

Enviado momentaneamente
na rede de biblioteca
(Impressão da biblioteca)
Roguetta
18/02/2009

SOC 54



Universidade Eduardo Mondlane

FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS.

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA.

TRABALHO DE FIM DO CURSO.

**A Sociedade dos Angariadores: Uma Reflexão Sobre o
Transporte Semi-colectivo na Cidade de Maputo, 2004-07**

(Dissertação apresentada como parte dos requisitos exigidos para obtenção do grau de licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane)

Supervisor:

Dr. Adriano Maurício.

Autor : Carimo Robene Dinessé.

Maputo, Março de 2008.

Universidade Eduardo Mondlane

FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS.

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA.

TRABALHO DE FIM DO CURSO.

**A Sociedade dos Angariadores: Uma Reflexão Sobre o
Transporte Semi-colectivo na Cidade de Maputo, 2004-07**

(Dissertação apresentada como parte dos requisitos exigidos para obtenao do grau de licenciatura em Sociologia na Universidade Eduardo Mondlane)

Supervisor:

Dr. Adriano Maurício.

Autor : Carimo Robene Dinesse.

Maputo, Março de 2008.

DECLARAÇÃO

Eu, **CARIMO ROBENE DINESSE**, estudante da Universidade Eduardo Mondlane, Faculdade de Letras e Ciências Sociais, declaro por minha honra que o presente trabalho de fim de curso de licenciatura em sociologia, nunca foi apresentado na sua essência para obtenção de qualquer grau académico e que ele constitui o resultado da minha investigação individual feita com base nas fontes mencionadas na bibliografia e no método descrito no texto.

O Autor

O Supervisor

Carimo Robene Dinesse

Dr. Adriano Maurício

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho:

Aos meus pais: Robene e Ana;

À minha esposa e meu filho: Ercilia e Dinesse;

Aos meus irmãos: Irene, Estêvão, Lúcia, Assiana, Uaite, Atija, Julieta e Ângelo;

Aos meus tios, sobrinhos, primos, sogra, cunhados/ cunhadas;

Pelo carinho que sinto por eles.

AGRADECIMENTOS

Vai em primeiro lugar um imensurável agradecimento ao meu supervisor Dr. Adriano Maurício pelo continuo acompanhamento, dedicação, exigência e pelas preciosas observações que prestou em todas as fases da elaboração deste trabalho.

Aos docentes da Faculdade de Letras e Ciências Sociais, que durante a minha formação transmitiram-me ferramentas e conhecimentos úteis que contribuíram para a materialização deste efeito.

Aos: dr. Baltazar, dr. Fátima, dr. Achida, dr. Nuro;
As famílias Cristóvão e Paulino que incondicionalmente prestaram-me prontamente o seu apoio.

Aos meus colegas e amigos, meus entrevistados e todos aqueles que directa ou indirectamente deram a sua singela e incondicional contribuição para a concretização deste objectivo.

“Recebam os meus mais sinceros e agradecimentos singelos.”

“Muito Obrigado”

SIGLAS E ABREVIATURAS

APACIMAP- Associação dos angariadores de passageiros e carga da cidade de Maputo

ATROMAP- Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo.

CMCM – Conselho Municipal da Cidade de Maputo.

DCINAV- Delegação da Cidade do Instituto Nacional de Viação.

DNEP- Direcção Nacional de Estradas e Pontes.

FRELIMO- Frente de Libertação de Moçambique.

GTZ- Cooperação Técnica Alemã.

INAV- Instituto Nacional de Viação.

MTn- Designação de Nova Família do Metical.

PIC- Polícia de Investigação Criminal.

PRM- Polícia da República de Moçambique.

RENAMO- Resistência Nacional de Moçambique.

SISE- Serviços de Segurança do Estado.

TPM- Transportes Públicos de Maputo.

UTRAMAP- União dos Transportadores de Maputo.

ÍNDICE.....	Páginas
Declaração.....	II
Dedicatória.....	III
Agradecimentos.....	IV
Siglas e Abreviaturas.....	V
Resumo.....	VI
CAPITULO I	
1. Introdução.....	1
1.1. Justificativa do Trabalho.....	3
1.2. Pergunta de Partida.	
1.3. Hipótese do Trabalho.	
1.4. Contextualização.	
1.5. Problematização.....	5
1.5.1. Expansão Urbana e surgimento dos transportes Semi-colectivos na Cidade de Maputo.	
1.5.2. O surgimento das Terminais de Transporte de Xipamanine, Junta e Missão Roque e a sua relação com o surgimento de angariadores na Cidade de Maputo.....	6
1.5.3. O trabalho do angariador e o modja.....	9
1.5.4. A organização dos angariadores.....	10
1.5.5. Diferenças entre angariador, cobrador e modja.	
1.5.6. A história de surgimento de vendedores nas terminais de transporte semi-colectivo.....	11
1.5.7. Características das terminais de Xipamanine, Junta e Missão Roque no período entre 1997 a 2002.....	12
CAPITULO II	
2. Revisão de Literatura.....	13
2.1. Resenha Crítica da literatura.....	19
CAPITULO III	
3. Quadro Teórico.....	22
3.1. Conceptualização.....	25
CAPITULO IV	
4. Metodologia.....	26
4.1. Campo de Análise.	
4.2. População	27
4.3. Estratégias Adoptada.	
4.4. Fases da Pesquisa.....	28
4.5. Amostra.....	29
4.6. Recolha Empírica.	
CAPITULO V	
5. Apresentação de Dados.....	31
5.1. Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo.....	31
5.2. Associação dos Angariadores de Passageiros e Cargas da Cidade de Maputo.....	34
5.2.1. Funcionamento da terminal da Junta.....	35
5.3. Conselho Municipal da Cidade de Maputo.....	37

5.4. O que leva os transportadores de semi-colectivo a preferir APACIMAP/ informalidade.....	39
5.5. O que leva os transportadores de semi-colectivo a não preferir ATROMAP.....	39

CAPITULO VI

6. Análise de Dados.....	41
6.1. Requisitos exigidos pelo Conselho Municipal da Cidade de Maputo, ATROMAP para exercício da actividade de transporte de semi-colectivo.....	41
6.2. Requisitos exigidos pela APACIMAP para exercício da actividade de transportes semi-colectivo de passageiros.....	42
6.3. Conclusão.....	43
6.4. Referências Bibliográficas.....	49

RESUMO

A presente reflexão sobre o transporte semi-colectivo de passageiro na Cidade de Maputo, propómo-nos perceber o por que é que mesmo com o conhecimento de que as actividades quotidianas dos angariadores são ilícitas, não se desenvolve nos proprietários dos semi-colectivos de passageiros resistências às imposições dos mesmos que vão desde “a instauração de um segundo licenciamento às viaturas de semi-colectivo licenciadas pelo Conselho Municipal, observância de escalas de carregamento e até bicha para carregamento de passageiros.”

A centralidade do estudo da resignação dos transportadores aos angariadores como ponto explicativo deste trabalho, prende-se ao facto de se constatar que os transportadores semi-colectivos de passageiros estão protegidos pelo Governo representado pelo Conselho Municipal e a Associação dos Transportes Rodoviários de Maputo, contrariamente aos passageiros, angariadores e outros actores intervenientes.

Pensamos que os transportadores preferem compactuar com as arbitrariedades dos angariadores na terminal da junta porque eles ganham com estas práticas, ora vejamos:

O transporte de passageiros em viaturas em estado avançado de degradação; aumento arbitrário de tarifas das passagens nos feriados e finais de semana prolongados; a segurança dos seus passageiros e viaturas só é possível sob a protecção dos angariadores.

CAPITULO I

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho destina-se a obtenção do grau de licenciatura. O estudo subordina-se ao tema “A sociedade dos Angariadores: Uma Reflexão sobre o Transporte Semi-colectivo na Cidade de Maputo (2004-2007)”.

A pesquisa debruçou-se em torno da problemática da expansão de transporte semi-colectivo de passageiros “chapa 100” na Cidade de Maputo, onde procuramos compreender as razões da resignação dos transportadores semi-colectivos de passageiros às arbitrariedades cometidas pelos angariadores no quotidiano do “chapa 100” na terminal da Junta, como se pode ver em diante:

A falta de viaturas para o transporte de passageiros o que obriga os passageiros a formar bicha nas terminais;

Desrespeito da lotação da viatura obrigando aos passageiros a viajarem apertados;

Desvio e encurtamento de rotas, obrigando os passageiros a fazer “ligações” para chegarem ao seu destino;

Sujeição dos passageiros às palavras injuriosas dos cobradores;

Imposição dos modjas ao cobrador e ao motorista no seu trabalho de chamamento em troca de cinco meticais (5mt);

Imposição dos angariadores a um segundo licenciamento às viaturas já licenciadas pelo Conselho Municipal e observância de escala e bicha para carregamento de passageiros.

Objectivo Geral do Trabalho:

Compreender as razões da prática da informalidade pelos transportadores semi-colectivos de passageiros licenciados pelo Conselho Municipal da Cidade de Maputo no exercício da sua actividade.

Objectivos específicos

- Identificar as razões da preferência das práticas informais;
- Descrever o processo de liceciamento informal de viaturas nas terminais da Junta, Xipamanine e Missão Roque;
- Reflectir sobre as implicações sociais destas práticas nas terminais acima referenciadas.

Estruturalmente, o trabalho está organizado em seis capítulos, para além do resumo e os anexos, a saber:

O primeiro capítulo apresenta a introdução, onde apresentamos o problema, a justificativa da escolha deste tema para o estudo, a questão orientadora, a hipótese do trabalho, os objectivos, a contextualização e a problematização.

Na contextualização traussemos uma descrição sumária do surgimento do transporte Semi-colectivo privado na Cidade de Maputo;

Na problematização arrolamos diversos acontecimentos e actores que directa ou indirectamente estão ligados ao “chapa 100” nas terminais em alusão e finalmente colocamos a nossa inquietação.

O segundo capítulo se refere a revisão de literatura aqui trazemos o debate dos estudos empíricos até qui produzidos sobre o tema e fazemos a critica de alguns aspectos da literatura.

O terceiro capítulo compreende o quadro teórico, nele está a orientação teórica do trabalho e conceptualização.

O quarto capítulo, contém a metodologia, onde apresentamos o campo de análise, a população e amostra, estratégias adoptadas na fase de pesquisa, as fases de pesquisa.

O quinto capítulo se refere apresentação de dados onde nos propomos apresentar a informação obtida no campo, a qual nos permitirá confrontar os resultados hipoteticamente esperados.

O sexto capítulo contém análise de dados, onde analisamos a informação obtida no campo que nos permitirá chegar a conclusão e posteriormente encontramos a bibliografia.

1.1. Justificativa do Trabalho

Das obras lidas na revisão da literatura ficou patente que embora todas elas retratem “o universo do chapa 100” nenhuma delas focaliza a resignação dos transportadores formais as arbitrariedades dos angariadores e modjas. Assim o presente trabalho pretende identificar as razões da sujeição dos transportadores formais às arbitrariedades dos angariadores.

Para prossecução do nosso trabalho levantamos a seguinte questão de partida:

1.2. Pergunta de Partida.

Quais são do ponto de vista sociológico, as razões que levam os transportadores dos semi-colectivos de passageiros a se resignarem às arbitrariedades dos angariadores na terminal da Junta?

Em jeito de resposta à preocupação que o estudo coloca e em função das contribuições de Offe e Olson avançamos a seguinte hipótese de trabalho.

1.3. Hipótese

A sujeição dos transportadores às arbitrariedades dos angariadores (informalidade) traz maiores ganhos para transportadores semi-colectivos de passageiros.

1.4. CONTEXTUALIZAÇÃO

A cidade de Maputo é um centro urbano com um contingente populacional de cerca de 1.099.102 habitantes (INE, 2007), que resulta de um rápido crescimento populacional causado fundamentalmente pelas migrações de cidadãos oriundos das várias províncias do país e de países vizinhos, a procura de melhores condições de vida (emprego, instituições de ensino superior, melhor assistência médica e medicamentosa, oportunidades de negócio, estabilidade política e outras).

Um sistema de transporte semi-colectivo de passageiros regulado pelo Conselho Municipal da cidade de Maputo tem sido o recurso de mobilidade para a maior parte da população sem a capacidade financeira de deslocação em suas próprias viaturas no exercício das suas actividades, na sua vida quotidiana.

A carência dos transportes públicos urbanos e a incapacidade do Estado em responder as necessidades de transporte dos cidadãos, fez com que por iniciativa própria, alguns indivíduos tomassem de assalto o mercado de transporte e exercessem estas actividades em condições precárias. A precariedade em alusão consiste na má condição

ou estado dos veículos (uso de veículos de caixa aberta onde as pessoas sentavam em cima de taipais expostos a sol, chuva, poeira e vento); e má conduta dos cobradores (desrespeito da lotação máxima permitida obrigando os passageiros a viajarem apertados; a falta de respeito aos passageiros se circunscreve no uso de palavras injuriosas contra os mesmos, frequência de roubos, poluição sonora, restrição de pessoas corpulentas no chapa); a atribuição do “chapa 100” a responsabilidade de protagonizar acidentes pelo excesso de velocidade (Colaço 1998).

A problemática de transporte semi-colectivo na cidade de Maputo está sendo discutida desde a década de 90 por autores, tais como João Carlos Colaço, ao abordar este tema na revista especial de estudos moçambicanos “Mentalidade de Chapa 100 na Cidade de Maputo”, revela que o “chapa 100” surge na cidade de Maputo nos anos 80 no contexto da crise económica e estava ligado a factores como carência dos transportes públicos urbanos acompanhado de um relativo crescimento populacional e a incapacidade do Estado de responder às necessidades impostas pelos habitantes desta Urbe. Para este autor a partir dos meados da década de oitenta, praticamente em 1986 começaram os primeiros protextos contra a maneira como eram transportadas as pessoas. Os meios de comunicação chamavam atenção às autoridades governamentais para tomarem a “peito” deste problema tendo em conta às formas como eram transportados os passageiros.

A partir dos apelos dos meios de comunicação sobre as formas “desumanas” de carregamento de passageiros, exemplo o uso de carros de caixa aberta, não respeito a lotação da viatura, etc. As condições de transporte de passageiros foram melhorando gradualmente, por exemplo, o aparecimento de chapas cobertos de lona, de mini-bus de 30 lugares e posteriormente de 15.

Com o surgimento dos transportes semi-colectivos urbanos, houve um novo estilo de vida dos cidadãos, as longinquas distâncias antigamente percorridas a pé, passaram a ser percorridas com o recurso ao “chapa 100”.

Um facto curioso e interessante ao mesmo tempo é de que actualmente, as pessoas usam o “chapa 100” mesmo para se deslocarem entre pontos que não distam a 500 metros; isto é, distâncias consideradas “curtas” a tempos atrás, hoje, tornaram-se “longas.”

Este “desenvolvimento” do “chapa 100”, fez com que houvesse um processo de urbanização que como consequência provocou o aumento do número de utentes do “chapa 100” como meio de transporte quotidiano.

Em nosso entender o aumento do número de usuários de “chapa 100” não só se fundamenta pela falta de condições financeiras destes, muito menos pelo crescimento da população vivendo na periferia da urbe, como também se fundamenta pelo elevado custo de vida, principalmente no que diz respeito ao aumento do preço dos combustíveis o que obriga as pessoas a “arrumarem” suas viaturas, preferindo subir “chapa 100” de e para serviço e outras deslocações.

1.5. PROBLEMATIZAÇÃO

1.5.1. Expansão Urbana e Surgimento do Transporte semi-colectivo na Cidade de Maputo.

Com a expansão urbana da Cidade de Maputo como consequência do aumento da população redundou na necessidade de criação de uma rede de transporte de um ponto da cidade para o outro. Para o efeito foi necessário que se identificasse um local para concentração de pessoas para viajar.

Importa sublinhar que em materialização dessa ideia, foram criadas as terminais de autocarros de Xipamanine, Junta e Missão Roque.

O primeiro transporte semi-colectivo privado surge no princípio da década 80 no contexto da crise económica, ligados a uma falta de transportes públicos urbanos, um rápido crescimento populacional e a incapacidade do Governo em responder as necessidades da população. Desta feita, fez com que alguns indivíduos, por iniciativas próprias, tivessem que praticar esta actividade de transporte de passageiros. Os primeiros carros eram de marca Peugeot 504 e Canter, de caixa aberta. O Peugeot fazia trajecto Machava-Vidreira-Jardim, e o Canter fazia o trajecto Benfica-Brigada cidade de Maputo. Numa primeira fase o preço era de 50,00mt (antiga família do metical).

É de referir que de 50,00mt (0,05 cêntimos) foi gradualmente aumentando para 100 (0,1), 200 (0,2), 300 (0,3), 500 (0,5) centavos, 1000 (1,00mt), 1500 (1,5) até os 5000 (5,00) e 7500,00 (7,50) mt praticados actualmente.

O desenvolvimento desta actividade (transporte) não foi só acompanhado pelo aumento gradual das tarifas de pagamento de bilhete de passagem, como também pelo melhoramento de algumas condições de transporte. A título de exemplo, surgiram viaturas mini-bus com lotação de 30 e posteriormente de 15 lugares. Paralelamente surgem as figuras de angariador, cobrador e os “modjas”.

O angariador é um indivíduo que procura pessoas interessadas para viajar em troca de um valor monetário. Este aparece como o “detentor” das normas vigentes no mercado de transporte. A título de exemplo, impõe a um segundo licenciamento as viaturas já licenciadas pelo Município, observância de escala e de bicha para carregamento de passageiros.

Os vendedores ambulantes, são obrigados pelos angariadores a contribuir com valores monetários, alegadamente, para a gestão de terminais e aquisição de uniformes, cobrança de taxa de ingresso para vender nas terminais e a taxa diária de pagamento.

Os passageiros, estão sujeitos a empurrões no período de carregamento, demora de viaturas na paragem, desrespeito da lotação da viatura obrigando os passageiros a viajarem apertados.

O cobrador é um indivíduo que procura pessoas interessadas em viajar, como também faz cobrança aos passageiros durante o percurso. Este cobrador pode ser biscateiro, se for contratado para um tempo reduzido, “por exemplo diariamente”, e permanente se tiver um contrato mensal.

E os modjas são jovens que ficam nas terminais de transportes semi-colectivos, que com anuência dos cobradores chamam passageiros, organizam e controlam a bicha de automóveis, em troca de 5000,00 (5,00)mt.

1.5.2. O Surgimento das Terminais de Autocarros de Xipamanine, Junta e Missão Roque e a sua Relação com o Surgimento de Angariadores na Cidade de Maputo.

Segundo Belarmino Américo Mutambe, motorista que faz a rota Maputo-Manjacaze-Chibuto, via Chissano, os angariadores surgem pela primeira vez na cidade de Maputo nos princípios da década de 80, por iniciativa de motoristas que transportavam mercadorias a longo curso.

Antes de arrancarem para os seus destinos, os motoristas sentiam a necessidade de transportar passageiros a fim de adquirir alguma receita para o auto-sustento durante o percurso. A primeira Terminal situava-se no então parque de estacionamento que se localiza ao lado do mercado de Xipamanine. Segundo o nosso entrevistado Belarmino, aí ficavam quase sempre indivíduos “desempregados”, que esperavam por alguém que lhes pudesse pedir para ajudar a carregar suas bagagens em troca de um valor monetário. Esses indivíduos eram chamados por “Magaigai”, palavra changana que significa homens que ajudam as pessoas a carregar suas bagagens. Eram estes que os transportadores de carga indigetavam para poder ajudar na procura de pessoas interessadas em viajar, em troca 25,00mt (0,025) por pessoa conseguida.

Foi a partir desse processo que os “gaigai” passaram a exercer dupla função: ajudar as pessoas a carregar as suas bagagens e procurar indivíduos interessados em viajar, percorrendo para efeito longas distâncias.

Segundo Belarmino Muttambe, com a expansão dos serviços de angariação e o gradual aumento do número de “gaigai”, viaturas e a incapacidade do espaço em responder a demanda levou a que os serviços de transporte se expandissem para outros espaços. Surge a terminal do jardim, por volta de 1988, sita no Bairro do mesmo nome, defronte do Jardim Zoológico, ao longo da Av. Moçambique.

Importa frisar que antes de se “proclamar” terminal do jardim, funcionava como estação “satélite” da terminal do Xipamanine, onde se faziam preenchimentos de passageiros. A terminal do jardim devido a sua localização geográfica num entroncamento, é de acesso fácil aos utentes o que favoreceu o seu crescimento rápido.

Segundo Xavier Maurício, nos primórdios da década 90, concretamente em 1992, ano de assinatura do Acordo Geral da Paz entre a FRELIMO e a RENAMO, que pós termo a guerra civil dos 16 anos, criou condições favoráveis para a circulação das primeiras viaturas “Mini bus” no transporte de passageiros. Com o fim da guerra, os proprietários das viaturas ganharam alento e passaram a fazer novos investimentos, como por exemplo a compra de novos veículos para o transporte de passageiros.

Com a circulação das primeiras viaturas “Mini-bus”, o papel social dos “gaigais” triplicou, pois, para além de carregarem bagagens e procurar pessoas, passaram a

distribuir panfletos de programas de excursão a mando de alguns proprietários de viaturas de transportes de passageiros.

De acordo com o nosso entrevistado em 1997 o Conselho Executivo da Cidade de Maputo mandou fechar a terminal do Jardim alegando motivos do elevado índice de atropelamentos (carro/ peão), contudo sem ter indicado outro espaço para o exercício da actividade.

Segundo os nossos entrevistados “ angariadores” (“gaigais” naquela altura) o novo espaço escolhido para prática desta actividade passou a ser a actual terminal da junta, sita na Av. Moçambique, próximo a Direcção Nacional de Estradas e Pontes (DNEP).

A transferência da terminal do jardim para “junta” fez com que uma parte de gaigais residentes nos Bairros de Choupal, Benfica, Mahlazine abrissem a terminal da Missão Roque, sita na intersecção da Avenida Lurdes Mutola com a de Moçambique.

É de referir que o maior número dos angariadores que trabalham nesta terminal, eram cobradores, que pela falência dos seus empregadores ficaram desempregados.

É de frisar que com o aumento de número de transportadores levou um crescimento da actividade de transporte de passageiros e carga como resultado alguns gaigais pela confiança que lhes foi depositada pelos transportadores, passaram a ser cobradores, enquanto os outros “gaigais” mantiveram as suas actividades. Estes tendo acumulado um quantum de capital, monopolizaram a actividade. Este monopólio permitiu o recurtamento de outros “gaigais” júniores como trabalhadores eventuais dos “monopolistas”.

Com o aumento do volume de trabalho, os “monopolistas” pensaram em criar uma organização que permitisse efectivação e controle das actividades. Esta associação é designada por Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da cidade de Maputo (APACIMAP).

Com a transformação de alguns “gaigais” em cobradores e a criação da Associação dos Angariadores, o “negócio” ficou fechado, vedando a possibilidade de outros jovens exercerem aquela actividade nas terminais. Com o actual elevado nível de vida associado a falta de emprego, os jovens vedados, como estratégia de luta para sobrevivência fazem “enxartia” do modelo dos angariadores nas terminais de transporte a longo curso, para as terminais de semi-colectivo de passageiros “chapa 100”. Estes jovens são designados por modjas. Organizam semi-colectivos para carregamento de

passageiros, chamam ou angariam passageiros, obrigando ao cobrador e motorista a pagar cinco meticais (5.00mt).

1.5.3. O trabalho do Angariador e modja.

Num primeiro momento o angariador identifica um transportador ou um viajante que deseja viajar. Identificado o proprietário ou o representante da viatura, a viatura é registada na caderneta de controlo do angariador, que se responsabiliza pelo carregamento de passageiros.

Este processo, que se pode chamar de “licenciamento da viatura”, varia de acordo com a organização dos angariadores. Por exemplo, na terminal da Junta, o licenciamento é feito de uma forma individualizada, ao passo que na terminal de Xipamanine e Missão Roque os licenciamentos são feitos pela associação de angariadores denominada por “Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo, (APACIMAP).”

Feito o trabalho de “angariação” de passageiros, os automobilistas pagam um valor correspondente a 10% da receita obtida por cada carregamento. Quanto à divisão da receita obtida, para o caso das terminais de Xipamanine e Missão Roque, onde existe um trabalho em equipe, é feita semanalmente depois de retirada de uma parcela para fundo da associação.

Num segundo momento, o angariador trabalha como fiscal de mercado obrigando os vendedores ambulantes nas terminais a pagarem uma taxa de acesso “como vendedor no mercado” que varia de 300 a 500 meticais alegadamente para o licenciamento do vendedor, três meticais e cinquenta centavos (3.50) alegadamente para o pagamento da taxa diária de manutenção do mercado.

É de sublinhar que as terminais acima referidas não estão na gestão do Conselho Municipal, por razões ainda não conhecidas pelos angariadores e transportadores, porque segundo estes, até ao princípio de 2004 o Conselho Municipal se fazia representar por fiscais, que faziam cobrança de 20 meticais diários por cada automóvel naquele local.

Os “modjas” são jovens que ficam nas terminais de transportes semi-colectivos, chamam passageiros para entrarem nos carros, organizam e controlam a bicha de

automóveis, obrigando o cobrador e o motorista a pagarem cinco (5) meticais em troca do serviço prestado.

Segundo declarações de alguns modjas por nós entrevistados sobre esta prática explicaram que a mesma surge como estratégia de sobrevivência por não ter sido contactado durante a manhã para exercer o trabalho de cobrador biscateiro.

1.5.4. A organização dos Angariadores

Ao contrário dos modjas e dos cobradores, os angariadores da terminal da Junta Xipamanine e Missão Roque, têm uma organização designada por Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo (APACIMAP) que surgiu da iniciativa dos angariadores em 01 de Agosto de 2003 e tem como fundadores, os 10 membros que subscreveram os estatutos actuais da associação.

Segundo Tomás Langa, secretário executivo dos angariadores, o corpo directivo da (APACIMAP) é composto pelo presidente, vice-presidente, secretário executivo e o tesoureiro. Este é seguido por uma grande massa de angariadores subalternos e por último os angariadores eventuais.

O corpo directivo foi eleito na primeira assembleia geral em 4 de Junho de 2004, numa APACIMAP alegadamente legalizada na terminal da Junta (sua sede).

Embora a APACIMAP tenha nos seus estatutos objectivos de traçar estratégias de sobrevivência dos associados, procurar uma forma de solidariedade para com os seus membros, lutar contra a superlotação de passageiros nos transportes colectivos e semi-colectivos de forma a evitar o maior número de feridos e perdas humanas em caso de acidente de viação, a sua acção contrasta com o preconizado nos estatutos. Evidências claras desta incoerência estão na imposição aos proprietários de viaturas a um segundo licenciamento das mesmas, para os vendedores a cobrança de taxas, para os passageiros a condições de superlotação.

1.5.5. Diferenças entre Angariador, Cobrador e “Modja”.

O angariador é um indivíduo que procura pessoas interessadas em viajar, em troca de um valor monetário.

O cobrador é um indivíduo que procura pessoas interessadas em viajar, como também faz cobrança aos passageiros perante o percurso. Este cobrador pode ser biscateiro, se for contratado diariamente e permanente, se tiver um contrato mensal.

O “modja” é um indivíduo que pela “permissão” do cobrador fica a chamar passageiros nas terminais de transportes semi-colectivos em substituição do cobrador, em troca de cinco (5) meticais.

A diferença entre estas três categorias, reside no facto de angariadores (na terminal da Junta, Xipamanine e Missão Roque) estarem organizados e os cobradores e “modjas”, não. Uma segunda diferença é o lugar de exercício da actividade. Ao contrário do “modja” e cobrador, o angariador exerce a sua actividade apenas nas terminais dos transportes a longo curso.

1.5.6. A história do Surgimento de Vendedores nas Terminais de Transporte Semi-colectivos.

O surgimento de vendedores de produtos alimentares e outros nas terminais de transporte semi-colectivos é consequência directa do surgimento das terminais de transporte semi-colectivo como forma de oferecer os viajantes e motoristas alimentação e bens, pois a demora da partida dos automóveis nas terminais e paragens, o pernoite de autocarros nas terminais, provoca fome aos motoristas e passageiros, assim como aos angariadores.

Assim, as terminais de Xipamanine e Junta caracterizam-se, hoje, por serem grandes centros de negócios, podendo encontrar barracas de construção precária que funcionam como salões de corte e tratamento de cabelo, oficinas de reparação de motorizadas e bicicletas, alfaiatarias, sapatarias, cabinas telefónicas, salões de tomada de refeições, etc.

Existe, também, um maior número de vendedores ambulantes e bancas fixas ao relento onde se comercializam recargas para telefones móveis; objectos como discos, cassetes de música e filmes, lanternas, pilhas, acessórios de telefones móveis, rádios; utensílios de cozinha (panelas, pratos, copos, talheres); produtos de beleza (pomadas, verniz, batões, perfumes); produtos de higiene (sabões, sabonetes); instrumentos de trabalho (enxadas, catanas, maquinas de fabrico de blocos de cimento, tubos de escape, colchões, camas, jogos de cadeiras plásticas); produtos alimentares (arroz, açúcar, pão,

mandioca, batatas, comida confeccionada, refrigerantes); bebidas alcoólicas (vinhos, cervejas e whiskys), roupa nova e usada; sapatos e mais produtos.

1.5.7. Característica das Terminais de Xipamanine, Junta e Missão Roque no Período entre 1997 a 2002.

As terminais da Junta e Xipamanine são as que têm maior aderência tanto por parte dos transportadores como dos passageiros.

Para Viegas Comiche, um dos angariadores as terminais supra citadas, no período entre 1997 a 2002, caracterizavam-se por maior índice de criminalidade, perpetrado por marginais oriundos do bairro de Chamanculo. Estes marginais roubavam e assaltavam aos passageiros, automobilistas, até aos próprios angariadores, levando consigo valores monetários, roupa e outros pertences. Hoje, Junta é uma terminal com poucos registos de criminalidade. Isto deve-se à colaboração da população e dos angariadores com a polícia.

Para a terminal de Missão Roque, dada a sua situação geográfica (por estar na intersecção entre as Av. Moçambique e Lurdes Mutola), é estreita, regista pouca aderência tanto de transportadores como de passageiros, possui um ambiente calmo.

Importa realçar que as terminais de Xipamanine, Junta e Missão Roque, actualmente, não são só locais simplesmente para carregamento de passageiros e cargas dos transportes colectivos e semi-colectivos como também se tornaram grandes mercados informais.

O que nos é problemático é que mesmo com o conhecimento de que as actividades quotidianas dos angariadores são ilícitas não desenvolveu nos proprietários, vendedores ambulantes e passageiros resistências às imposições dos angariadores que vão desde a imposição de um segundo licenciamento às viaturas de semi-colectivo já licenciadas pelo município, observância a escala e bicha para carregamento de passageiros.

CAPITULO II

2. REVISÃO DE LITERATURA

Neste capítulo dedicado à revisão da literatura, pretendemos, por um lado, trazer o debate daquilo que, a nível de estudos empíricos até aqui, foi produzido e publicado em Moçambique no que concerne ao fenómeno “chapa 100” e, por outro lado, expor as principais contribuições teóricas que possibilitam a análise deste fenómeno.

Esta revisão de literatura foi feita na base de materiais encontrados nas principais bibliotecas da capital do país - Cidade de Maputo, com maior destaque para as bibliotecas da Universidade Eduardo Mondlane (Faculdade de Letras e Ciências Sociais e Centro dos Estudos Africanos) e Assembleia da República.

Para este autor, naquela altura, os carros eram de caixa aberta com escadas fixas ou móveis que podiam ser retiradas rapidamente. Houve um “melhoramento” das condições de transporte de passageiros de maneiras que, tempos depois surgiram carros cobertos de lona e com bancos fixos ou móveis para passageiros. Mais tarde, apareceram “chapas mini-bus” de 30 lugares e de maior capacidade, na sua maioria reconicionados.

Para Colaço (1998), o nome de “chapa 100” relaciona-se com o custo da passagem que inicialmente era cobrado de 100,00mt (0,1) centavos actualmente, simbolizando este tipo de transporte.

Realçar que, segundo o autor, o melhoramento das condições de transporte foi acompanhado com uma gradual subida de preços que partiam de 100 (0,1), passando para 300 (0,3), 500 (0,5) centavos, 1000 (1,00), 1500 (1,5), 2000 (2,00) mt respectivamente, valores aplicados na época em que foi escrita a obra.

O autor realça que os maiores usuários de “chapa 100” são pessoas que residem na periferia da cidade de Maputo e vivem em condições sub-humanas “sem serviços básicos, em ambientes sujos e insalubres”. Segundo COLAÇO um estudo encomendado pela GTZ, que discute problemas relacionados com os utentes dos “chapa 100” bem como dos perfis dos mesmos, chegou-se a conclusão que as relações existentes entre os “chapistas” (cobrador e motorista) e os utentes são de poder e autoridade. Os “chapistas” possuem poder e autoridade sobre os utentes que se manifesta na decisão de quem pode ou não subir no chapa, onde podem parar para deixar as pessoas, com que velocidade os

carros devem andar, quantas pessoas devem sentar num assento, até em que assentos não se deve sentar para colocar outras pessoas de pé.

O estudo tinha como objectivo identificar as razões que levam as pessoas a aceitarem viajar em condições desumanas (os passageiros estão sujeitos a empurrões no período de carregamento, demora de viaturas na paragem, não respeito a lotação da viatura, obrigando os passageiros a viajarem apertados ou “ensardinados, em carros de caixa aberta expostos a sol ou chuva). O autor ressalta a existência de poderes ilimitados por parte dos proprietários, motoristas e cobradores em relação aos utentes tais como: decisão de quem pode ou não subir no chapa, onde podem parar para deixar as pessoas, com que velocidade os carros devem andar, quantas pessoas devem sentar num assento, até em que assentos não se deve sentar para colocar outras pessoas de pé, de que maneira a pessoa é tratada dentro do chapa “com ou sem cortesia, etc.”.

A maneira como os actores sociais envolvidos interpretam a realidade “chapa 100” foi também o cerne da investigação. De uma forma mais abrangente, o que se pretendia era captar o fenómeno “chapa 100” como parte integrante da realidade social, do quotidiano, ou seja, tal qual é acessível a cada um dos membros da sociedade.

Por outro lado, também foi objectivo daquele trabalho identificar as concepções/percepções e experiências dos utentes sobre os “chapas 100”.

Colaço parte do princípio de que existe uma mentalidade gerada no “chapa 100”, que resulta das relações entre os próprios utentes e entre estes e os “chapistas”. Para o autor, os chapas são um espaço em que os utentes já têm uma ideia das condições oferecidas por este meio de transporte. Segundo ele o conformismo que se manifesta por parte dos utentes vem do conhecimento destes da existência de regras do “chapa 100” tais como: aceitar a situação de superlotação, o tempo de demora dos chapas na paragem dependem do cobrador; a possibilidade de assédio sexual das mulheres por parte do cobrador; a possibilidade de ser intimidado pelo cobrador no caso de qualquer tentativa de reclamação. O cobrador reduz o status dos indivíduos a um mesmo denominador; proibi ocupar certos assentos na hora de ponta o que facilita a arrumação de passageiros de pé, etc.

Na apresentação de resultados, o autor identifica o período que se estende das 6:00 às 8:00 da manhã e às 16:30 as 19:00 como horas de ponta e com maior movimentação, dado que a maior parte dos utentes vai aos seus afazeres, isto é, no

período da manhã e regressam dos seus afazeres, isto é, no período de tarde e ao cair da noite.

Segundo Raúl Estevão a carência de autocarros na empresa Transportes Públicos de Maputo, contribuiu decisivamente para um grande afluxo de pessoas para o “chapa 100”. A maior parte dos entrevistados afirmaram que apanham o chapa como alternativa uma vez que há rotas onde não circulam os TPM, a título de exemplo, a rota Fajardo, Compone – Xiquelene; Baixa - Xipamanine.

Quanto à questão de condições dos carros e rotas, o nosso autor identificou três modelos de veículos que predominavam nas rotas observadas: Carros de caixa aberta, semi-aberta e fechada. As condições de acomodação são determinadas de acordo com o modelo e capacidade dos veículos.

Os veículos de caixa aberta não possuíam banco e as pessoas sentavam-se em taipais e outras viajavam de pé. Estas apoiavam-se, normalmente, nas pessoas sentadas sem qualquer segurança.

Os carros de caixa semi-aberta possuíam dois bancos feitos de madeira dispostos nas extremidades da carroçaria. No meio, entre estes bancos, ficava um corredor onde paravam as pessoas que viajavam de pé. A carroçaria geralmente era coberta por uma lona ou chapas de zinco com travessas metálicas que suportavam a cobertura e serviam de apoio aos passageiros que viajavam de pé.

Os veículos fechados ofereciam condições múltiplas internas de acordo com a sua capacidade (tinham assentos estofados, a maior parte dos passageiros viajavam sentados, viajava-se com segurança, etc.).

Segundo o nosso autor, uma das questões difíceis de ser resolvida e que, por si, constitui um dilema da realidade “chapa 100”, é a captação das origens dos problemas ou das relações conflituais existentes entre os utentes e cobradores ou motoristas. Tanto Colaço como os utentes apontam a figura do cobrador como protagonista principal dos conflitos no “chapa 100”.

São os cobradores que determinam ou decidem quem deve subir nos chapas e em que condições; o valor de pagamento de mercadorias, as paragens efectuadas, a velocidade dos carros, a quantidade dos passageiros. Eles assediam as senhoras, intimidam os passageiros quando tentam reclamar. Essas determinações são, no entanto,

estabelecidas de forma arbitrária, de acordo com o estado de espírito e simpatia dos cobradores.

Victor Matsinhe (1998), no seu artigo diário de campanha dos chapas na rota Hulene-Xipamanine (14 de Março/10 de Abril de 1998), corrobora com Colaço acerca da circulação de carros de caixa aberta e semi-aberta. Segundo ele, no interior, os carros de caixa semi-aberta apresentavam dois bancos laterais e no meio destes bancos havia um espaço destinado aos passageiros que viajam de pé enquanto que os carros de caixa aberta não possuíam bancos e as pessoas sentavam-se nos taipais sem segurança.

Os utentes que usam esta rota são constituídos, o grosso, por senhoras que se deslocam ao mercado Xipamanine a fim de fazerem compras de produtos para posterior venda nos bairros, alunos que estudam na Escola Secundária São Cipriano, trabalhadores e vendedores do mercado Xipamanine, viajantes em visitas familiares ou para pequenas compras ou mesmo para passeios.

Segundo Matsinhe, nas duas terminais, há grupos de pséudo-controladores ou organizadores dos chapas e chamadores. Quanto à questão da existência de roubos, uma entrevista a uma vendedora (Sandra Mathe) revelou nunca ter sofrido roubo com os cobradores, mas, sim sofreu de enchentes e barulho. *“os cobradores dizem sempre que os carros ainda não estão cheios, mesmo com agente pendurada, passamos mal com as enchentes, nunca viajei no chapa a esta rota sem que tenha chegado suja”*, diz uma passageira (Idem).

Segundo Matsinhe (Ibidem), numa das viagens feitas na Terça-feira, 17 de Março de 1998, na zona do bairro do aeroporto, o cobrador proibiu que entrasse um senhor corpulento, alegando que ele iria ocupar dois lugares e, caso quisesse entrar, podia pagar o dobro.

Autores como Elísio Macamo & Manuel Macie (2004), no seu artigo “o chapa somos nós”, deram o seu contributo na análise deste fenómeno ao afirmarem que os chapas contribuem para tornar as vias das nossas cidades, sobretudo da cidade de Maputo, zonas perigosas da humanidade. Segundo eles, o insulto e a agressão espreitam em cada transbordo do chapa, em cada viragem cortante, em cada travagem repentina, em cada ultrapassagem perigosa.

Para estes, até a data de elaboração do seu artigo, o número de acidentes com o envolvimento dos chapas era muito superior, onde se reclamava a vida de várias pessoas e danos materiais que o país não podia comportar. Para estes autores, o chapa é um mal necessário, pelo que, segundo eles, ninguém gosta do chapa embora muitos de nós utilizamos (Macamo & Macie 2004).

Para estes autores a atitude geral de sociedade não foge da caracterização negativa feita em volta do chapa. A título de exemplo, tem se dito “o chapa é coisa de buçais”. Para estes autores, o chapa acaba com a ilusão duma cortesia natural do povo moçambicano, na medida em que o assédio sexual, o roubo, a música a furar os tímpanos, a falta de espaço, a alta velocidade, em fim, o catálogo de indelicadezas que caracterizam a normalidade do chapa colocam um espelho defronte da sociedade (Ibidem).

Ao fazerem uma analogia entre o chapa e a nossa sociedade, Macamo & Macie (Ibidem), põem em evidência os padrões normais de auto-controlo individuais na sociedade e o comportamento do “chapa 100” perante as normas de trânsito que regem ao chapa no seu quotidiano. A título de exemplo, o andar e o parar constituem dois dos mais tenazes instintos humanos. Para eles, o semáforo interfere com esses instintos.

Para Macie & Macamo, um indivíduo com auto-controlo devia reagir as ordens do semáforo de forma igualmente civilizada. O chapa tem enormes dificuldades de reagir dessa maneira. Mas esta dificuldade não se explica pela pressa que o caracteriza. Não se explica pelo receio, por vezes justificado de que apareça alguém com uma arma em riste no sinal vermelho. O “chapa 100” não reage ao semáforo porque não tem auto-controlo. A falta de auto-controlo tem a ver com a falta de respeito e consideração pelos outros. Esta falta de consideração pelos outros em Moçambique existe, nesse sentido, mais uma vez, o chapa representa a nossa Sociedade.

O “chapa 100” representa uma maneira de viver com o risco. Cada viagem é uma aventura com ou sem fim.

Para Carlos Cardoso, no seu artigo “cobradores”, no jornal “metical” de 18 de Março de 1998, citando comentários dos utentes “os cobradores dos chapas têm um comportamento de gente “selvagem”, ladrões, arrogantes, autoritários, insultuosos, intriguistas, zaragateiros, desrespeitadores, violadores de mulheres e drogados. Estes são, segundo o nosso autor, alguns adjectivos que os utentes dos chapas usam para descrever

o comportamento dos cobradores e motoristas. Alguns passageiros entrevistados revelaram ao jornal que os cobradores maltratam os passageiros depois de entrarem no chapa são desonestos, não respeitam seja quem for, são donos do poder quando estão dentro dos chapas, mandam senhoras grávidas e gordas pagarem o dobro e no caso de negarem, deixam-nas no caminho, andam sempre drogados e não têm o mínimo de respeito para com a vida de milhares de passageiros.

Entrevista feita a um motorista (Vicente Leonel) na rota Magoanine - Baixa, afirmou ao jornal que é verdade o que dizem os passageiros, mas acrescentou que há passageiros que perturbam o trabalho normal destes. “Nós estamos aqui para trabalhar e há indivíduos que transportam problemas pessoais que enfrentam nas suas casas para os chapas. São esses que fazem com que os cobradores percam o respeito aos passageiros; são eles primeiros a reclamar”, disse.

Elton Macuácuá, na sua tese de licenciatura em Sociologia, pela Universidade Eduardo Mondlane, que tinha como tema “Representação social em torno da individualidade do cobrador de “chapa 100” tinha como objectivo demonstrar como as percepções sociais em torno da figura do cobrador de “chapa 100” da cidade de Maputo são construídas pelos utentes. Macuácuá parte do pressuposto de que a construção das representações sociais em torno do cobrador pelos utentes da cidade de Maputo reporta-se, em grande medida, na avaliação que estes fazem da sua postura profissional na sua actividade laboral. Segundo Macuácuá, as percepções sociais em torno do cobrador não são dotadas de nenhuma essência, mas sim resultam de uma elaboração social dos próprios actores sociais, neste caso, os utentes.

Duma forma simplista, Macuácuá descreve o cobrador de “chapa 100” como sendo aquele indivíduo que no transcurso normal da apresentação destes serviços tem a função de fazer cobranças de tarifas de transporte aos passageiros, cabendo-lhe a responsabilidade de produzir a receita do dia e, conseqüentemente, de assegurar que o chapa seja rentável ao seu proprietário.

O cobrador, no exercício da sua actividade profissional, interage directamente com os utentes a partir do momento em que os chama aliciando para se fazerem transportar no seu automóvel até a cobrança de tarifas e subsequente chegada aos seus destinos (idem)

Segundo autor, existe um quadro social anómico entre o cobrador e os utentes de “chapa 100” e constata que é neste quadro que os utentes constroem opiniões sobre a figura do cobrador. Para o autor, os cobradores assumem-se como verdadeiros protagonistas desta actividade dirigindo os seus motoristas, mandando-os parar levar ou deixar passageiros e incitando-os para aumentar ou diminuir a velocidade.

Verificou ainda que o cobrador usa, numa primeira fase, estratégias no sentido de aliciar para angariar cada vez mais utentes (esta constitui a primeira interacção entre o cobrador e os utentes, que se pode caracterizar como relações de harmonia), numa segunda fase, em que os passageiros já estão dentro do chapa, o cobrador deixa de ser gentil, persistindo em superlotar o chapa, o que provoca várias formas de reacções. Aqui, segundo o autor, encontramos relações de choque ou de conflito entre os utentes e o cobrador.

2.1. Resenha Crítica da Literatura

No concernente à resenha crítica da literatura, importa sublinhar que dos estudos empíricos até aqui produzidos e publicados em Moçambique referentes ao fenómeno “chapa 100”, apenas cingem-se na identificação das origens do conflito entre os utentes e os “chapistas”. Neste trabalho, pretendemos discutir o por que dos transportadores semi-colectivos protegidos por lei, preferem trabalhar a margem da mesma para resolver seus problemas.

Duma forma geral, não deixaremos de olhar pelo grande mérito que tiveram estes autores pelo seu contributo pelos estudos apresentados para a sociedade. Mas também não deixaremos de fazer alguns reparos de contribuições que, na nossa óptica, carecem de uma análise profunda.

Os estudos empíricos até aqui existentes, duma forma geral, circunscrevem-se em análises das origens dos problemas ou das relações conflituais existentes entre os utentes e os “chapistas” ou seja o cobrador e o motorista. Colocando como a principal “arma” dos “chapista” o poder e a autoridade que eles possuem diante dos utentes. Por outro lado, olham pelas condições em que são transportadas as pessoas, o comportamento do cobrador no exercício do seu trabalho, a classe social dos utentes, os vários tipos de viaturas de transporte de passageiros fazendo uma contextualização destas.

Alguns autores tais como Colaço por exemplo “pecam” por trazer leituras que na nossa óptica não se adequam com a realidade que constatamos no quotidiano. Para tornar consistente esta ideia trazemos o seguinte extrato:

em Maputo os maiores usuários dos “chapas 100” são pessoas das periferias. Uma massa anónima e desconhecida, de quem por ela se fala e se pedem votos; é essa massa que durante muito tempo, tem sido ovacionada pela sua “passividade”, sem sonhos nem esperanças, que vive o “aqui e agora”, desconhece e é brutalizada pelos instrumentos que lhes são dados no presente, e o amanhã. Este “povo” é da periferia: Benfica, Polana Caniço, Maxaquene, Hulene, Mahlazine, Mavalane, Aeroporto, Xipamanine, Patrice Lumumba, etc., vivendo em condições suburbanas, sem serviços urbanos básicos, em ambientes sujos insalubres (Colaço, 1998: 13).

Na nossa humilde leitura acreditamos que o grosso dos utentes do “chapa 100” são pessoas das periferias, de que elas se pedem votos, ovacionada pela sua passividade. Mas que esta seja uma massa anónima e desconhecida, sem sonhos nem esperanças, residindo em lugares sujos e insalubres. Isto até certo ponto merece uma análise profunda porque pode não constituir a realidade, dado que no nosso ponto de vista a partir do momento em que estes indivíduos são “chamados” na altura de pedido de voto revela que reconhecem a existência e a importância destes. Por outro lado, as zonas periféricas hoje estão repletas de indivíduos que podemos considerar de classe social média se colocarmos atributos qualificativos, a título de exemplo: o nível de escolaridade, condições de habitação e saneamento, distribuição da rede de electricidade e água constitui um problema maioritariamente já ultrapassado.

A atribuição ao cobrador de ser o responsável principal dos conflitos existentes entre os utentes e os “chapistas”, dado que olham a figura do cobrador de acordo com a concepção dos utentes de que o motorista nunca fala, quem fala sempre é o cobrador. É preciso referir que o facto do motorista manter-se calado, não significa que o silêncio seja uma maneira de se abster do comportamento do cobrador, pode ser uma forma de concordar. Por outro lado, nem sempre o cobrador tem o poder de decisão diante do motorista, visto que depende da confiança existente entre o proprietário da viatura com um dos sujeitos em questão (cobrador e motorista). A título de exemplo quando o motorista é a pessoa mais confiada do proprietário a responsabilidade da viatura (cuidar durante o dia, abastecimento de combustível e a receita obtida durante o dia) fica depositada nesta personalidade em relação ao cobrador, vice-versa.

No que se refere ao artigo de Elísio Macamo & Manuel Macie, eles olham a música como um dos factores constrangedores dos utentes no “chapa 100”. Para este caso, a realidade dos factos mostra que a música é um dos atractivos para aderência dos passageiros nos “chapa 100”. Por outro lado, há fortes indícios de que o tipo de música tocada nos chapas muitas vezes não tem aver com os “chapistas”, ela serve somente para tentar agradar os utentes.

A título de exemplo, a maior parte dos jovens estudantes do ensino secundário, prefere ficar a espera de um chapa que esteja a tocar música em detrimento dos que não têm.

A alta velocidade aqui identificada como um factor constrangedor, por um lado, ela constitui um dos requisitos para a escolha do chapa, ou seja são os próprios utentes que pressionam duma forma indirecta aos chapistas a conduzir um pouco mais rápido porque, segundo os utentes, eles estão sempre atrasados, pedem ao motorista para que não pare muitas vezes. A título de exemplo, pudemos ouvir resmungos de passageiros como: “... estamos atrasados senhor motorista ... o senhor anda a parar muito, nós temos muito a fazer... este carro não subo mais...” estas e outras palavras mostram a irritação dos utentes pela morosa marcha do chapa.

Olhando atentamente do que até hoje está escrito sobre a questão do “chapa 100”, podemos observar que alguns autores que discutem este tema como Carlos Colaço, Victor Matsinhe, Elísio Macamo, Manuel Macie, Carlos Cardoso e Elton Macuácuva fazem uma análise centrada nas condições de transporte, ou seja, em que condições utentes são transportados, a análise feita pelos utentes sobre o chapa e as relações no que diz respeito ao comportamento existente entre os utentes e os “chapistas”.

CAPÍTULO III

3. QUADRO TEÓRICO

A fundamentação teórica deste trabalho assenta na visão de Mancur Olson 1998, na sua obra “A lógica da acção colectiva: Bens Públicos e Teoria dos Grupos ” e de Claus Offe 1984, na sua obra “Problemas Estruturais do Estado Capitalista”.

A escolha destes autores para o suporte teórico do tema em debate, prende-se ao facto de que os mesmos falam da necessidade dos indivíduos se filiarem em organizações/ associações para promoverem seus interesses.

Para tornar consistente a nossa ideia, Olson (1998 : 6), A lógica da Acção Colectiva: Bens Públicos e Teoria dos Grupos sustenta que autores como Aristóteles, Leon Festinguer e Harold Laski defendem que as pessoas se organizam para reivindicar ou promover interesses dos seus membros. Segundo Olson esta ideia é trazida desde antiguidade. Aristóteles escreveu que: “ os homens caminham juntos tendo em vista um determinado benefício e de forma a fornecer coisas particulares necessárias a concretização dos objectivos da vida”.

Segundo Olson, o professor Leon Festinguer, psicólogo social, advoga que “a atracção pela adesão a um grupo não está no facto de se ser apenas membro do grupo, está antes na vontade de atingir alguma coisa através desse estatuto”, ainda Harold Laski cientista político citado por Olson frisou que “as associações existem para responder os objectivos comuns a um grupo de homens”

Para Olson dizer que as pessoas se organizam para promover os interesses dos seus membros, até certo ponto carece de uma análise profunda na medida em que, para que estes grupos sejam mais eficazes nas suas acções existem certos requisitos a considerar: os objectivos da realização da acção colectiva, o tamanho do grupo e incentivos selectivos que são atribuídos aos elementos do grupo para estarem motivados para a acção colectiva, etc.

O nosso autor sustenta que existem vários motivos que levam a que os grupos se organizem para uma acção colectiva, a título de exemplo: o interesse de persuadir o poder político ao nível da administração central ou local em fazer cumprir a lei; persuadir para obter do Governo ou do parlamento algumas benesses que poderão assumir

multiplicidade de formas; fornecer aos seus membros um bem colectivo sem necessidade de recurso a uma instância governamental (ibidem).

Segundo Olson 1998, há vários argumentos para a não contribuição para uma acção colectiva a título de exemplo: "...eu não contribuo para...porque o Estado é que deveria ocupar-se e eu já pago imposto..."; "...a minha contribuição seria tão pequena e tão insignificante que nada muda a situação global..."; "...se o bem colectivo for fornecido, eu beneficiarei dele, quer tenha contribuído, quer não tenha..."

Para Olson o que está em causa não é o comportamento moral ou ético na acção dos indivíduos, mas sim o comportamento racional destes na presença de "bens colectivos" cuja característica é não rivalidade no usufruto, isto leve a muitos indivíduos a andarem "à boleia" das contribuições dos outros.

É com este comportamento do indivíduo que a análise de Olson se diferencia de autores acima mencionados. Pois esses autores consideram que um grupo de indivíduos racionais com um interesse comum tentarão alcançar esses objectivos comuns. Para o nosso autor esta ideia não constitui a realidade uma vez que normalmente, cada indivíduo num determinado grupo tem um comportamento que satisfaça os interesses pessoais pelo menos quando estão em jogo questões económicas. "...o indivíduo que se assume ser racional, no sentido de que escolhe acções adequadas para alcançar os seus fins; para além de racional é egoísta, ou seja, os objectivos que usa para alcançar a acção colectiva são essencialmente de modo a melhorar o seu bem estar individual" (ibidem).

Olson diz ainda que os indivíduos não agem com vista aos objectivos comuns ou com vista aos interesses do grupo, a não ser que o número de indivíduos num grupo seja muito pequeno, ou haja coerção ou outro estratagema especial que os leve a agir com vista a esse interesse comum.

Relativamente ao tamanho do grupo, o autor sustenta que existem pequenos e grandes grupos. Os grandes grupos caracterizam-se por terem grande número de elementos, que ainda não puderam organizar-se, nestes grupos as contribuições dos indivíduos singulares têm pouco impacto para o grupo ou seja não se fazem sentir pelo elevado número de indivíduos que o grupo dispõe, os membros do grupo não se

reconhecem uns aos outros, dificilmente há relações de amizade entre os elementos do grupo; isto leva crer que os indivíduos não se sintam integrados no grupo (Ibidem).

Na perspectiva de Olson, estes grupos dificilmente poderão organizar-se para uma acção colectiva salvo se forem aplicados incentivos selectivos aos membros do grupo. Estes incentivos podem assumir um caracter negativo ou posetivo.

Diferentemente dos grandes grupos, nos pequenos grupos a acção colectiva é mais provável, pois nestes o acto individual de contribuir, ou não, é observável de modo que certo tipo de sanções poderão ser aplicadas aos que não querem contribuir. Cada indivíduo recebe uma parcela maior do ganho global do bem colectivo. Há também neles certa aproximação entre os membros e o reconhecimento mútuo entre eles, (ibidem).

A ideia olsoniana segundo a qual, os grandes grupos dificilmente podem se organizar é corroborada por Claus Offe; que diz nos grandes grupos (latentes) há, a priori, dificuldades de definir o que se deve organizar no próprio grupo. Se são os objectivos, interesses ou mecanismos para atingir esses objectivos.

Na óptica de Offe, para definir sejam objectivos ou interesses, requer um processo dialógico que leva muito tempo para a concertação. Por outro lado, os interesses, os objectivos e os mecanismos para alcançar os objectivos traçados por indivíduos pertencentes a um grande grupo são heterogéneos, Isto é, tanto os objectivos como os interesses ou mesmo os mecanismos para atingir esses interesses, não só são difíceis de definir, como também difícil é encontrar um consenso dentro do grupo para poder dar prioridade do que se deve definir em primeiro lugar (Offe 1984).

Offe em obra intitulada Problemas Estruturais do Estado Capitalista, corroborando com Olson, diz nos pequenos grupos facilmente se definem os objectivos a alcançar dado que, os pequenos grupos são constituídos por uma minoria de elementos e o processo de definição dos objectivos não requer um processo dialógico longo (o caso dos angariadores)

Mais uma vez, Offe vem nos mostrar que nos grupos de maior número de indivíduos a acção colectiva dificilmente acontecerá devido a não coesão do grupo associada pelo tamanho do mesmo.

A opção desta perspetiva teórica para a fundamentação do nosso trabalho de pesquisa pretende-se ao facto de que a mesma permite-nos compreender claramente as razões que levam os transportadores a submeterem-se às arbitrariedades dos angariadores. São arbitrariedades porque são práticas feitas a margem das normas sociais vigentes.

A informalidade destas práticas dos angariadores reside no facto de que estes, não são mandatados pelo Estado.

3.1. Conceptualização

Para este capítulo faremos construção e/ou definição de alguns conceitos que consideramos pertinentes para o nosso trabalho.

Sector Formal/ informal: para definirmos estes dois conceitos recorremos um artigo escrito por Ilídio de Amaral, segundo o qual, nem sempre é fácil marcar, com nitidez, as fronteiras entre o sector formal e informal isto porque: “ele abarca um leque muito vasto de actividades, que não apenas as do comércio, tomando este no seu sentido restrito, porque são numerosas as ligações com o sector formal”. (Amaral, 2005 :57)

Para podermos aclarar traremos o conceito de comercio informal que nos é dado no relatório.

Comércio informal, segundo o relatório é a prática de actos de comércio de carácter espontâneo, realizado em locais impróprios, nomeadamente na rua, de rua, de esquina, de frente dos estabelecimentos comerciais e nos mercados paralelos sem obediência de regras e normas técnico-jurídica, higio-sanitária, obrigações fiscais para com o Estado, estabelecidos pela legislação comercial e prestação de serviços mercantis, bem como o código comerciante vigente (DNCI, 2006: 3)

Atrocidades: crueldade, barbaridade (Amorim 1999: 179).

Resignação: cedência voluntária de uma coisa ou de um cargo a favor de outrem; paciência com que se sofrem os males (Amorim 1999:1288).

CAPITULO IV

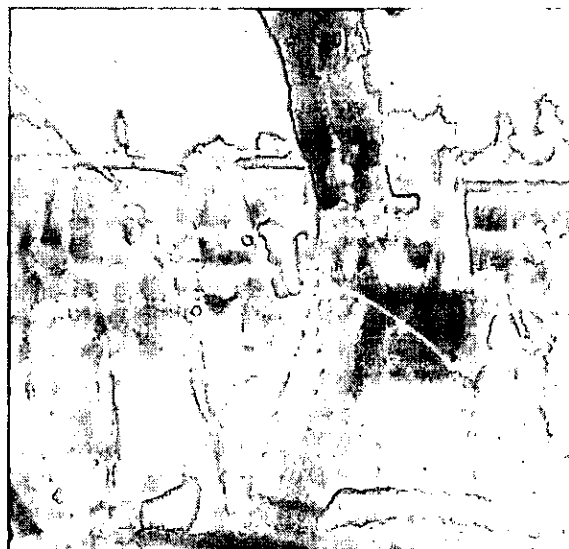
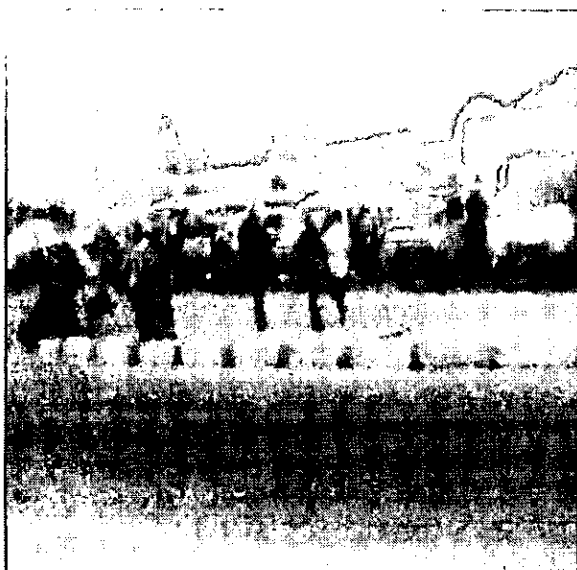
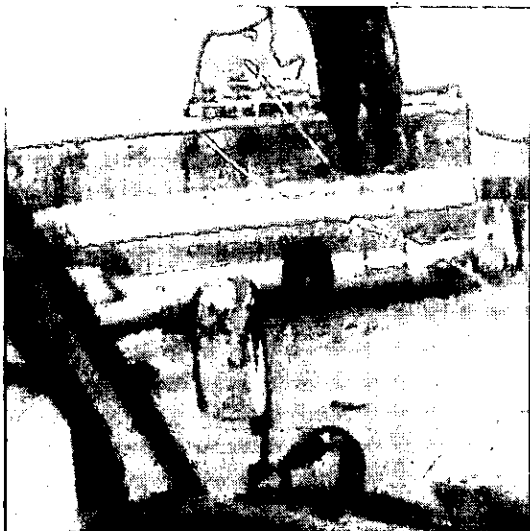
4. METODOLOGIA

Ao longo do trabalho de pesquisa foram consultadas várias obras relacionadas com o tema em estudo nas bibliotecas da Faculdade de Letras e Ciências Sociais, Centro de Estudos Africanos, Biblioteca da Assembleia da República.

4.1. Campo de Análise

O trabalho de campo foi realizado na terminal da Junta na cidade de Maputo. A escolha desta terminal prende-se ao facto de ser um dos lugares mais conhecidos da cidade de Maputo em termos da afluência de passageiros, onde podemos encontrar o grupo de angariadores organizados.

Imagens da terminal da Junta captadas aos 27/03/2007





4.2. População

A população é constituída por quatro grupos nomeadamente:

- Transportadores de passageiros e carga a longo curso
- Angariadores de passageiros.
- Representantes da associação dos transportes rodoviários de Maputo.
- Vendedores ambulantes.
- Entidades do Conselho Municipal da Cidade de Maputo (ligadas a área de transportes semi-colectivos).
- Entidades da Delegação da Cidade do Instituto Nacional de Viação.

A preferência destes grupos justifica-se pelo facto destes, estarem directa ou indirectamente ligados às actividades sociais e económica que se realizam na Junta.

4.3. Estratégias Adoptadas

- Realização de entrevistas sem recurso ao gravador.
- Apresentação da credencial passada pela Universidade e os objectivos de estudo.
- Entrevista exploratória – Ela constituiu a primeira fase de contacto com o nosso grupo alvo, teve por objectivo estabelecer um contacto com os actores e com realidade que nos propomos analisar e definir o instrumento de recolha de dados. Assim, ela foi realizada de 29 de Agosto a 15 de Setembro de 2005 na Cidade de

Maputo nas terminais da Junta, Xipamanine e Missão Roque. A entrevista exploratória contribuiu para a redefinição do objecto de estudo, reformulação das questões de pesquisa e introdução de novas questões.

4.4. Fases de Pesquisa

1- As entrevistas foram realizadas no período de 01 de Novembro a 14 de Dezembro de 2005, elas foram conduzidas em três fases:

1- A primeira teve lugar na sede da Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo (ATROMAP); sita na rua da resietênciã, neste local tínhamos como objectivo conhecer um pouco a história do associativismo dos transportadores na cidade de Maputo, critérios observados para o ingresso na associação, os serviços prestados aos associados, as obrigações dos associados e as dificuldades que esta enfrenta no quotidiano.

2- A segunda realizou-se na sede da APACIMAP (Terminal da Junta) sita na Av. de Moçambique; neste local entrevistamos três grupos: o primeiro foi dos angariadores onde tivemos a informação de como surgiram as terminais de transporte da Junta, Xipamanine e Missão Roque, a história do surgimento dos angariadores na cidade de Maputo e o surgimento da associação dos angariadores de passageiros e carga na cidade de Maputo.

De referir que as entrevistas feitas a este grupo contribuíram para o enriquecimento das informações no nosso trabalho de pesquisa.

O segundo grupo é constituído por motoristas e procuramos saber o porque da preferência informalidade no registo das viaturas dos transportadores.

O terceiro foi dos vendedores ambulantes procurando saber como era feita a gestão das terminais tomando em conta o quotidiano do vendedor ambulante nas terminais em alusão.

3- A terceira fase foi realizada na Direcção dos transportes do Conselho Municipal da Cidade de Maputo e na Delegação da Cidade do Instituto Nacional de Viação.

Neste local pretendíamos saber como é que eram feitos os licenciamentos de viaturas, centrando-se mais em aspectos documentais, mecânicos e o processo de inspecção de semi-colectivos.

4.5. Amostra

Para este processo tivemos uma amostra de vinte e seis (26) indivíduos distribuídos de seguinte forma:

- 1- Quatro (4) indivíduos entrevistados na sede da ATROMAP;
- 2- Seis (6) angariadores (de direcção);
- 3- Dez (10) indivíduos pertencentes ao grupo de transportadores dentre os quais:
 - Quatro (4) motoristas e um (1) cobradores na terminal da Junta; três (3) motoristas e um (1) cobrador na terminal de Xipamanine e um cobrador na terminal de Missão Roque.
- 4- Duas (2) vendedoras na terminal da Junta, que deram suas entrevistas por anonimato.
- 5- Uma (1) senhora do Conselho Municipal da Cidade de Maputo.
- 6- Três (3) senhores do Instituto Nacional de Viação.

4.6. Recolha Empírica:

Durante o trabalho de campo, procuramos fazer a recolha de dados o mais rigorosamente possível, com recurso a entrevistas semi-estruturadas e de observação directa.

De referir que a análise dos dados foi qualitativa na tentativa de mostrar as particularidades verificadas ao longo da pesquisa empírica. A unidade de observação deste estudo, foi constituída por vinte e seis (26) indivíduos intencionalmente escolhidos.

A recolha dos dados empíricos foi efectuada nas terminais da Junta, Xipamanine, Missão Roque, na ATROMAP, APACIMAP, Conselho Municipal da Cidade de Maputo e na Delegação do INAV na cidade de Maputo.

As entrevistas semi-estruturadas foram o principal instrumento de recolha de dados, o objectivo destas como refere (ATTILA & BARBOSA 2004) visa sujeitar o universo de informações às mesmas perguntas, podendo desta forma comparar as suas respostas.

A observação directa segundo Quivy & Campenhoudt; (1992: 156) é `aquela em que o próprio investigador procede directamente à recolha das informações sem se dirigir aos sujeitos interessados que apela directamente ao seu sentido de observar.” esta permitiu-nos captar os comportamentos dos actores sociais, o dia a dia do angariador, os transportadores, a título de exemplo, conflito entre os angariadores na divisão de valores monetários, grande número de automóveis perfilados obedecendo bicha para carregamento, o funcionamento da alegada “sede” da APACIMAP ao relento, as enormes construções de barracas de material precário, venda de produtos alimentares sem observância de regras de higiene, a título de exemplo, a venda de pão exposto ao sol, chuva e lixo, etc.

A observação indirecta foi também um método usado e nos permitir fazer uma leitura da relação que se estabelece entre angariadores e os transportadores (Quive & Campenhoudt 1992).

Durante o processo de realização das entrevistas, as dificuldades foram várias. dentre elas: a não abertura dos entrevistados mesmo com toda identificação “ credencial passada pela Universidade Eduardo Mondlane, cartão de estudante, bilhete de identidade e os objectivos que norteavam o trabalho”, não nos foi facultada a informação dado que éramos desconfiados como fizéssemos parte elementos da Polícia de Investigação Criminal (PIC) ou Serviços de Informação e Segurança do Estado (SISE), que tínhamos o objectivo de tirar-lhes “o pão da boca” segundo um dos angariadores. Para acabarmos com o problema de desconfiança, tivemos que colocar os nossos números de contacto e local de residência a disposição dos angariadores como forma de garantia.

A recusa total dos entrevistados (motoristas), alegando a falta de autorização do patronato, o medo de represálias dos vendedores por parte dos angariadores, foram alguns dos constrangimentos encarrados que dificilmente poderíamos encontrar solução imediata para sua superação.

CAPITULO V

5. APRESENTAÇÃO DE DADOS

Nesta etapa do nosso trabalho nos propomos apresentar a informação obtida no campo, a qual nos permitirá por um lado, estabelecer uma comparação e interpretação dos dados observados com os hipoteticamente esperados.

Importa sublinhar que os transportadores dos semi-colectivos a longo curso licenciados no Conselho Municipal da Cidade de Maputo preferem operar no mercado informal por exemplo (na terminal da Junta). Para compreendermos as razões dessa preferência fazemos uma análise comparativa do funcionamento de três instituições, nomeadamente Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo (ATROMAP), Conselho Municipal da Cidade de Maputo (CMCM) e Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo (APACIMAP), no que concerne aos ganhos obtidos pelos transportadores.

5.1. Associação dos Transportadores da Cidade de Maputo (ATROMAP)

A ATROMAP fica situada na rua de resistência nº 782, na Cidade de Maputo. Esta instituição surgiu da iniciativa de cidadãos que tinham como objectivo organizar um sistema de transportes de passageiros na cidade de Maputo nos princípios da década de 80. De referir que nos princípios esta instituição fora contestada pelo Estado por ser de carácter informal. Contudo, em 1985 foi reconhecida pelo mesmo e considera-se associação “mãe”, porque foi a partir dela que surgiram outras associações tais como a União dos Transportadores de Maputo (UTRAMAP), Cooperativa de Transportadores de Maputo Namaacha (COOTRAMAN), etc.

A ATROMAP é constituída pelos seguintes órgãos sociais:

1. Presidente;
2. Vice Presidente;
3. Equipe de fiscais;
4. Equipe de trabalhadores que fazem parte da administração interna.

abrigo e contrato de trabalho segundo normas legais, pagamento de seguros, pagamento posterior de 50,00 MT como quota mensal e 20,00mt de taxa por cada viagem diária, etc.

Questionado sobre a organização dos angariadores, Nhatitima reconhece a existência da associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo (APACIMAP), mas advoga que estes não deviam existir dado que a relação que se estabelece entre os angariadores e ATROMAP é sempre de conflitos devido as actividades ilícitas perpetradas por estes, tais como: o aumento de preços de passagem nos transportes aos fins-de-semana prolongados e no final do ano, colocando em causa a imagem dos transportadores perante a sociedade.

Quanto à preferência pela parte dos transportadores da informalidade o nosso interlocutor comentou que deve-se à falta de espaço por parte da associação para construção de uma terminal internacional de transportes rodoviários; referiu-se ainda, da existência de individualidades no Ministério dos Transportes e Comunicação e de agentes da Polícia da República de Moçambique (PRM) e Polícia Municipal que protegem as práticas informais em troca de subornos. Nhatitima referiu-se que, enquanto o Governo não atribuir um local a ATROMAP e UTRAMAP, os transportadores estarão sempre sujeitos a atrocidades.

Segundo Nhatitima, existe até então um projecto de construção de uma terminal internacional de transportes rodoviários financiado pela Sasol.

Para o nosso interlocutor, aponta como requisitos essenciais da construção da mesma os seguintes: indicação de um local para construção de infra-estruturas, apresentação de uma carta de autorização pelo Governo que sublinhe que as infra-estruturas sejam um património privado ou da associação. Mas ele lamentou pelo enfraquecimento do projecto devido a não cedência do espaço por parte do Governo.

Lucas Nhassengo trabalhador desta agremiação, corroborou com Nhatitima ao afirmar que ATROMAP não se faz sentir nas terminais por razões de falta de autoridade diante dos angariadores, acreditando ser um problema de actualidade.

Gloria André fiscal da área de transportes nesta agremiação, salientou que tem havido encontros de concertação entre a direcção da ATROMAP e os angariadores, mas não sabe concretamente que têm tratado.

Um outro trabalhador, que preferiu falar em anonimato, referiu que os angariadores constituem um mal necessário, dado que os transportadores precisam de indivíduos para fazerem aquele trabalho, mas a associação não os dispõe.

No que diz respeito uma possível integração destes a ATROMAP, Nhatitima esclareceu que isto foi possível na praça da Vitória, na baixa da cidade, na medida em que se pensava a junta, os angariadores organizaram-se e alegaram estar licenciados a esta prática.

Segundo Nhatitima, no âmbito das suas actividades a associação tem encarado várias dificuldades tais como:

- Forte burocratismo na tramitação de expedientes nas instituições do Governo que culmina não raras vezes em suborno para agilizar o processo de tramitação;
- O mau relacionamento dos transportadores com os angariadores devido às arbitrariedades por estes cometidas no quotidiano dos transportes colectivos;
- A “falta” de poder de acção da polícia Camarária nas terminais devido a usurpação deste pelos angariadores, etc.;

5.2. Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo (APACIMAP)

APACIMAP é uma Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga na Cidade de Maputo, criada em agosto de 2003. Esta associação controla o sistema de transporte a longo curso.

Ao contrário do que se diz nos seus “estatutos” verificamos que os angariadores ao invés de estarem a organizar o do sistema de transportes a longo curso, cometem várias irregularidades por exemplo: não estão contra a superlotação ou seja, não respeitam a lotação da viatura no processo de carregamento de passageiros, obrigam os proprietários/ transportadores a fazer segundo “licenciamento” no terreno sob pena de não conseguir carregar passageiros, orientam aos transportadores para desvio de rotas, obrigam os passageiros a se conformarem com as palavras injuriosas, fazem demorar as viaturas nas paragens, obrigam os vendedores a contribuir com valores monetários

aleadamente para aquisição de uniformes, gestão da terminal, taxa de ingresso (para ter lugar para vender produtos, etc.) na terminal.

Contudo, os angariadores prestam serviços de angariação de passageiros aos transportadores, aumentam taxas de passagens nos fins de semana prolongados sem observância da lei, etc.

A sede desta associação está na terminal da Junta que fica situada na Av. De Moçambique.

Dirigida por um grupo de indivíduos associados na (Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da cidade de Maputo) está estruturada da seguinte maneira:

1. Presidente, que tem a função de presidir reuniões, assistir todas as actividades da associação, garantir o bom funcionamento da associação e representar a associação ao nível local "Junta" e em outros fóruns.
2. Vice-presidente: tem a função de cooperer com o presidente no exercício das funções que lhes forem incumbidas e substitui-o na sua ausência.
3. Secretário geral - Define a orgânica interna da associação (coordena todas actividades da associação, assegura a correta articulação desta com diversos organismos, aprova as políticas de gestão da associação e regulamenta a vida interna desta, etc).
4. Tesoureiro – fiscaliza os actos de gestão de fundos, serviços de contabilidade, tesouraria da associação garantindo que os associados paguem as jóias e quotas para o bom funcionamento da associação.

Objectivos da APACIMAP

- Controlar o sistema de transportes a longo curso na Cidade de Maputo;
- É contra a superlotação de passageiros nos transportes semi-colectivos e colectivos a longo curso;
- Traçar estratégias de sobrevivência dos seus associados;
- Criar um ambiente de solidariedade entre os associados em casos de aflições (morte, doença, etc.)

5.2.1. Funcionamento da terminal

A gestão da terminal é feita pelos angariadores. As actividades principais são:

Um segundo licenciamento de viaturas que é feito a partir da identificação de uma viatura licenciada ou não no Conselho Municipal e o seu consequente registo no caderno do angariador. Feito isto, o transportador tem luz “verde” para o exercício da actividade e é logo integrado na rota de preferência.

A angariação de passageiros é feita mediante a troca de 10% do valor adquirido;

Da entrevista feita a dois motoristas de semi-colectivos da junta, da relação quotidiana destes com os angariadores queixaram-se de serem burlados pelos angariadores. Para tornar consistente esta afirmação os motoristas afirmaram que os angariadores aumentam os preços sem o consentimento dos transportadores e no caso de avaria da viatura os passageiros exigem valores elevados do que os que o transportador dispõe.

Os transportadores ficam reféns das atitudes dos angariadores porque qualquer tentativa de rescindir o trabalho com os angariadores correm o risco de sofrer represálias, como por exemplo: constantes assaltos na sua viatura, entrada de marginais na sua viatura para roubarem pertences dos passageiros, faróis, espelhos de automóveis e mais.

No tocante à gestão da terminal Arlindo Tivane, motorista entrevistado avançou que o Conselho Municipal não tem nenhuma responsabilidade quanto a gestão das terminais, não se faz sentir a presença da Polícia Camarária, nem fiscais mandatados pelo Município ou Distrito Urbano número 2; disse ainda, que esta situação de ausência de agentes do distrito urbano deve-se a uma ordem da então Administradora do Distrito Urbano número 2 alegadamente por não canalizar as receitas ali colectadas aos fundos do Município.

Estes dados vêm a coincidir com as declarações do angariador, Tomás Langa, segundo as quais a praça é gerida pelo grupo fundador dos angariadores com conhecimento do Conselho Municipal e do Comando da Polícia do Distrito Urbano número 2, mas não há intervenção do órgão municipal.

No que concerne aos agentes da “lei e ordem”, o nosso entrevistado afirmou que o Comandante Distrital tem dado orientações para que os angariadores mantenham a ordem nas terminais como uma das formas de participação comunitária.

Quanto a preferência da informalidade dos transportadores semi-colectivos no exercício da sua actividade, Tivane e Manjate afirmaram que preferem a informalidade

pois, nela conseguem maior lucro, isto porque os angariadores são negociáveis. Eles aceitam em determinadas condições (pedidos) receber um valor inferior ao estipulado entre os angariadores, ou seja, valor inferior a 10 % do valor conseguido pelo número total dos passageiros, facilidades no “ingresso” para o início da actividade de transporte na terminal mesmo para os transportadores não licenciados, os salários pagos aos trabalhadores são acordados entre pessoas sem vínculo, os preços de passagens são compensadores ao trabalho de transporte que fazem e o lucro é um pouco maior, etc.

5.3. Conselho Municipal da Cidade de Maputo.

O Conselho Municipal da Cidade de Maputo, por meio do Sector/ Departamento de Transportes dá licença, regulamenta e controla o exercício da actividade de transportes semi-colectivos. É importante frisar que nesse sentido o Conselho Municipal trabalha em conexão com a Delegação da Cidade do Instituto Nacional de Viação (INAV) para questões de verificação do estado operacional das viaturas tanto no processo de licenciamento quanto nas inspecções ordinárias e extraordinárias.

Para compreendermos a regulamentação do sistema de transportes semi-colectivos de passageiros; Unaiete Jeichande, técnica de direcção de transportes, esclareceu que no acto de pedido de licença, o proprietário preenche uma ficha, que é adquirida no local, e será acompanhada por um atestado de residência, registo criminal, fotocópias autenticadas de BI e Imposto autárquico do ano corrente; acompanham estes documentos também fotocópia autenticada da ficha de inspecção, fotocópia do livrete e título de propriedade, fotocópia da carta de condução dos serviços públicos do motorista, aceitar integração na ATROMAP. Segundo a nossa informante todas fotocópias devem ser autenticadas.

Segundo Eng. Jorge Miambo funcionário dos serviços Nacionais de Viação o artigo 26, diz que as inspecções de veículo automóvel e reboques são feitas pelo técnico do Conselho Superior de Viação e pelos vogais das comissões técnicas de automobilismo para os efeitos seguintes:

- Verificação das condições de segurança e sua conformidade com os requisitos exigidos pelo código da estrada e presente regulamento; exames especiais de interesse público ou técnico;

- sempre que se verifique qualquer alteração das características regulamentares de um veículo automóvel ou de reboque;

- verificar-se a substituição do respectivo motor para o outro de marca ou combustível diferente e não indicado no catálogo.

As Inspeções podem ser ordinárias e extraordinárias. É ordinária quando for inicial, ela é necessária para a matrícula do veículo. É também ordinária a inspeção periódica obrigatória.

É extraordinária, a inspeção requerida pelo proprietário do veículo ou determinação pelo INAV ou pela polícia de trânsito, afim de verificar as condições de segurança ou a sua conformidade com os requisitos exigidos pelo código de estrada e o respectivo regulamento.

Os requisitos mecânicos de uma viatura para licenciamento ou circulação são:

Quanto ao aspecto externo: o bom estado da pintura do automóvel, faróis de stop, para brisas, vidros e espelhos, chapa de matrícula, uniformidade de pneus, etc.

Quanto ao aspecto interno: existência de assentos em bom estado, inscrição da matrícula e a lotação da viatura internamente, motores sem derrames de combustíveis ou lubrificantes, e mais.

A reprovação de um veículo em inspeção é feita mediante um apuramento de mais de dez deficiências mecânicas do tipo 1, como por exemplo: Forte desgaste ou folga nos veios excêntricos dos travões, travão que recupera com dificuldade, fugas de ar perceptíveis na bomba de vácuo ou compressor e depósitos, funcionamento defeituoso do indicador ou manómetro, fissurada ou danificada válvula manual de travagem, funcionamento defeituoso da válvula, ausência de espelhos, espelhos deteriorados, ausência ou funcionamento deficiente de limpa-vidros, não funcionamento dos máximos ou mínimos, ópticas ou vidros dos faróis com deficiências ou partidos.

Para além destas deficiências, também, são reprovados veículos que não dão conforto, com uma deficiência mecânica do tipo 2, a título de exemplo: fuga de ar na bomba de vácuo ou compressor causada de uma queda de pressão significativa, ausência de fluido de travões nas válvulas de travagem, etc.

Nhathave, inspector de automoveis no Instituto Nacional de Viação delegação da Cidade de Maputo acrescentou que, caso sejam detectados estes problemas mecânicos, arquiva-se imediatamente o processo até que a viatura esteja recondicionada. O período

de inspecção dos semi-colectivos é de seis em seis meses, a partir das 10 horas do período da manhã.

5.4. O que leva os Transportadores de Semi-colectivos a Preferir APACIMAP/ informalidade.

Há que destacar dentre as razões que estão por detrás da preferência dos transportadores semi-colectivos pela APACIMAP as seguintes:

- Flexibilidade oferecida aos transportadores semi-colectivos de passageiros pelos angariadores no processo de integração no mercado. A flexibilidade em alusão consiste no registo e atribuição de rota imediatos aos transportadores pela APACIMAP;
- Facilidade em escolher a rota desejada pelo transportador;
- Possibilidade do transportador ditar/ estabelecer os preços de passagem nos momentos de maior procura de transporte;
- Possibilidade de cobrar coercivamente valores referentes a bagagem mesmo que não tenha excedido os kilos estipulados como direito (20 kg);
- Possibilidade de decidir a hora de partida independentemente da vontade dos passageiros. Para este fim os passageiros são cobrados logo que entram no carro e ficam refens a espera da hora de partida do automóvel. Em caso de avaria da viatura antes do destino, os passageiros não são devolvidos o seu dinheiro até que a viatura esteja pronta e continue com a marcha;
- Ausência da polícia Camarária e a de Trânsito na terminal da Junta;
- As viaturas orientadas pela APACIMAP por serem de longo curso têm pontos fixos de controle da polícia o que fica fácil de suborná-la;

5.5. O que Leva os Transportadores Semi-colectivo a Não Preferir a ATROMAP.

Segundo os transportadores entrevistados nas terminais da Junta Xipamanine e Missão Roque, as razões que levam a não preferir a ATROMAP são as seguintes:

- A disciplina exigida aos transportadores no seu quotidiano pela ATROMAP, como por exemplo: fiscalização diária; verificação diária das condições

internas e externas da viatura; cobrança de 20mt por cada ida e volta da viatura;

- Obrigatoriedade de cumprimento de data de inspecção;
- Obrigatoriedade de uso de estabelecimento da instituição “oficinas” para manutenção de viaturas;
- Rigorosidade de cumprimento de normas que regulam o processo de carregamento de passageiros;
- Imparcialidade na atribuição de rotas;
- Os associados são exigidos a pagar quotas, impostos, legalizar sempre que uma nova viatura entrar em circulação, o cumprimento das tabelas de preços fixados pelo Governo;
- Existência de elevado número de equipe de polícias Camarários e de trânsito nas artérias da cidade o que obriga ao transportador a gastar avultadas somas em dinheiro em cada “esquina” onde os agentes supracitados se encontrem, porque o “chapeiro” nunca anda “regrado”.

CAPITULO VI

6. ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo, pretendemos fazer uma análise cuidadosa da informação obtida no campo que nos permita, comparar os dados observados com os hipoteticamente esperados. Para tal esboçamos as normas de funcionamento das instituições em causa no nosso trabalho (Conselho Municipal da Cidade de Maputo e Associação dos Transportadores Rodoviaros da Cidade de Maputo), como instituições formais e a Associação dos Angariadores de Passageiros e Carga da Cidade de Maputo como um organismo que pratica serviços informais. Isto leva-nos- a compreender o por que da preferência dos transportadores às arbitrariedades dos angariadores no mercado informal.

6.1. Requisitos exigidos pelo Conselho Municipal / ATROMAP para exercício da actividade de transportes semi-colectivo de passageiros.

No que diz respeito ao exercício da actividade de transporte semi-colectivo de passageiros, o Conselho Municipal da Cidade de Maputo, enquanto instituição do Estado observa no seu funcionamento os seguintes requisitos:

O início da actividade é mediante a autorização de entidades Oficiais, através de um requerimento acompanhado de documentos como : ficha de inscrição, atestado de residência, atestado de registo criminal, fotocópia do BI autenticada, justificativo de pagamento do imposto autárquico do ano corrente, ficha de inspecção, fotocópia do livrete e título de propriedade, carta de condução dos serviços públicos do motorista, etc. São também requisitos possuir um capital de investimento e de reserva, aderir um sistema de pagamento de salários e vínculo ao abrigo e contrato de trabalho segundo normas legais, observância de preços oficialmente tabelados, ter a capacidade de fazer créditos e operações bancárias, possuir uma margem de lucro pequena por unidade mas alta pelo volume de negócios, custos fixos substanciais, possuir contabilidade e apresentar contas (nas Finanças) para efeito de pagamento de impostos dado que é obrigatório por lei, pagamento de receitas fiscais (taxa de rádio difusão, seguros, etc.), cumprimento dos requisitos exigidos no acto de inspecção de viaturas, etc.

6.2. Requisitos exigidos pela APACIMAP para exercício da actividade de transportes semi-colectivo de passageiros.

O início da actividade conta apenas com a iniciativa pessoal ou familiar (tanto para transportadores não licenciados no Conselho Municipal como os licenciados), a organização do sistema de transporte é individual ou familiar, livre e flexível onde se verifica a livre escolha de rota por exemplo.

Para o mercado informal (terminal da Junta) as instalações normalmente não existem, o capital de investimento é fraco e de reserva normalmente não existe, o pagamento de salários é acordado entre pessoas sem vínculo, os preços são objecto de regateio, o crédito é pessoal ou familiar, com recursos a instituições tradicionais (associações de poupança de crédito e banqueiros do povo), a margem de lucro é elevada por unidade mas pequena por volume de negócios, custos fixos não contabilizados, contabilidade e apresentação de contas quase inexistentes, reciclagem de desperdícios muito frequentes, facilidade de desvio de rota, acesso a serviços dos angariadores a baixo custo, uso de viaturas em estado avançado de degradação, fuga ao pagamento de receitas fiscais, etc.

É de salientar que há transportadores que depois de estarem inseridos no mercado formal (Conselho Municipal e ATROMAP) tempos depois desertam para o mercado informal devido as vantagens que apresenta.

6.3. CONCLUSÃO

Finalmente e atendendo à análise do trabalho de campo efectuado, concluímos que o trabalho analisou a problemática da resignação dos transportadores semi-colectivo de passageiros designado por “chapa 100” na terminal da Junta na Cidade de Maputo, no âmbito específico e ao nível mácro o sistema de transporte na Cidade de Maputo como um todo.

Para iniciarmos com o trabalho, questionámo-nos quais eram do ponto de vista sociológico as razões da resignação dos transportadores semi-colectivos às arbitrariedades dos angariadores na terminal da Junta.

Em jeito de resposta à preocupação colocada pela pesquisa, avançamos uma hipótese de trabalho que afirma que a sujeição dos transportadores às arbitrariedades dos angariadores traz maiores ganhos para os transportadores semi-colectivos.

Tomando em linha de conta que a percepção de muitos entrevistados vai em direcção a confirmação da nossa hipótese, dando-nos a possibilidade de tirar em torno do tema em análise as conclusões seguintes:

Primeiro: ao nível micro.

Os resultados da pesquisa permitem-nos afirmar que os transportadores semi-colectivos de passageiros, oficialmente registados no Conselho Municipal da Cidade de Maputo preferem compactuar com as arbitrariedades no exercício das suas actividades diárias na terminal da Junta.

Em nossa opinião esta preferência assenta em motivações racionais, na medida em que na informalidade os transportadores ganham/ tem mais lucros do que na formalidade. Para tornar consistente esta nossa visão basta notar que na terminal da junta há espaço de “manobras” para minimizar os custos, como por exemplo: pagamento de salários acordados entre pessoas sem vínculo, o aumento arbitrário de preços de passagem, uso de pequeno volume de negócios para obtenção de uma taxa de lucro elevada, a inexistência de contabilidade e prestação de contas perante a instituições fiscais do Estado (Finanças), o processo frequente de reciclagem de desperdícios (pneus, peças, etc.), a fuga de pagamento de receitas fiscais (taxa de rádio, manifesto, seguros, etc.)

Recorrem a APACIMAP por questões de mais-valia, pois que nela os transportadores se beneficiam de serviços de angariadores tais como: angariação de passageiros em troca de 10% do valor total adquirido e este valor pode ser negociável; uso de viaturas em estado avançado de degradação, rejeitadas pelas normas que regem no mercado formal dos transportes semi-colectivos de passageiros. Além destes serviços, os transportadores gozam de protecção dos angariadores contra a intervenção de agentes mandatados pelo Estado que controlam os transportes semi-colectivos na Cidade de Maputo (polícia de trânsito, camarária e fiscais para área de Transportes do Conselho Municipal) nas suas actividades diárias. Os transportadores beneficiam-se dos aumentos arbitrários de taxas feitos pelos angariadores durante os fins- de- semana prolongados e nas quadras festivas.

A centralidade da preferência dos transportadores semi-colectivos de passageiros da APACIMAP prende-se ao facto da inexistência de rigorosidade no cumprimento das normas estabelecidas pelo Governo para melhor controlo do sistema de transportes semi-colectivos tais como: cumprimento de tabelas de passagens estabelecidas pelo Governo, o não encurtamento de rotas, circular com viaturas devidamente documentadas, etc.

Os transportadores, utentes de semi-colectivos e outros, resignam-se às irregularidades/ arbitrariedades cometidas no sistema de transportes semi-colectivo na terminal da Junta porque estes não têm protecção do Governo. Assim, qualquer tentativa de mudança da sua situação na estrutura social (reivindicar ou denunciar) atitudes ilícitas cometidas seja por funcionários do Estado ou pelos angariadores, sempre resulta num fracasso porque estes são ameaçados, humilhados, sofrem represália, em certos casos detidos, presos e até mortos.

Segundo: ao nível mácro.

O trabalho feito sobre os transportadores da Junta ajuda-nos a pensar o sistema de transportes semi-colectivo, como um todo na Cidade de Maputo na medida em que o carácter informal do sistema de transportes reinante na terminal da junta não foge do estado avançado de desordem resultante da “desformalização” do sistema de transportes da Cidade de Maputo: esta desorganização caracteriza-se por não cumprimento das normas de trânsito o que permite a prática de manobras “perigosas” na via pública, utrapassagens perigosas, desrespeito dos sinais de trânsito, excesso de velocidade, uso de

viaturas em estado avançado de degradação no transporte de passageiros encurtamento de rotas, desrespeito a lotação da viatura, etc.

Mostrou-nos ainda, que o Estado através dos seus agentes que trabalham em instituições que regulam o mercado de transportes na cidade de Maputo (Ministério de Transportes e Comunicações, Conselho Municipal da Cidade de Maputo, PRM, etc), instrumentalizam indivíduos ou funcionários que no exercício das suas actividades quotidianas amealham receitas para seus superiores hierárquicos. Para tornar consistente esta nossa afirmação, basta olhar para as arbitrariedades cometidas pelos angariadores no seu quotidiano (um segundo “licenciamento” dos semi-colectivos, o não respeito a lotação dos “chapas 100”, não cumprimento do horário de partida dos autocarros, aumento arbitrário de preços nos finais de semana e feriados, etc.). De salientar que no tocante a estas constatações o Vice Presidente da ATROMAP sustentou de que estas arbitrariedades eram permitidas porque os indivíduos mandatados pelo Estado estavam acobertando este grupo de angariadores. Um facto concreto que trazemos como “prova” de existência de agentes nas instituições do Estado que se beneficiam de subornos oferecidos por grupos de indivíduos ou funcionarios do Estado em defesa de atitudes ilícitas, o caso do motorista de “chapa 100” que depois de ter denunciado as arbitrariedades da polícia de trânsito e camarária na Cidade da Matola (cobranças de valores monetários a todos chapistas que não tivessem documentos completos) foi preso.

Estas instituições do Aparelho do Estado vocacionadas para controlar e manter em ordem o sistema de transportes da Cidade de Maputo, ao invés disso, elas contribuem para que o sistema de transportes semi-colectivo seja anómico. Elas por um lado, protegem grupos de infractores, como por exemplo os angariadores, fiscais do Conselho Municipal da Cidade de Maputo; por outro lado, os polícias de trânsito e camarária em serviço nas ruas e avenidas da cidade de Maputo, são instrumentalizados pelos seus superiores hierárquicos; quer dizer, quando um polícia vai à rua/ estrada, não está para controlar e manter ordem, mas sim angariar um quantum de capital que no final do “dia” é apresentado ao chefe para uma repartição. Para concretização deste propósito é notório o elevado número de agentes que controlam o tráfego de trânsito nas ruas e avenidas da Cidade de Maputo, dentre os quais polícias de trânsito e camarária; encurtamento de rotas

pelos “Chapistas”, principalmente na hora de ponta (6.00h-9.00h) no período da manhã; (15.00-18.00) no período de tarde, não cumprimento da lotação da viatura, excesso de velocidade, utrapassagens perigosas, etc.

Em contrapartida no final de cada jornada laboral tanto a polícia de trânsito como a camarária voltam aos seus postos de trabalho sem ter que prender pelo menos um (1) automóvel, ou mesmo passar alguma multa. Em nossa opinião, a questão do elevado efectivo policial nas ruas e avenidas da cidade de Maputo é apenas o cumprimento do ritual do “pão-de-cada-dia” nada tem a ver com a manutenção da disciplina rodoviária.

O elevado número de transportadores cometendo irregularidades (não obediência das normas de trânsito, a superlotação de viaturas, etc.) nas avenidas e ruas da cidade de Maputo, e pela nossa observação no quotidiano como utentes do “chapa 100” é uma demonstração clara de que o chapa nunca esteve devidamente legal porque só o facto de não obedecer a lotação (15 passageiros distribuidos em 3 por assento) que é a norma nos transportes semi-colectivo na cidade de Maputo, o chapa não devia circular.

Um caso interessante na nossa óptica é de cada automobilista na cidade de Maputo, ter o conhecimento do valor a subornar cada polícia mediante a sua chefia por exemplo, o polícia de trânsito e camarário que se encontram nas avenidas e ruas da cidade recebem “cinquentinha” (50,00mt), os supervisores, a polícia de protecção “Brigada rio”, a polícia de trânsito que anda de motorizadas são considerados de chefes. E por serem considerados de chefes recebem notas de 100,00mt ou acima dependendo da gravidade da infracção cometida pelo transportador.

As infracções comumente tomadas como pretexto por parte da polícia de Trânsito e Camarária para extorquir dinheiro aos transportadores são:

Embarque e desembarque em locais proibidos. Para este tipo de infracção o artigo 163 do regulamento de transportes em automóvel a multa é de 800,00mt. O desrespeito da lotação da viatura, segundo o artigo acima a multa é de 450,00mt.

A falta de licença ou apresentação de uma licença caduca , o artigo 12 do Decreto Ministerial 98/89 a multa é de 1.000,00mt para as viaturas com lotação de 15 e 29 lugares.

Falta de carta de condução de serviços públicos, o artigo 46 no seu ponto nº5 do Código de estrada prevê uma multa de 1.000,00mt.



Para além das infracções acima mencionadas, existem outras tais como: Não uso do cinto de segurança, possuir pneus carecas, pneus com tamanhos diferentes, iluminação deficiente, falta de piscas, excesso de velocidade, etc.

É de frizar que, tanto a polícia de trânsito como a camarária no exercício da sua actividade, independentemente da infracção cometida pelo automobilista/ transportador só passam a multa se o infractor não mostrar interesse de querer subornar. Isto é, eles interpelam o automobilista, pedem os documentos que lhes convem, fazem apreciação dos mesmos e se acharem que o automobilista está devidamente documentado procuram qualquer anomalia do automóvel que lhes permita assimilar uma multa; deslocam-se para uma esquina alegadamente para passá-la e de lá não regressam até que o alegdo infractor vá ao encontro deles afim de dar algum dinheiro em troca de anulação da multa.

A entrega do dinheiro na via pública entre os transportadores e a polícia é feita colocando dinheiro no livrete do carro ou na carta de condução do motorista, ou ainda por um aperto de mão entre o motorista e o polícia para que os passageiros não se apercebam do que está a acontecer.

Um aspecto “absurdo” é de que no quotidiano o polícia com a função de supervisionar os colegas, quando se depara com irregularidades dos chapas na via pública, ao invés de exigir aos seus colegas para que mantenham a ordem na estrada, este preocupa-se em extorquir dinheiro aos chapeiros para o seu benefício pessoal.

O trabalho mostra também que ao contrário do que previamos “os transportadores estavam protegidos pelo Estado em relação aos utentes”, eles encontram-se numa situação de desprotegidos na medida em que os funcionários das instituições vocacionadas para manter a ordem (polícia de trânsito, camarária e fiscais do Conselho Municipal) nos transportes semi-colectivos de passageiros cobram dinheiro aos transportadores para o seu próprio benefício.

O trabalho constatou por outro lado, que tanto nas fileiras da polícia de trânsito como nas da municipal, a incorporação de um agente nas actividades de controlo de tráfego rodoviário, patrulhamento e supervisão das brigadas em exercício é feita na base de nepotismo e/ou ter confiança com o chefe que faz o apuramento do concurso para o efeito. O apurado compromete-se em trazer um valor em dinheiro no fim de cada dia de trabalho.

Na nossa análise, enquanto os funcionários das instituições vocacionadas para controlar e manter a ordem no sistema de transportes semi-colectivos na Cidade de Maputo continuarem a trabalhar para o benefício próprio (cobrando dinheiro dos automobilistas para os seus bolsos) o Estado continuará a perder receitas em benefício dos seus funcionários. Ora vejamos:

Se por lei o não possuir carta de condução pública, o desrespeito da lotação da viatura o motorista do “chapa 100” tem a pagar uma multa equivalente a 1.000,00 mt e este consegue livrar-se da multa mediante um suborno de 200.00 mt por exemplo. Neste contexto, o Estado perde para o seu cofre os 1000,00mt, o funcionário ganha 200,00mt para seu bolso e o chapeiro torna-se cada vez mais infractor “credenciado” e consequentemente o sistema de transportes semi-colectivos da cidade de Maputo continuará desorganizado, desregrado e desformalizado.

O trabalho mostrou-nos que “todos” os funcionários do aparelho do Estado são numa forma analógica “angariadores” na medida em que ao invés de estarem preocupados em exercer condignamente uma determinada função pela qual foram confiados, passam a vida a procurar vários postos de trabalho para angariar mais dinheiro para os seus bolsos, por exemplo: os chamados professores turbos “que ensinam em várias instituições”, a polícia alfandegária e de guarda fronteira que fica a extorquir pessoas nas fronteiras em troca de imigrações ilegais, o médico que abandona o hospital público para atender pacientes na sua clínica, etc. Isto remete-nos a afirmar que existe uma “desformalização” do aparelho do Estado.

6.4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMORIM, Paulo : *Dicionário Universal da Língua Portuguesa*, 1ed, Moçambique Editora, 1999.

MAGNO, Attila & BARBOSA, Silva : *Directrizes básicas para elaboração de pesquisa*, (versão actualizada) Ed. Belém – Para, 2004.

OLSON, Mancur: *A lógica da Acção Colectiva, Bens Públicos e Teoria dos Grupos*, Oreais, Celta Editora, 1998.

OFFE, Claus: *Problemas Estruturais do Estado Capitalista*, tempo Brasileiro, Rio de Janeiro, 1984.

QUIVY & COMPENHOUDT: *Manual de Investigação em Ciências Sociais*, Lisboa, Gradiva Publicações, 1992.

ARTIGOS

CARDOSO, Carlos: *Os cobradores*, in jornal metical, Maputo, Abril de 1998.

COLAÇO, João: *Mentalidade “ Chapa 100” na Cidade de Maputo*, in Estudos moçambicanos, número especial, Coordenação por Carlos Serra, Maputo, Oficina de Sociologia do CEA, 1998.

DIRECÇÃO NACIONAL DO COMERCIO INTERNO : *31 Anos de Metamorfoses e Evolução da Actividade Comercial*, Angola. 1975-2006.

DO AMARAL, Ilídio: *Importância do Sector Informal na Economia Urbana em Países da África Subsariana*. Centro de Geografia do Instituto de Investigação Científica tropical. Lisboa 2005.

INE: *Actualização das Projecções da População por Província 1997-2015*, Estudos nº2, 2ª Ed.

MACAMO & MACIE: *O chapa somos nós*, In revista Política Mais, Maputo, Abril de 2004.

MACUÁCUÁ, Elton: *Representação Social em Torno da Individualidade do cobrador de "chapa 100" caso Cidade de Maputo.*

MATSHINHE, Victor: *Diário de Campanha dos Chapas na rota Hulene- Xipamanine de 14 de Março a 10 de Abril de 1988.* in Estudos moçambicanos número especial, Coordenação por Carlos Serra, Maputo, Oficina de Sociologia do CEA, 1998.

Anexo: 1

Guião de entrevista (principais tópicos)

- 1- Como e quando surgiu a ATROMAP.
- 2- O conhecimento que têm sobre os serviços oferecidos pela ATROMAP e UTRAMAP (União dos transportadores de Maputo).
- 3- O conhecimento que têm sobre as obrigações que tem para com ATROMAP e UTRAMAP.
- 4- O historial das terminais de transporte de passageiro e carga a longo curso.
- 5- O historial de surgimento dos angariadores de passageiros e carga até a constituição da sua associação (APACIMAP).
- 6- O conhecimento que têm sobre os serviços oferecidos pela APACIMAP.
- 7- O conhecimento que têm sobre as obrigações que tem para com a APACIMAP.
- 8- Porque a preferência de serviços oferecidos pela APACIMAP, tomando em consideração que estes são de uma associação com serviços não formalizados.
- 9- Requisitos exigidos para o pedido de licença para efeitos de exercício de serviços de transporte de passageiros.
- 10- Requisitos mecânicos exigidos para que uma viatura tenha licença de transporte de passageiros.
- 11- Inspeção regular das viaturas de transporte de passageiros.
- 12- Condições exigidas para que uma viatura de transporte semi-colectivo se considere apta para exercer sua actividade de transporte de passageiro.

Perfil académico ou profissional de um inspector do INAV.

Anexo -2

Principais rotas dos semi-colectivos que operam na terminal da Junta:

Maputo – Magude;

Maputo- Xai-Xai;

Maputo- Chokwe;

Maputo – Zavala;

Maputo- Inhassoro;

Maputo –Massinga;

Maputo- Maxixe;

Maputo- Inhambane;

Maputo- Vilanculos;

Maputo – Beira;

Maputo- Chimoio;

Maputo- Quelimane;

Maputo- Tete;

Maputo- Nampula;

ANEXO: 3 Lista de entrevistados na sede da ATROMAP

- Samora Nhatitima- Representante da Associação.
- Lucas Nhassengo – representante do sector de atendimento público.
- Glória André – Controladora do tráfego.
- Entrevistado em anonimato.

Lista de entrevistados na sede da APACIMAP (Terminal da junta)

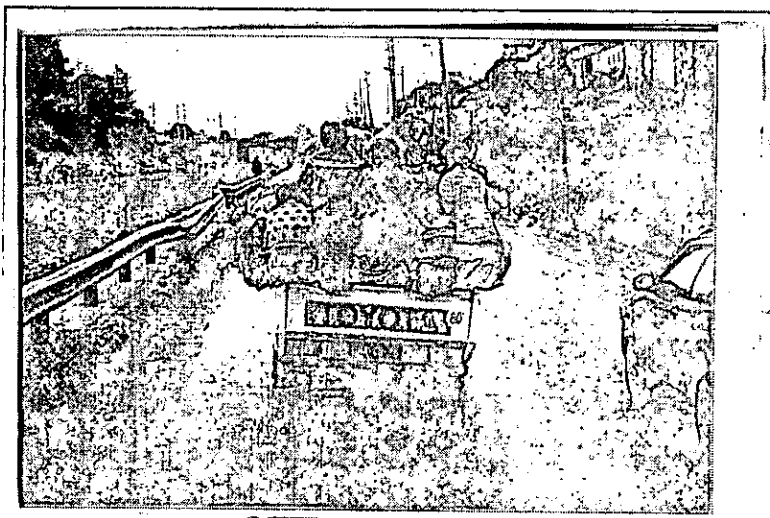
- Xavier Maurício – Angariador (presidente)
- Viegas Comiche – Angariador
- Raul Estêvão – Angariador
- Salomão Isac – Angariador
- Vasco Machine – Angariador
- Tomas Langa – Angariador.
- Marcos Carlos – Motorista
- Marcos Tamele – Motorista
- Osvaldo José – Cobrador
- Celso Armando – Motorista
- Daniel Manjate – Motorista
- Alberto Cumbane – Cobrador
- Belarmino Américo – Motorista
- Ricardo Chongo – Motorista
- Arlindo Tivane - Motorista

Lista de entrevistados na Direcção de Transportes do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, INAV e Delegação do INAV da Cidade.

- . eng. Jorge Miambo---- INAV
- Sr^a Unaite Jeichande--- CMCM.
- Srs. Pequenino & Balate--- DCINAV



Anexo: 4
Actual situação de transporte de passageiros na cidade de Maputo. Jornal notícias 7/03/2007



Anexo: 5. Senhoras transportadas com os seus respectivos pertences (Av. 4 de Outubro) em direcção ao bairro de Khongolote. Jornal notícias de 27/10/2007.