciana Cardoso de Souza



ARTIGOS

1. REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DA PRÓ-SOCIABILIDADE: UMA ESSÊNCIA INTEGRADORA DA PERSONALIDADE DO ALUNO DA ESCOLA COMANDANTE BULA, NA PROVÍNCIA DO HUAMBO
Alberto Praia Tchinhama 17

2. POLÍTICAS PÚBLICAS PARA AS MICRO, PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (MPME) EM ANGOLA: DESAFIOS, INSTRUMENTOS, IMPLEMENTAÇÃO E PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL
António Evaristo 22

3. AS INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR EM ANGOLA: DILEMAS E DESAFIOS EM TEMPOS FRATURADOS
Faustino Moma Tchipesse /Miguel Divovo 29

4. AS PROPRIEDADES FUNDAMENTAIS DAS EQUAÇÕES EXPONENCIAIS E SUA APLICAÇÃO NA RESOLUÇÃO DE PROBLEMAS MATEMÁTICOS NO CURSO DE CIÊNCIAS FÍSICAS E BIOLÓGICAS.
Félix Osvaldo Ferreira Chingolo 37

5. A ORIENTAÇÃO PROFISSIONAL E A ESCOLHA DA PROFISSÃO NO CONTEXTO ANGOLANO
Fernando Massi Argentino 44

6. A PARTICIPAÇÃO DO MOTO-TAXISTA NA SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA DAS FAMÍLIAS EM ANGOLA: UM ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE CAZENGO, PROVÍNCIA DO CUANZA-NORTE
Fernando Pascoal da Silva/Elisa João Esteves Cazola/Ondina Francisco Futa 49

7. MATEMÁTICA COMO CONSTRUÇÃO COGNITIVA: CONTRIBUIÇÕES DA EPISTEMOLOGIA GENÉTICA
Glaucimer Silva Batista de Almeida 55

8. A ESCOLA TAMBÉM ENSINA PELO ESPAÇO: AMBIENTE FÍSICO, CONFORTO E CONDIÇÕES DE APRENDIZAGEM NA EDUCAÇÃO BÁSICA
Joana Cristina de Barros 59

9. A COORDENAÇÃO PEDAGÓGICA NO ENFRENTAMENTO AO BULLYING: PREVENÇÃO, INTERVENÇÃO E CONSTRUÇÃO DA CONVIVÊNCIA ÉTICA
Joice Pereira Marques 66

10. O IMPACTO DAS NOVAS TECNOLOGIAS DE INFORMAÇÃO NO PROCESSO DE ENSINO E APRENDIZAGEM EM ANGOLA
José António Afonso Joaquim 71

11. IMPLEMENTAÇÃO DE LINK DE FIBRA ÓPTICA ENTRE OS POLOS DO INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DEOLINDA RODRIGUES: UM ESTUDO DE VIABILIDADE
José Miguel Kissanga Vunge 79

12. ALGUNS ESTUDOS SOBRE AS EXPETATIVAS COMPORTAMENTAIS DOS ESTUDANTES DIANTE DA APRENDIZAGEM EM ALGUNS PAÍSES EUROPEUS, AMERICANOS E AFRICANOS
Manuel Francisco Neto/Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco 85

13. ENTRE O TEMPO DE ENSINAR E O TEMPO DE APRENDER: OS DESAFIOS DA ORGANIZAÇÃO CURRICULAR NA EDUCAÇÃO BÁSICA
Maria Angela Ferreira Oliveira 90

14. EDUCAÇÃO ANTIRRACISTA: POLÍTICAS E PRÁTICAS NA REDE MUNICIPAL PAULISTANA
Maria Madalena Sampaio Silva 96

15. EDUCAÇÃO, MEMÓRIA E TERRITÓRIO: A VALORIZAÇÃO DAS EXPERIÊNCIAS LOCAIS NA CONSTRUÇÃO DO CONHECIMENTO ESCOLAR
Marissol Caetano Ferreira de Fonte 101

16. A AÇÃO SUPERVISORA NO FORTALECIMENTO DA EDUCAÇÃO DAS RELAÇÕES ÉTNICO-RACIAIS: DESAFIOS E POSSIBILIDADES NAS UNIDADES ESCOLARES DO MUNICÍPIO DE SÃO VICENTE (SP)
Marli Aparecida Rosa 107

17. FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS NA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA: ESTUDO NO PANGUILA
Milton Gil Zaia Jacinto 113

18. A ESCOLA QUE ESCUTA: PARTICIPAÇÃO ESTUDANTIL E CONSTRUÇÃO DE PRÁTICAS PEDAGÓGICAS DEMOCRÁTICAS
Natalia Gordiano 119

19. TECNOLOGIA NA EDUCAÇÃO INFANTIL: ENTRE O LÚDICO, O DIDÁTICO E O ÉTICO
NAYANE BRITO VERAS GODINHO HERMISDORF 124

20. VULNERABILIDADE DIFERENCIADA À SECA NO SUL DE ANGOLA: ANÁLISE QUANTITATIVA E MAPEAMENTO POR SENSORIAMENTO REMOTO
Ngombo Rodrigues Lucau/Heidi Morais Quimuanga/ Casimiro Manuel Agostinho 130

21. ESTRATÉGIA PEDAGÓGICA PARA FACILITAR O APRENDIZADO ONLINE AOS ESTUDANTES DO ENSINO SUPERIOR ANGOLANO COM FOCO NO FOVO (FORMATO ONLINE DE VIDEOAULAS)
Pedro Isaac/Mateus Queiroz Tchamolehã 138

22. VACINAÇÃO PSICOLÓGICA NA ÁREA EDUCACIONAL: ALFABETIZAÇÃO EMOCIONAL E PREVENÇÃO NO CONTEXTO ESCOLAR
Rafaela Gois Zirpolo 143

23. LEITURA NA PRIMEIRA INFÂNCIA: MEDIAÇÃO, LITERATURA E FORMAÇÃO DO LEITOR NA EDUCAÇÃO INFANTIL
Roseli Brito Tenório Ramos 149

24. A ESCOLA PARA ALÉM DOS RESULTADOS: A FORMAÇÃO HUMANA EM TEMPOS DE PRODUTIVIDADE EDUCACIONAL
Rosemeire de Araujo Fonseca 155

25. A REFORMA EDUCATIVA E OS DESAFIOS DA PROFISSIONALIZAÇÃO DOCENTE EM ANGOLA
Sabino Lázaro Argentino 160

26. ERROS SILENCIOSOS NO ENSINO REGULAR EM ANGOLA
Santos Kulua João 166

27. A OBRIGATORIEDADE À TRANSFORMAÇÃO DAS PRÁTICAS: A IMPLEMENTAÇÃO DA COMISSÃO DE ACOLHIMENTO ÀS VÍTIMAS DE RACISMO E XENOFOBIA NA EDUCAÇÃO INFANTIL
Tatiana Miranda Lima 174

28. AUDITORIA NO PROCESSO DE CONTROLO INTERNO PARA PREVENÇÃO DE ERROS E FRAUDES NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)
Vasco Fragata Moniz 178

29. CONHECIMENTO E PRÁTICA NA TITULAÇÃO DA REACÇÃO WIDAL
Vernete Nginga Sebastião/Violeta Ana Jaime da Silva André 184

30. CONFLITOS FAMILIARES E EFEITOS COLATERAIS DO FENÔMENO ACUSATIVO DO FEITIÇO. SUAS CAUSAS, CONSEQUÊNCIAS E A SUA PREVENÇÃO. OBJETO DE ESTUDO NO MUNICÍPIO DO CHINJENJE-PROVÍNCIA DO HUAMBO.
Walter Albino António Sassoma 189

31. FURTOS ESCOLARES NO ENSINO PRIMÁRIO E SUA INFLUÊNCIA NO PROCESSO DE ENSINO E APRENDIZAGEM DOS ALUNOS: CASO DA ESCOLA PRIMÁRIA Nº 5077, MUNICÍPIO DE CALUMBO, ZANGO IV
Wilder Dala Quinjango 195

32. AS VANTAGENS E DESVANTAGENS DA VENDA AMBULANTE DESORDENADA EM CACUACO DE 2021/2023
Zacarias Kameia 201

Revista a EVOLUÇÃO
ISSN 2675-2573
@primeiraevolucao
https://primeiraevolucao.com.br

A PARTICIPAÇÃO DO MOTO-TAXISTA NA SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA DAS FAMÍLIAS EM ANGOLA: UM ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE CAZENGO, PROVÍNCIA DO CUANZA-NORTE

Fernando Pascoal da Silva[1]

Elisa João Esteves Cazola[2]

Ondina Francisco Futa[3]

RESUMO: A presente investigação está subordinada ao título: "A participação do moto-taxista na sustentabilidade econômica das famílias em Angola: Um estudo de caso no Município de Cazengo, Província do Cuanza-Norte." Foca-se fundamentalmente na análise do “contributo do moto-taxista na economia familiar no Município de Cazengo." Para tal, foram recolhidos dados de natureza primária, optando-se pela triangulação de dados mistos quali-quantitativos, associados a um estudo de caso de natureza exploratória. Na recolha de dados foram utilizadas três técnicas principais: análise documental, inquérito por entrevistas e questionários. Estes instrumentos foram aplicados aos mototaxistas filiados à associação, sendo administrados presencialmente devido às limitações tecnológicas de alguns participantes. A população do estudo foi composta por 2.896 moto-taxistas filiados à AMOTRANG – Cuanza Norte, dos quais se selecionou intencionalmente uma amostra de 40 profissionais pertencentes a diferentes placas do Município de Cazengo. Com base no tratamento dos dados recolhidos foi possível aferir que a classe de moto-taxistas no Município de Cazengo desempenha e contribui fortemente para o crescimento da economia familiar, refletindo o seu rendimento na compra de alimentos, medicamentos, material escolar e também no investimento e na poupança.

Palavras-chave: Transporte, mototaxista, economia familiar.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana constitui atualmente um dos principais desafios das sociedades contemporâneas, sobretudo nos países em desenvolvimento, onde o crescimento demográfico acelerado, a expansão desordenada dos centros urbanos e as limitações estruturais dos sistemas de transporte público têm contribuído para o agravamento das dificuldades de circulação de pessoas e bens.

Neste contexto, os transportes assumem um papel estratégico no desenvolvimento econômico e social, por influenciarem diretamente a dinâmica produtiva, o acesso aos serviços básicos, a integração territorial e a qualidade de vida das populações (DIAS, 2007).

Em Angola, particularmente após o período de conflito armado, o sistema de transportes passou a enfrentar profundas transformações marcadas pela insuficiência de infraestruturas, precariedade dos serviços públicos de mobilidade e crescimento do setor informal de transporte.

Tal realidade favoreceu o surgimento e expansão de modalidades alternativas de deslocação, dentre as quais se destaca o serviço de mototáxi, atualmente amplamente disseminado em diferentes províncias do país, sobretudo em contextos urbanos e periurbanos caracterizados por elevadas dificuldades de acesso e mobilidade (JOÃO, 2015).

Nesta perspectiva, o crescimento do moto-táxi em Angola não deve ser compreendido apenas como fenômeno de mobilidade urbana, mas igualmente como expressão das dinâmicas socioeconômicas associadas ao desemprego estrutural e às fragilidades do sistema econômico formal.

1 Fernando Pascoal da Silva: Nascido aos 06 de outubro de 1960, Mestre em Ciências Biológicas - Universidade Estatal de Lviv, Ucrânia (1995), Membro da Comissão Instaladora do Ensino Superior no Cuanza-Norte (2006-2007) e Docente da Escola Superior Pedagógica do Cuanza-Norte (desde 2007). Consultor Jurídico - Centro de Aconselhamento Jurídico do Sindicato "Solidariedade" / UNHCR-Ucrânia (2000–2003).

2 Elisa João Esteves Cazola, Nacionalidade: Angolana. Naturalidade: Ambaca. Data de Nascimento: 10-12-1992. Habilitações Literárias: ● Licenciatura em Ciências da Educação - opção Ensino Primário, Docente na Escola Superior Pedagógica do Cuanza-Norte, Assistente Estagiária; • Professora voluntária do Ministério da Educação (2018-2020); • Membro do protocolo de avaliação interna institucional - ESPECN (2025-2026)

3 Ondina José Francisco Futa, possui graduação em: Educação Especial, pela Universidade de Ciências Pedagógicas de Pinar del Rio, República de Cuba (2010). Mestre em Atenção Precoce, pela Universidade Europeia del Atlântico, em parceria com a Fundação Universitária Iberoamericana (FUNIBER). Linhas de Pesquisa: Educação Inclusiva; Atenção Educativa / Intervenção Psicopedagógica. É Docente da ESPECN.

Em conformidade com Lopes (2010), o setor informal dos transportes em Angola desempenha funções relevantes no processo de integração econômica e social, sobretudo nas zonas urbanas marcadas pela insuficiência dos serviços convencionais de transporte coletivo. Assim, os moto-taxistas passaram a representar não apenas agentes de mobilidade, mas também atores fundamentais na geração de rendimento familiar e na sustentabilidade econômica de numerosos agregados sociais.

No Município de Cazengo, Província do Cuanza-Norte, o crescimento da atividade de moto-táxi tornou-se particularmente visível nos últimos anos, impulsionado pela escassez de oportunidades de emprego formal e pelo aumento das necessidades econômicas das famílias.

Muitos jovens, mesmo possuindo algum nível de formação acadêmica, recorrem à atividade como alternativa de subsistência e geração de renda. Tal realidade demonstra que o fenômeno transcende a simples prestação de serviços de transporte, assumindo igualmente uma dimensão social, econômica e laboral.

Entretanto, apesar da relevância socioeconômica da atividade, persistem desafios relacionados à informalidade, ausência de proteção social, insegurança rodoviária, baixa observância das medidas de segurança e insuficiência de estudos científicos sobre o contributo efetivo dos moto-taxistas para a economia familiar em contexto angolano.

Nesta perspectiva, a presente pesquisa subordinou-se ao tema: “A participação do moto-taxista na sustentabilidade econômica das famílias em Angola: um estudo de caso no município de Cazengo, província do Cuanza-Norte”, incidindo especificamente sobre mototaxistas filiados à Associação dos Moto-taxistas do Cuanza-Norte (AMOTRANG), com pelo menos cinco anos de exercício da atividade. A problemática central da investigação procurou responder à seguinte pergunta científica:

Até que ponto a atividade de moto-táxi contribui para a sustentabilidade econômica das famílias no Município de Cazengo, Província do Cuanza-Norte?

Partindo desta problemática, definiu-se como objetivo geral:

– Analisar o contributo da atividade de moto-táxi para a sustentabilidade econômica das famílias no Município de Cazengo.

Do ponto de vista metodológico, o estudo fundamentou-se numa abordagem mista, articulando métodos quantitativos e qualitativos, permitindo uma compreensão mais ampla e aprofundada do fenômeno investigado. Recorreu-se ao estudo de caso, à pesquisa exploratória, à análise documental, a entrevistas e à aplicação de questionários junto dos moto-taxistas filiados à AMOTRANG.

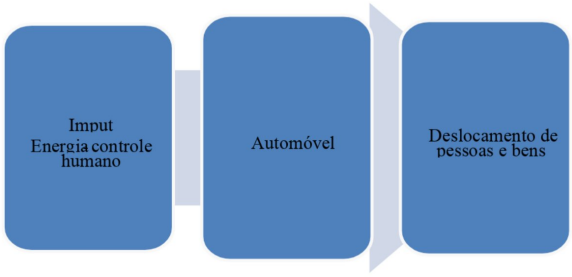
REVISÃO DA LITERATURA – O SISTEMA DE TRANSPORTE EM ANGOLA

O TRANSPORTE AUTOMÓVEL COMO SISTEMA DE DESLOCAMENTO

O transporte é um fator essencial ao desenvolvimento de uma empresa, cidade, região ou nação. Já o meio de transporte é o material circulante, seja ele rodoviário, ferroviário, marítimo, fluvial, aéreo (individual ou coletivo), responsável pela deslocação de pessoas e bens (DIAS, 2007).

Por sistema entende-se o conjunto de elementos ou componentes que se articulam sob uma solicitação proveniente do exterior (input), produzindo um resultado no exterior (output). Um sistema de transporte trata do deslocamento de bens ou pessoas entre pontos de origem e destino, necessitando, por isso, de vias, veículos e terminais. Com o aumento da demanda pelos deslocamentos, o problema torna-se mais complexo, precisando-se também de outros elementos como legislação específica e sistema de controle (FLORIANÓPOLIS, 2018 apud COUTO, 2011).

Figura 1 - Exemplo de sistema: Automóvel



Fonte: FLORIANÓPOLIS (2018)

Modos de transporte são os diferentes tipos de transportes (terrestres, aquáticos e aéreos), utilizados para a deslocação de pessoas e bens (ibidem).

BREVE CARACTERIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE ANGOLANO

Pacheco (2009) esclarece que em Angola, os transportes têm uma história longa que registou uma intensificação desde a fase da ocupação colonial. Para João (2015), a problemática do transporte teve grande impulso e deve ser caracterizada em três diferentes períodos:

- Colonial (até 1975);
- Pós-independência (1976-2002);
- Pós-guerra civil (2003 até à data atual).

Amorim (2012) declara que o sistema de transportes de Angola na era pré-colonial e primeira fase da era colonial, caracterizava-se como "deplorável", sem estradas, sistemas de carregadores compelidos, alimentados a custa própria e tratados com a maior dureza, carecendo da possibilidade de se domesticarem bois, cavalos e de se introduzirem burros e muares; nada disso se fez. Ora, até finais do século

XIX os carregadores eram frequentemente usados nas viagens de navegação, exploração e incorporação do comércio no território angolano.

O transporte público de passageiros teve grande impulso devido às primeiras construções das infraestruturas ferroviárias de Angola no início do século XIX ainda na época colonial. O comboio tinha por objetivo transportar as pessoas das periferias e do Interior para o Litoral e, também, facilitava o transporte de produtos agrícolas do Interior para Luanda, para os navios que atracavam no Porto de Luanda. Posteriormente o serviço paralisou devido à situação política que o país atravessou (JOÃO, 2015).

Já no século XX, Angola foi alargando a sua rede nacional de transporte público, de modo a garantir as deslocações de pessoas e bens. Ao tornar-se independente em 1975, as mobilidades urbanas até meados dos anos 80 do século XX passaram a ser asseguradas tipicamente em regime de monopólio por uma empresa estatal, nomeadamente a ETP (Empresa de Transportes Públicos), fundada a 01 de janeiro de 1978 (LOPES, 2007).

Posteriormente, foi reconvertida em outras designações variando de província para província. Em Luanda, por exemplo, passou a chamar-se TCUL (Transporte Coletivo Urbano de Luanda), já com competências jurídico-administrativas diferenciadas das dos períodos ulteriores, cuja função era efetivamente a satisfação da mobilidade das pessoas dentro dos marcos socioeconômicos da época (TEIXEIRA, 2015).

Segundo Lopes (2006), entre 1976 e 1982 foram adquiridos 325 ônibus (machimbombos), dos quais, no final da década de 80, apenas 80 se encontravam em circulação.

Em 2002, a província de Luanda passou a contar com mais três empresas privadas de transporte público de passageiros: MACON, o Transporte Urbano Rodoviário de Angola (TURA) e a Angoaustral-T4. Nessa altura faziam-se sentir em grande escala o serviço de transporte em candongueiros e o uso do transporte individual, embora não existissem dados que permitissem a sua quantificação (CABRAL, 2011).

Porém, durante o conflito armado que assolou Angola desde 1976 até 2002, vários setores da vida pública foram afetados negativamente, marcados pela forte degradação das infraestruturas e dos equipamentos, bem como pela fuga de recursos humanos qualificados.

Neste último período, finda a guerra civil, criaram-se novos desafios focados na estabilidade política, econômica e financeira. Apostou-se em grande escala na reconstrução do país. No ramo dos transportes, nem mesmo com o surgimento de outras empresas de transporte público, como a empresa SGO em 2003, a reabertura do próprio serviço de transporte ferroviário suburbano entre 2005 e 2007 e o transporte marítimo de passageiros inaugurado em 2014, conseguiu-se atenuar a situação caótica da mobilidade (LIMA, 2003).

No entanto, o surgimento de bairros periféricos motivado pela pressão demográfica levou à alteração em 2011 da divisão político-administrativa das províncias de Luanda e Bengo onde se expandiram os projetos habitacionais, o que acentuou o problema de acessibilidade e mobilidade da cidade (ibidem).

A tendência de se deslocar confortavelmente intensificou a importação de transportes particulares que, segundo ANGOP (2007 apud Amorim, 2014), entre os anos de 2005 e 2006 importava-se um volume médio de 11.500 veículos por mês, sendo igualmente importado um volume anual de 126.521 veículos em 2005 e 149.591 em 2006, por agentes informais e concessionárias.

Com o Decreto Presidencial 135/10, de 13 de julho, que proíbe a importação de veículos ligeiros com mais de 3 anos de uso (em vigor), o volume das importações baixou entre os anos de 2011 e 2012, mas voltou a subir em 2013 com registo de 285.894 veículos (Rede de Angola apud João, 2015).

VARIÁVEIS DETERMINANTES DO NÍVEL DE SERVIÇO EM TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Couto (2011) explica que o nível de serviço de transporte é definido como sendo um indicador da qualidade do serviço ofertado. Ele é avaliado pelas reações dos usuários, incluindo os usuários potenciais, que se encontram na área de influência de um serviço. Considerando que o melhor serviço é desejável em certas ocasiões, enquanto um serviço razoável é suficiente em outras, os níveis de serviço de A a F são adotados para cada variável (conforto, segurança, acessibilidade, regularidade e pontualidade).

Nos extremos, concebe-se que, quando a avaliação de uma variável relacionada a conforto é intolerável, o seu nível de serviço é F e, quando uma das avaliações das variáveis é muito boa, o nível de serviço é A (ibidem).

Abreu (2012) aponta que são exemplos de variáveis que determinam um nível de serviço em transporte de passageiros:

- **Acessibilidade física** – é uma medida que representa a facilidade de acesso ao transporte;
- **Frequência de serviço** – refere-se ao número de viagens completas efetuadas em uma unidade de tempo, muitas vezes tratada indiretamente em termos de intervalo de tempo;
- **Confiabilidade do serviço** – consiste no cumprimento dos horários prefixados em cada ponto de linha e/ou na disponibilidade do serviço;

Assim, percebe-se que a qualidade do transporte de passageiros não depende apenas da existência de veículos, mas também da capacidade do sistema em oferecer serviços acessíveis, frequentes e confiáveis, contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana e da qualidade de vida da população.

2.5. OS SERVIÇOS DE MOTO-TÁXI

> *A palavra moto-táxi é um neologismo. Não pertencente à língua portuguesa, a palavra não consta nos dicionários Houaiss, Michaelis e Aurélio. Esta foi cunhada em solo brasileiro pela justaposição do prefixo moto (redução da palavra motocicleta) e da palavra táxi (PACHECO, 2009).*

O conceito de moto-táxi é relativamente novo e uma de suas acepções é o transporte realizado para um único passageiro em veículo, como a motocicleta em decorrência do pagamento de tarifa fixada (EMDURB, 2006).

A Ettusa (2006) define o moto-táxi como o serviço de transporte de aluguel no qual a motocicleta é propriedade de uma pessoa física, podendo ser contratada por qualquer pessoa, com itinerários e horários adaptáveis para atender à vontade dos usuários.

A profissão de moto-taxista pode ser definida como o serviço de transporte individual remunerado de passageiros em motocicletas. Assim, os moto-taxistas são os profissionais responsáveis pela condução do veículo para o transporte dos passageiros (AMORIM, 2014).

Para Brasileiro (2005), o serviço de moto-táxi pode ser classificado como transporte semipúblico ou para-trânsito, já que pode ser oferecido a qualquer hora e em qualquer lugar. Em sua maioria, são trabalhadores autônomos, que exercem sua profissão na informalidade.

Os serviços de táxi constituem um ramo consagrado, em todo o mundo, como uma opção especial para o transporte remunerado de passageiros, aos quais se oferece maior agilidade, conforto, segurança e mobilidade do que pelos transportes coletivos. Trata-se, porém, de um serviço restrito a uma clientela reduzida, devido ao seu alto custo, por ser de natureza individual (DIAS, 2006).

METODOLOGIA

O estudo é um estudo de caso, de caráter exploratório, sobre a participação dos moto-taxistas na economia familiar no Município de Cazengo (Cuanza-Norte). Adotou-se abordagem mista (quantitativa e qualitativa), com triangulação de métodos, e método indutivo, partindo de dados particulares para conclusões gerais (PRODANOV; FREITAS, 2013; VERGARA, 2010).

Para a recolha de dados recorreu-se a três técnicas: análise documental (dados da AMOTRANG), entrevistas não estruturadas (a representantes institucionais e usuários) e questionários (aplicados presencialmente aos mototaxistas).

A população foi de 2.896 moto-taxistas filiados à AMOTRANG – Cuanza Norte, dos quais se selecionou uma amostra intencional de 40 profissionais. Utilizaram-se fontes primárias (recolhidas no campo) e secundárias (livros, artigos, teses).

Os dados foram tratados com análise discursiva e estatística descritiva, através dos programas SPSS e Excel, com resultados apresentados em gráficos e tabelas.

APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Análise discursiva - (Resultados da entrevista)

A análise do discurso baseou-se no depoimento prestado pelos entrevistados. Entretanto, verificou-se para a maioria das variáveis uma convergência nas informações recolhidas.

4.1.1. ESTATÍSTICA E ORGANIZAÇÃO DOS DISCURSOS APRESENTADOS

> *"A AMOTRANG no Cuanza Norte tem o controle de 2.896 moto-taxistas, estando ainda em curso o processo de filiação a esta mesma associação. Independentemente disso, há um número muito grande ainda de pessoas exercendo esta atividade sem estarem filiadas. Na sua maioria exercem suas funções de forma isolada, mas já há um bom grupo que se organiza em placas [Entrevistados 1, Ndalatando, fev. de 2026].*

Conforme descrito pelos entrevistados, a Associação de mototaxistas designada AMOTRANG é a única associação de moto-táxis legalmente reconhecida há alguns anos na província do Cuanza-Norte, com a sede nacional em Luanda desde 2005, controlando um total de 2.896 filiados. Entretanto, assume desafios no que concerne à necessidade de filiar novos membros, dado que grande parte dos moto-taxistas ainda não se encontra associada.

Motivação e relação entre moto-taxistas

> "Geralmente muitos exercem esta atividade depois de várias tentativas de um emprego formal. Quanto à relação entre eles, vem sendo marcada por grandes laços de amizade, solidariedade acima de tudo. Eles entregam-se em todas as situações dos colegas."
>
> [Entrevistados 1, Ndalatando, fev. de 2026].
>
> "Nós nos damos pilha em todos os momentos. Os motoqueiros são o setor de trabalho mais unido, estamos sempre juntos na doença, em situações de óbitos, socorro de avarias. Nunca verás um motoqueiro a deixar um outro avariado na estrada conforme se fazem os pais dos grandes carros" [Entrevistados 2, Ndalatando, março de 2026].

Em relação às motivações da prática desta atividade, as declarações dos entrevistados acima

permitem aferir que, em grande medida, vários jovens moto-taxistas tendem a enveredar por esta profissão designada informalmente em resultado dos insucessos no setor de empregabilidade formal.

Em relação ao rendimento da atividade

> "Aqui no moto-táxi quem mais trabalha mais rende. É preciso ter ginica para girar e encontrar clientes nas épocas em que não há salário. Mas o pouco que se consegue é o suficiente para sustentar a casa. A questão da kixikila tem ajudado e também os que têm passageiros fixos, no final do mês pegam mesmo uma quantidade boa [Entrevistados 2 e 3, Ndalatando, março de 2026].

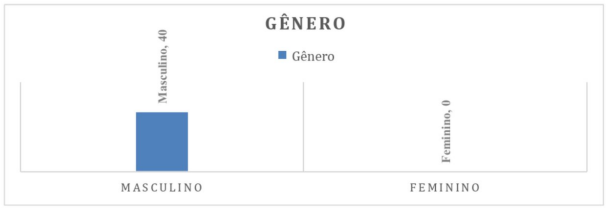
O relato apresentado evidencia que a atividade de moto-táxi constitui uma importante fonte de sustento econômico para muitas famílias, sobretudo em contextos marcados pelo desemprego e pela informalidade laboral.

Resultados dos inquéritos

Nesta dimensão são apresentados e analisados os resultados do inquérito por questionário aplicado a 40 mototaxistas na condição de membros filiados da Associação AMOTRANG. Os resultados permitiram a construção e interpretação de gráficos resultantes das principais variáveis analisadas.

O tratamento dos dados fez-se por meio de dois instrumentos, nomeadamente, o *Software Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)* na sua versão número 20 e a *Microsoft Excel 2010*. Tais dados foram tabulados e transformados em gráficos de barras para todas as variáveis do questionário conforme se espelha abaixo.

Gráfico 1 – Atividade por gênero

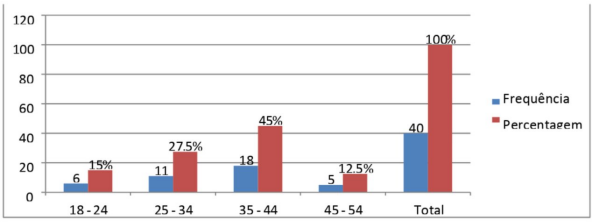


Fonte: Elaboração própria (2026)

Em conformidade com os dados do gráfico apresentados acima, nota-se que a atividade de moto-táxi, no grupo de membros inquiridos, é exercida apenas por sujeitos do sexo masculino. Estes representam 100% da amostra, não se observando mulheres a exercer tal atividade.

A este respeito Silva (2011) comenta que a condução de veículos no contexto angolano sempre carregou uma forte história, diante da qual sempre se alimentou um profundo estigma em relação à igualdade de gênero, pior quando se trata de motoristas.

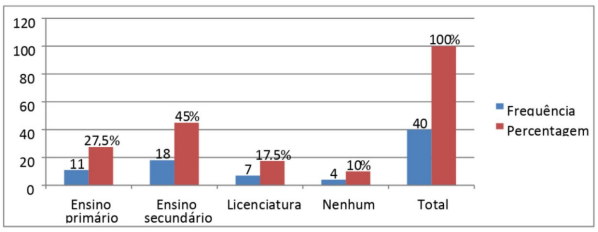
Gráfico 2 – Incidência da faixa etária



Fonte: Elaboração própria (2026)

Em conformidade com os gráficos apresentados, percebe-se que antes a atividade de moto-táxi era somente exercida por indivíduos mais jovens, uns até com a idade abaixo dos 18 anos. Atualmente, vem sendo exercida por indivíduos mais adultos, como se pode verificar no gráfico, em que 12,5% dos motoqueiros têm suas idades compreendidas entre 45 e 50 anos.

Gráfico 3 – Grau de escolaridade

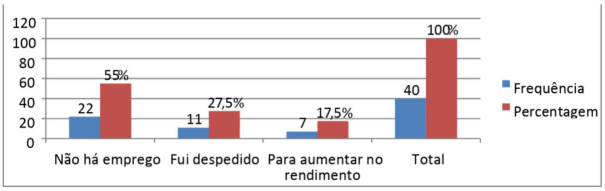


Fonte: Elaboração própria (2026)

O presente gráfico vem nos demonstrar que, fruto da escassez de emprego, a atividade vem sendo exercida na maioria por indivíduos com o ensino secundário, que representam cerca de 45%. Além disso, 27,5% possuem apenas o ensino primário e 17,5% têm o nível de licenciatura. Entretanto, salta-nos à atenção que 10% dos moto-taxistas inquiridos não possuem qualquer nível de escolaridade, havendo, no entanto, a necessidade de se mobilizar este grupo para o processo de alfabetização.

Neste sentido, é possível aferir que grande parte dos indivíduos recorre a esta atividade como alternativa para obter autorrendimento, embora possua algum nível de literacia para outras atividades no setor formal. Segundo Ngunga (2026), o nível de desemprego atual situa-se na casa dos 30,8% no setor formal da economia (INE, 2025).

Gráfico 4 – Fatores que motivaram o exercício da atividade de moto-táxi

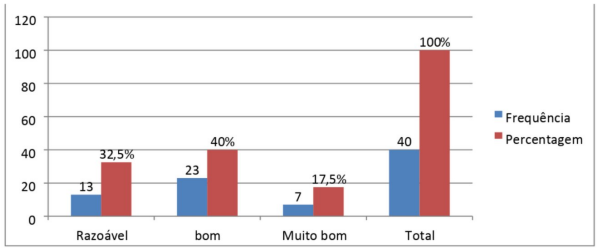


Fonte: Elaboração própria (2026)

Dentre os fatores que levaram à adesão à atividade de moto-táxi, destaca-se a grande questão

problemática da última década no nosso país, que é o desemprego. Como se pode constatar, 55% selecionaram esta alternativa.

Gráfico 5 – Nível de rendimento



Fonte: Elaboração própria (2026)

Conforme os dados apresentados, observa-se que 40% dos moto-taxistas consideram a atividade rentável, enquanto 32% afirmam que os ganhos são razoáveis. Estes resultados mostram que o moto-táxi representa uma importante fonte de rendimento e sustento familiar para muitos trabalhadores, sobretudo diante das dificuldades de acesso ao emprego formal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo, baseado na revisão teórica e no tratamento de dados primários recolhidos no campo, permitiu compreender que a atividade de moto-táxi constitui atualmente uma importante alternativa de sobrevivência econômica e de inserção socioprofissional para muitos cidadãos, sobretudo jovens afetados pelas limitações do mercado formal de emprego.

Os resultados demonstram que grande parte dos moto-taxistas ingressa nesta atividade em consequência das dificuldades de empregabilidade, confirmando o crescimento do setor informal como mecanismo de subsistência em contextos de desemprego.

Constatou-se que, na região da província do Cuanza-Norte, a atividade é exercida exclusivamente por indivíduos do sexo masculino, o que evidencia a persistência de desigualdades de gênero em ocupações tradicionalmente associadas ao esforço físico e ao transporte.

No plano econômico, os resultados demonstraram que o moto-táxi constitui uma importante fonte de rendimento familiar, sendo a maioria dos inquiridos de opinião que a atividade é rentável ou razoavelmente rentável, o que confirma o contributo significativo do setor para a sustentabilidade econômica de muitas famílias. Assim, o moto-táxi assume não apenas uma função de mobilidade urbana, mas também um relevante papel socioeconômico na redução das dificuldades financeiras enfrentadas por numerosos agregados familiares.

REFERÊNCIAS

ABREU, A. J. D. de. Mototáxi: proposta de parâmetros e normas gerais para concessão do serviço – estudo de caso no município de Betim-MG. 2012. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2012.

AMORIM, C. R. Acidentes de trabalho com mototaxistas. Revista Brasileira de Epidemiologia, v. 15, n. 1, p. 25-37, 2014.

BRASILEIRO, L. A. Um estudo de caso do transporte por mototáxi. In: CONGRESSO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 15., 2005, Goiânia. Anais [...]. Goiânia: ANTP, 2005.

CABRAL, D. L. Comparação dos instrumentos SF-36 e perfil de saúde de Nottingham para avaliação da qualidade de vida de indivíduos pós acidente vascular encefálico. 2011. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011.

COUTO, D. M. Regulação e controle operacional no transporte coletivo urbano: estudo de caso do município de Belo Horizonte/MG. 2011. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011.

DIAS, F. A. O. P. Regulação nos transportes urbanos: o serviço de táxi. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 20., 2006, Brasília. Anais [...]. Brasília: ANPET, 2006.

DIAS, F. A. O. P. Serviços de táxi: elementos para um novo modelo regulatório. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

EMDURB – EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO URBANO. 41ª Reunião do Fórum Mineiro de Gerenciadores de Transporte e Trânsito. 2006. Disponível em: http://www.antp.com.br. Acesso em: data não especificada.

ETTUSA – EMPRESA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE S.A. Sistema de transporte por mototáxi de Fortaleza. 2006. Disponível em: http://www.antp.com.br. Acesso em: data não especificada.

JOÃO, F. A. Acessibilidade e mobilidade na cidade de Luanda em situação de escassez de informação: pistas para intervenções. 2015. Dissertação (Mestrado) – ISTL, Lisboa, 2015.

LIMA, A. Transporte coletivo através do serviço de fretamento apoiado no e-commerce. In: CONGRESSO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 14., 2003, Vitória. Anais [...]. Vitória: ANTP, 2003.

LOPES, C. M. Acumulação, risco e sobrevivência na economia informal: os candongueiros de Luanda. Cadernos de Estudos Africanos, 2007.

LOPES, C. M. Dinâmicas do associativismo na economia informal: os transportes de passageiros em Angola. Análise Social, p. 367-391, 2010.

NGUNGA, E. J. Economia informal e desemprego em Angola: a trajetória dos seus agentes. Alba-ISFIC Research and Science Journal, v. 2, n. 10, p. 364-372, 2026.

PACHECO, M. Profissões envolvendo motocicletas, motoboy e mototáxi: breves considerações. 2009. Disponível em: http://www.jurisway.org.br. Acesso em: data não especificada.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. Metodologia de trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

TEIXEIRA, J. R. B. Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de moto-taxistas. Cadernos de Saúde Pública, v. 32, n. 1, p. 97-110, 2015.

VERGARA, S. C. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2010.



https://doi.org/10.52078/8mwejh64

ISSN 2675-2573

COORDENAÇÃO:

Prof. Dr. Manuel Francisco Neto

Profa. Ma. Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco

Profa. Esp .Vilma Maria da Silva

AUTORES(AS):

Alberto Praia Tchinhama
António Evaristo
Faustino Moma Tchipesse
Miguel Divovo
Félix Osvaldo Ferreira Chingolo
Fernando Massi Argentino
Fernando Pascoal da Silva
Elisa João Esteves Cazola
Ondina Francisco Futa
Glaucimer Silva Batista de Almeida
Joana Cristina de Barros
Joice Pereira Marques
José António Afonso Joaquim
José Miguel Kissanga Vunge
Manuel Francisco Neto
Maria Mbuanda Caneca Gunza Francisco
Maria Angela Ferreira Oliveira
Maria Madalena Sampaio Silva
Marissol Caetano Ferreira de Fonte
Marli Aparecida Rosa
Milton Gil Zaia Jacinto
Natalia Gordiano
Nayane Brito Veras Godinho Hermisdorf
Ngombo Rodrigues Lucau
Heidi Morais Quimuanga
Casimiro Manuel Agostinho
Pedro Isaac
Mateus Queiroz Tchamolehã
Rafaela Gois Zirpolo
Roseli Brito Tenório Ramos
Rosemeire de Araujo Fonseca
Sabino Lázaro Argentino
Santos Kulua João
Tatiana Miranda Lima
Vasco Fragata Moniz
Vernete Nginga Sebastião
Violeta Ana Jaime da Silva André
Walter Albino António Sassoma
Wilder Dala Quinjango
Zacarias Kameia

Indexadores:

Crossref · CiteFactor Academic Scientific Journals · Google Acadêmico · sumários.org Sumários de Revistas Brasileiras

Filiada à:

ABEC BRASIL Associação Brasileira de Editores Científicos · ISSN International Standard Serial Number Brazil · ibict Instituto Brasileiro de Informação em Ciência e Tecnologia · doi

Produzida exclusivamente com utilização de softwares livres

debian · Scribus Desktop Publishing · LibreOffice The Document Foundation · gimp · Inkscape · Platform & workflow by OJS / PKP

Parceiros:

VAKUETO TUDILONGUI

ISPO ZANGO