



FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ARQUEOLOGIA E ANTROPOLOGIA
LICENCIATURA EM ANTROPOLOGIA

TRABALHO DE CULMINAÇÃO DE ESTUDOS

MODJEIROS NO TERMINAL DE TRANSPORTES RODOVIÁRIO DO ZIMPETO
NA CIDADE DE MAPUTO

Candidato: Alberto Nehemias Xirinda

Supervisor: Mestre Danúbio Walter Afonso Lihaha

Maputo, Abril de 2022

TRABALHO DE CULMINAÇÃO DE ESTUDOS

Modjeiros no Terminal de Transportes Rodoviário do Zimpeto na Cidade de Maputo

Autor

Alberto Nehemias Xirinda

O júri

O Supervisor

O Presidente

A oponente

Declaração de Originalidade

Declaro com a minha honra que o presente trabalho é original. Nunca foi publicado como meio de culminação do estudo de qualquer formação. Sendo uma pesquisa de carácter única, sobreponho dizendo que é uma investigação individual, que conta com as consultas bibliográficas usados nas citações do presente.

Alberto Nehemias Xirinda

Maputo, Abril de 2022

Dedicatória

Este trabalho é dedicado a Família Zandamela e Ngovene, em especial ao meu pai Micas Zandamela e a sua digníssima esposa Anastância Zandamela, pelo encorajamento, educação, amor, consideração e atenção que tem dado.

Agradecimentos

Uso deste momento primeiro agradecer a Deus pelo dom da vida que concedeu me até no final do curso. Deus é a fonte da minha existência sem Ele não estaria aqui e nem saberia onde eu estaria, por isso o louvarei até além por ter me dado o poder de combater esta batalha assim sendo digo: Combati o bom combate, terminei a corrida, guardei a fé (2 Timóteo 4:7).

De forma alguma me posso esquecer de endereçar a minha mais sincera gratidão ao meu supervisor, Mestre Danúbio Lihahé, por todo desempenho na realização do presente trabalho, pelas duras e proveitosas críticas, por ter acreditado nas minhas capacidades e pelos votos de muita força e paciência nos momentos de desilusão e falta de autoconfiança.

A Doutora Margarida Paulo, que atentamente teceu comentários úteis para melhorar a versão final deste trabalho, o meu muito obrigado pela atenção.

A todos meus os docentes do Departamento de Arqueologia e Antropologia (DAA), Faculdade de Letras e Ciências Sociais (FLCS), Universidade Eduardo Mondlane (UEM) pelo profissionalismo, sabedoria e responsabilidade ao lecionarem as matérias aprendidas.

Aos *modjeiros* do terminal do Zimpeto, por terem tirado o seu tempo para partilhar suas experiências de trabalho comigo, mas também pela sua força, dedicação, luta pela vida, e sobretudo, o meu muito obrigado.

A toda a turma de Antropologia (2018-2021), pelos grandes momentos vividos durante a nossa formação, bons e maus, e, em especial, ao meu grupo de estudo irmãos: Bélió Manhiça, Esaú Ndimba, Gilberto Machava e Yuri Chissano. Os dias foram árduos e os momentos vividos com muita intensidade inesquecíveis. Aos meus caros colegas André Mandlate e Vânia Raivoso, pelo tempo que disponibilizavam em ajudar-me, com ideias construtivas e proveitosas, ao longo do percurso de minha formação obrigado pela força.

De forma particular um muito obrigado aos meus irmãos: Débora, Vinólia, Joléio, Salomira e Luz da Micya. Na mesma corrente direciono o meu obrigado ao meu primo irmão Lic. Rafael Ngovene junto com a sua esposa Ornília e aos meus tios Lic. Nelson Ngovene junto à sua esposa Júlia, Salomone com a sua esposa Sandra pela atenção, orações e educação.

E, por último, a todos que directa ou indirectamente contribuíram para o sucesso da minha formação.

Lista de acrónimos e siglas

ATRIMU_____Associação de Transportes Rodoviários de Intaka e Muhalaze.

COVID-19_____Corona Vírus Disease 2019

EMTPM_____Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo.

MTC_____Ministério de Transportes e Comunicação.

TPM_____Transportes Públicos de Maputo.

TPU_____Transportes Públicos Urbanos.

Glossário

*Matrecada*¹: Um fraco desempenho nas actividades/ obstáculos no trabalho.

Moluwene: Nome atribuído aos indivíduos que tem aparência negativa ou moradores da rua.

Txii: Expressão usada para referenciar dinheiro.

¹ Gíria Moçambicana usada pelos jovens.

Resumo

O presente trabalho de pesquisa analisa os processos da presença, proximidade e participação quotidiana do Modjeiros no Terminal de Transportes de Zimpeto como um desafio. Da literatura analisada sobre participação quotidiana no trabalho profissional dos modjeiros apresenta-se uma modalidade desafiadora no momento em que os estereótipos falam mais alto. Os resultados da pesquisa revelam que os modjeiros são agentes prestadores de serviços à todo indivíduo que se faz presente naquele lugar público independentemente do seu fim.

Contudo, pela sua atuação os modjeiros representam uma imagem negativa na sociedade pela forma como se comportam no seu trabalho. O Terminal Rodoviário do Zimpeto localiza-se próximo do mercado central (Draivene) onde ocorrem trocas comerciais de grandes mercadorias, que por sua vez precisam de um auxílio para movimentação do mercado ate no terminal. Assim sendo, torna-se visível a dupla função dentro desempenhada pelos modjeiros e fora da praça, mas mesmo assim a profissão dos modjeiros é útil, e em contrapartida desprezado pelos agentes que precisam de auxílio, o que se torna um problema social para ser analisada.

Importa realçar que o único objectivo da existência da profissão de modjeiro é de o homem procurar meios da sobrevivência para o sustento familiar e outros para satisfação das suas necessidades.

Palavras-chave: *Participação, Práticas de interação, conflitos na relação social.*

Índice

Declaração de originalidade.....	i
Dedicatória.....	ii
Agradecimentos.....	iii
Lista de acrónimos e siglas.....	iv
Glossário.....	v
Resumo.....	vi
CAPÍTULO I	
1.Introdução.....	1
1.2. Justificativa e Pertinência.....	2
1.3. Estrutura do trabalho	3
CAPÍTULO II	
2. Revisão de literatura.....	4
2.2. Problemática.....	6
2.3. Enquadramento teórico e conceptual.....	8
2.4. Conceptualização	9
2.4.1 Participação	9
2.4.2. Práticas de interacção de Modjeiros.....	10
2.4.3. Conflitos	11
CAPÍTULO III	
3. Procedimento Metodológicos.....	13
3.3.1. Método	13
3.3.2. Técnicas e instrumentos de recolha de dado	13
3.3.3. Registo e Análise de Dados.....	14
3.3.4. Constrangimento no processo de recolha de dados.....	15
CAPÍTULO IV	

4. Apresentação e Interpretação de dados	16
4.1. Caracterização do campo de estudo	16
4.2. Perfil dos entrevistados	17
Tabela 1: Perfil dos entrevistados	18
4.3. Participação e acção dos Modjeiros	18
4.4. Praticas de interação entre os Modjeiros no Zimpeto	21
4.5. Forma de gestão de conflitos nas relações sociais	24
CAPÍTULO V	
5. Considerações finais.....	28
Referencias bibliográficas	30

CAPÍTULO I

1.Introdução

Este trabalho com o tema “Modjeiros no Terminal de Transportes Rodoviário do Zimpeto na Cidade de Maputo”, visa o cumprimento parcial dos requisitos exigidos para obtenção de grau de licenciatura em Antropologia na UEM/FLCS.

Quem reside ou circula pela cidade de Maputo, principalmente no bairro do Zimpeto já tem a noção de como é o funcionamento dos transportes rodoviários na mesma. No local, encontram-se revendedores, passageiros e modjeiros, há quatro anos existia um índice elevado de transportes vulgo “*my love*”² que transportava passageiros junto com as mercadorias para vários pontos periféricos da cidade de Maputo e Matola. Nessa altura era visível o surgimento de modjeiros, mas que era confundido com ladrões. As associações de transportadores da cidade de Maputo reuniram cooperativas para organizar os transportes ao longo das rotas, na qual o Conselho Municipal de Maputo aboliu o carregamento de “*my love*” para manter o seu monopólio seguro, disciplinar os condutores e cobradores que faziam cobranças ilícitas e diminuir o fluxo de acidentes nas zonas metropolitanas na cidade de Maputo.

Ao longo desse período, as associações de transportadores substituíram os transportes rodoviários vulgo “*my love*” por machimbombos para minimizar o fluxo dos munícipes nas estradas e garantir uma viagem segura. Portanto, a participação dos modjeiros na organização dos transportes privados de Maputo restringe-se no controlo das filas na praça, e ao mesmo tempo persuadir as pessoas com mercadorias pesadas para que possam subir o transporte que ele foi empregado naquele momento.

Este trabalho tem como objectivo geral: analisar os desafios enfrentados pelos modjeiros no seu quotidiano na praça de Zimpeto. E constituem específicos: i) Caracterizar os modjeiros que praticam actividades na praça de Zimpeto; ii) Descrever a participação e acção dos Modjeiros na procura de passageiros; iii) Identificar as práticas de interação entre os Modjeiros na praça de Zimpeto e Explorar a forma como os Modjeiros fazem a gerência de conflitos na sua relação social.

²Nome popular atribuído as carinhas de caixa aberta que transportam passageiros de forma superlotada, onde para se manterem equilibrados, os mesmos se abraçam e enconstam uns com os outros.

Com o desenvolvimento industrial, a urbanização e a civilização do Homem na actualidade, conseguimos entender que o indivíduo é agente da acção social no meio em que se encontra inserido, mantém uma relação mútua a interferência dos hábitos praticados pelos seus motivadores, sendo a prática social em si, um instrumento de integração do indivíduo no contexto da sociedade em que vive, por meio de sua presença em redes de sociabilidade, profissional. A acção dele é afectivo no momento em que procura ter um espírito de capitalismo (Dias, et al,2003:64).

O espaço público concede na ideia de ser um epicentro de encontro entre vários tipos de comportamentos sejam elas adequadas ou inadequadas a uma certa realidade para sobrevivência. Portanto, o trabalho procura analisar por algum momento esse conjunto de comportamentos atribuídos diariamente aos modjeiros. Assim sendo, o trabalho aborda sobre a participação quotidiana que trata da conduta dos indivíduos à presença de outros, o que pode ser a relação em círculo social de conversas no meio de uma actividade, porque o indivíduo está condicionado por regras mais ou menos pré-estabelecidas e é neste envolvimento que damos sinais da nossa realidade e nos constituímos como factores da vulnerabilidade ao próximo.

1.2. Justificativa e pertinência

O trabalho é relevante para Antropologia pois aborda sobre aspectos presença, proximidade, participação e acção de alguns indivíduos que buscam a sua sobrevivência no Terminal de Zimpeto e possibilita uma análise epistemológica pois trata-se de um campo de encontro. O tema surge no âmbito de ter frequentado diariamente durante o ano o Terminal do Zimpeto tendo visto os modjeiros a construírem a sua vida naquele local, o que despertou interesse em compreender as dinâmicas praticadas por eles e como é que se comportam diante dos estereótipos gerados a sua imagem pelos passageiros durante as actividades laborais.

Os modjeiros não estão só para auxiliar os utentes da praça, mas sim eles praticam uma aceleração na organização das fileiras dos passageiros durante o dia. A pesquisa foi realizada em dois momentos na qual os modjeiros mostraram comportamentos diferentes: o primeiro momento diz respeito ao maior fluxo de pessoas às vespas da quadra festiva e outro após.

A quadra festiva mostrou comportamento diferenciado dos modjeiros, porque foi um momento da agitação, fluxos de pessoa na procura de bens para serem usados nas festas natalícias e segundo momento foi após as festas, porém não se mostrou fluxo de pessoas e nem mercadorias. Portanto

aí conseguimos ver comportamentos diferenciados que os modjeiros apresenta no local de trabalho o que quer dizer que eles não têm um comportamento estático, mas sim dinâmico.

Segundo Pietroluongo (2009) a identidade social resulta de um mecanismo complexo que consiste na construção, não de identidades globais, mas de traços de identidades influenciado pelos comportamentos. Deste modo, os modjeiros fazem a vida trazendo essas mudanças de identidade, comportamento independentemente do momento que se torna um inconformismo com aquilo que seria padrão da sua função.

Para Touraine (2000), o inconformismo nas instituições define o actor social como as normas e valores duma determinada sociedade ou instituição social, mas também, aquele que por um lado age em referência a si próprio e por outro no meio, possui a capacidade de manter a sua autonomia variando a sua identidade. O motivo é de procurar perceber como é que o Modjeiro “faz a sua vida” dentro do Terminal de Zimpeto, portanto centraliza o meu maior interesse da pesquisa.

1.3. Estrutura do trabalho

O trabalho está estruturado em seis capítulos. Depois da introdução onde apresenta-se contextualização, objectivos, a justificativa e pertinência do estudo. O segundo capítulo faz a revisão de literatura e problemática e apresenta o enquadramento teórico e conceptual com conceptualização. O terceiro capítulo apresenta os procedimentos metodológicos, métodos, técnicas e instrumentos de recolhas de dados, registos e análises de dados e constrangimentos no processo de recolha de dados. O quarto capítulo apresenta e interpreta os dados em quatro subcapítulos nomeadamente: i) Caracterização de campo de estudo; ii) O perfil dos entrevistados; iii) Participação e acção dos modjeiros; iv) Práticas de interação entre os modjeiros do Zimpeto e Formas de gestão de conflitos nas relações sociais. E, finalmente o quinto capítulo apresenta as considerações finais de trabalho.

CAPÍTULO II

2. Revisão de literatura

Este capítulo irá debater o que a literatura apresenta sobre a presença, proximidade e a participação quotidiana, focando no contexto das práticas realizadas pelos modjeiros diariamente no Terminal Rodoviário de Zimpeto, onde suas acções são impactos na vida social dos indivíduos. Na mesma tendência essas acções nas ciências sociais em particular na Antropologia fazem referências as práticas de relações sociais, identidade social e interação no meio público. Iremos iniciar por trazer uma revisão narrativa adequada na fundamentação teórica dos conceitos e da seleção dos estudos a interpretação das informações dos entrevistados junto com a subjetividade dos autores.

De um tempo para cá, com o crescimento notório do êxodo urbano e suburbano, fenómeno que está estreitamente ligado ao crescimento da população, existe uma variável decorrente das altíssimas taxas de natalidade entre a juventude. O torna se visível a falta de empregabilidade razão pelo qual em Terminais de Transporte Rodoviários públicos e semi-colectivos de passageiros existe a presença dos “Modjeiros” ainda jovem que vieram praticar as suas actividades dentro da praça como fonte da sua sobrevivência e rendas.

Quando se fala de modjeiro, estamos perante a algumas pessoas que praticam uma determinada função de agilidade, rapidez ou seja, que permite a um individuo transformar sua identidade e comportamento no seio do trabalho. Segundo Muntana (2019) com os contornos linguísticos ligados a palavra “modjeiro” diz-se aquela que surge de uma outra “modjar” que significa persuadir, estimular ou convencer, com ou sem microfones, os clientes que passa pelas ruas a aderir a um dado serviço ou bem que um agente económico oferece.

Segundo Macuácuá (2005), o exercício da profissão de Modjeiros exige por parte destas qualidades e habilidades peculiares como o ser activo, dinâmico, informal e, sobretudo, flexível, uma vez que a sua actividade é marcada por uma forte concorrência e competição desregrada entre os transportadores, e como tal, para se produzir as receitas do dia e com recurso a estas características mostra-se capacitado para o trabalho. No entanto, é com recurso a estas habilidades que o cobrador aparece como epicentro do ambiente que procura um auxiliador o “modjeiro” para o efeito do trabalho de movimentação de carga e passageiro. Deste modo, as condutas do modjeiros têm sido discutidas a vários níveis por se considerar um “transgressor” de determinadas regras e padrões

sociais considerados aceites na sociedade.

Por falta da fiscalização neste tipo de actividade, de facto os modjeiros exercem as suas actividades e impõe algumas regras aos passageiros que contrariam a postura urbana. Os modjeiros fixam-se nos Terminais do Zimpeto (auxiliando o cobrador) na obtenção de passageiros onde a sua missão termina quando o chapa enche e retira-se do terminal. Neste âmbito Mause (2017) frisa dizendo que enquanto modjar ser acto persuasivo através do qual alguém atrai as pessoas a aderirem o seu serviço existe uma reciprocidade afectivo de relação.

Relativamente à prática desse serviço no espaço público Barbabel (2019) explica que o espaço físico limitado do ajuntamento de ocasião social que decorre sempre no evento limitado do espaço e no tempo com um contexto estruturante, existe maior probabilidade do ambiente ser gerador de comportamentos, relacionamentos que podem gerar conflitos no momento de trabalho.

Segundo Quadros e Trevisan (2009), afirmam que é preciso que a pessoa aprenda como interagir de maneira a compartilhar informações, confrontar diferenças e cooperar com os seus pares. Na TZ é nítida a preocupação dos grupos para o alcance de melhores resultados na dependência da participação individual, levando em consideração que tudo muda, ou seja, o mundo, o mercado de trabalho e as relações das pessoas também sofrem alterações, e com as mudanças surge o equilíbrio na compreensão de certos acontecimentos.

Os conflitos também influenciam nos trabalhos em lugares limitados, fazem parte da divergência de opiniões. Os sentimentos e emoções que o ser humano carrega, o faz exprimir suas convicções e nem sempre as pessoas estão prontas para ouvirem, servir e serem ouvidas. O quotidiano do Modjeiro é interpessoal além das dimensões afetivas e cognitivas, aspectos que são presentes em todas as organizações, como econômicos, políticos psicológicos e a cultura organizacional. Na visão do Brandari (2010), dentro de uma organização existe uma hierarquia a ser seguida e respeitada, e também o interesse entre ambas partes.

Olhando na perspectiva do Santos (2011), a sociedade de consumo onde vivemos é uma laboriosa transferência da sociedade rural para o viver em sociedade urbana, do ambiente industrial no desenvolvimento dos serviços e industrialização. Esta sociedade consagra-se também pelos lugares públicos que são marcados por uma complexidade e automatismos onde ordenamos a nossa comunicação, imagem e o profissionalismo.

Colaço (1998), os modjeiros são na sua maioria, provenientes de famílias de situação socioeconómica precária, uns abandonaram a escola para ganharem a vida e outros por motivos da pandemia viral da Covid-19³, outros abandonaram antigos empregos por lhes parecerem menos rentáveis no caso daqueles que as suas famílias encontram-se fora da Província de Maputo, e outros ainda, simplesmente estão nos Terminais Rodoviárias pela primeira vez pela influência dos amigos. Estes comunicam entre si, comumente através de gíria ou de palavras obscenas, agredindo moralmente estes espaços públicos. E desde momento que ele aceita o desafio de se modjeiro atribui-se um poder autoritária onde eles determinam quem deve subir no chapa, a partir das mercadorias que o passageiro carrega consigo ou mesmo os conhecidos.

Reconhecendo que a circulação de pessoas e bens é uma pré-condição para o desenvolvimento do território nacional, conforme o preconizado pelo Governo desencadeamento de várias acções para promover a expansão do tráfego Rodoviário através da reabilitação de infra-estruturas, da abertura do mercado e capacitação das empresas públicas. O ramo Rodoviário desde 1994 regista um crescimento significativo, devido à conjugação da melhoria de infra-estruturas rodoviárias. Portanto Matosse (2010), emprega o surgimento de transportes semi-colectivos “chapa 100” na Cidade que suportaram desde a década 80 no desenvolvimento económico do país e auxílio a empresa TPU⁴.

2.2. Problemática

É um facto, que a presença dos modjeiros junto dos alpendres, e principalmente, nos Terminais de Transportes Públicos e semi-colectivos de passageiros, trouxe certos e visíveis benefícios juntos daqueles lugares, desde aos transportadores e até aos passageiros, em termos de organização no acto da tomada do transporte.

O facto dos modjeiros constituírem um problema preocupante na sociedade Moçambicana, poder-se-á perceber a adoção de um certo comportamento por eles transmitido hoje em dia, como forma de sobrevivência da sua personalidade perante os outros. Este estudo procura trazer uma abordagem de ser e estar de um individuo que e, na maioria das vezes julgado de forma negativa sem se olhar para aquilo que são as normas estabelecidas no meio público.

³ Corona Vírus Disease 2019

⁴ Transportes Públicos Urbanos.

De seguida o estudo focaliza a participação quotidiana e as práticas de interação juntos com os conflitos dos modjeiros dentro do TZ, como um espaço social onde prevalecem relações sociais com os utentes. Salientando que a experiência que o modjeiro tem da sociedade configura-se de forma concreta como o conjunto das relações existentes com as pessoas que o circundam. Trata-se, no entanto, de um conjunto de acções e reacções (neste caso uma interacção), mediante as quais as pessoas entram em relação recíproca, comunicam, julgam-se, colaboram, entre outras.

Destas interações, algumas apresentam-se como acontecimentos excepcionais, outras, que são na maioria, constituem acções de rotina, que se repetem na vida do quotidiano do modjeiro. O modjeiro é aquele indivíduo dotado de um conhecimento, que constrói suas regras e adopta um estilo “próprio” de vida, de convivência e interacção com a sociedade. Mais do que o simples facto de ter como preocupação com o que as pessoas dizem, este aspira pela garantia do seu trabalho, tem suas responsabilidades e objectivos por alcançar, e por isso, mesmo rodeado de estereótipos, procura satisfazer suas principais preocupações dentro do espaço onde se insere, no contexto da realidade social que vive com os “outros”.

Neste caso torna-se como problema central *procurar analisar como é que os modjeiros fazem a sua vida, sobre influências dos estereótipos que lhe são atribuídos pela sociedade na sua participação quotidiano.*

2.3. Enquadramento teórico e conceptual

Esta fase está organizada em duas partes que diz respeito ao quadro teóricas e a perspectiva metodológica. Segundo Santos (2011), percebemos que é pela Antropologia que se sabe hoje que o lugar do consumo e presença no quotidiano é nele que o indivíduo organiza o trabalho, o lazer, a família, as relações sociais, é neste espaço que se pode decifrar o comportamento do consumidor entre o privado e o público, entre o estatuto e a norma social, entre a convenção e a mudança.

As identidades sociais não devem ser vistas como fixas, mas como processo de identificações em curso devido à forma múltipla, variada e diversificada produzido em locais onde o indivíduo encontra-se inserido neste momento. Com os modjeiros pude perceber que indivíduo não possui uma única identidade, estável e imutável, mas sim, múltiplas identidades, que estão num processo constante de mutação, de modificação no decorrer das interações humanas.

Portanto, Dubar (1997) e Pinto (1991) consideram a identidade como sendo um sentimento na qual, as pessoas reconhecem a sua pertença em relação a um determinado grupo social, sendo, no entanto, diferente dos outros grupos. Para eles, a identidade concerne na necessidade que as pessoas têm de integrar-se num grupo, pelo facto de estarem conscientes da sua pertença a esse grupo e que, de certa forma, tal grupo é diferente dos outros.

De acordo com Correia (2005), citando Schutz ao incorporar o mundo da vida quotidiana na investigação Antropológica. Traz como objecto de estudo o âmbito da sociabilidade, ou seja, “o conjunto de relações interpessoais e atitudes pessoais, ainda que dependam de padrões adquiridos, são pragmaticamente reproduzidas ou modificadas na vida quotidiana”. Nesse sentido, o autor parte da constatação de que a realidade é construída socialmente através do conhecimento, ou seja, das diferentes atribuições de sentido que os seres humanos desenvolvem em determinados contextos.

O quadro teórico desse trabalho tem como propósito fornecer um estudo da interação face a face, usando a teoria interacionista para analisar processos de participação dos modjeiros no seu quotidiano profissional. Esta teoria defende que as acções das pessoas sobre os objectos ou em relação as outras pessoas têm haver com a maneira como vivem e interpretam as coisas num processo dinâmico (Nunes 2008). Sem limitação observara se também que em cada encontro de duas ou

mais pessoas, criam-se propriedades situacionais que exigem atenção, e, em geral, o considerado as relações sociais feitas.

Descobre-se interacionismo simbólico que rejeita a imagem do ser humano como um ser passivo e determinado, e cria uma imagem ativa do mesmo, atribuindo aos indivíduos e suas ações a constituição da própria sociedade. O simbólico sempre traz as dimensões exclusivas da natureza humana, em que a sociedade tem carácter normativa, isto é, o comportamento humana como agência social, desenvolvedor das regras para manter uma organização social sistemática e é preciso um esforço para se interessar com essas (Laplantine, 2003:87-88).

O interacionismo simbólico por um lado permite analisar vivências dos indivíduos e suas relações através de redes e instituições, como refere Gadea (2013), e por outro lado possibilita compreender o modo como os indivíduos interpretam os objectos e pessoas com as quais interagem e que conduz o comportamento individual em situações específicas (Rêgo, 2010).

Segundo Rêgo (2010), na mesma interpretação da teoria, o processo de qualquer ato social, os objetos do ambiente percebido se definem e se redefinem. De tal dinamismo consiste a interação simbólica, a qual não se dá por reação direta às ações e gestos do outro, mas mediante uma interpretação dessas ações ou gestos com base no significado que lhes é atribuído.

2.4. Conceptualização

A conceptualização do trabalho baseia-se em três conceitos considerados chaves para a pesquisa: a participação, práticas de interação e conflitos nas relações sociais.

2.4.1 Participação

Neste trabalho uso o conceito de participação proposto por Victoria (2016), para analisar o conjunto de acções de controlo, construção e transformação do meio em que se encontram realizadas as actividades das pessoas no seu dia-a-dia.

A participação é definida por Dagnino (2004), como capacidade dos actores sociais e movimentos sociais influenciam nas decisões governamentais. Para Dagnino, esta forma de participação corresponde a partilha efetiva do poder entre o Estado e sociedade civil, na medida em que uns controlam outros e às acções da sociedade.

Com uma posição similar a de Dagnino (2004), Grosselli e Mezzaroba (2011), define participação como acções colectivas ou individuais de apoio ou pressão direccionadas a seleccionar governos e a influenciar no processo de tomada de decisões, como forma de construção da cidadania plena e de uma cultura política democrática.

As definições dos autores acima mencionados permitem compreender a relação existente entre o Estado com a sociedade. Diferentemente das definições de Dagnino (2004), e de Grosselli e Mezzaroba (2011), Victoria (2016), define participação como um conjunto de acções de controlo, construção e transformação do meio em que se encontram realizadas por pessoas no dia-a-dia das suas actividades. Este conceito permite compreender relações entre pessoas, sociedade e Estado no seu quotidiano profissional.

A participação dos modjeiros na praça é muito desafiadora no momento em passam por uma moldagem de interpretações pelos utentes do local. A sua profissão na sociedade é vista como um aspecto não existente.

4.1.2. Práticas de interacção de modjeiros

Neste estudo utilizo o conceito de práticas de interacção proposto por Alvarenga citado por Salvador e Weber (2005: 342) para designar por um lado estratégias para suprimir comportamentos inadequados ou para incentivar comportamentos adequados, e por outro lado como acções de inserção, motivação, mobilização e ampliação do foco nos serviços a prestarem.

Olhamos para as interacções, como os processos de trocas, os relacionamentos dentro de uma praça pública ou instituição pois são responsáveis por fazer circular as informações, o conhecimento, de forma a manter o bom ambiente no trabalho e trazer novas modalidades de trabalhar segurando também o controlo emocional.

Ainda segundo Ruggiero (2002), para ter qualidade na interacção a organização deve considerar as diferenças de pessoa para pessoa. A interacção a níveis razoável pressupõe que as pessoas tenham competências refinadas, e a qualidade destas é que assegura a melhor qualidade de comunicação, que também depende do momento em que ela ocorre. Dentro do terminal, observa-se um ambiente

de comunicação entre as pessoas, porém existe os modjeiros como aqueles que são atribuídos o poder de interação porque o seu trabalho existe, mas as conquistas na fala para uma confiança.

A interação é uma ferramenta fundamental para melhorar o fluxo de informações e a tomada de decisões corretas hoje, que afetarão no futuro, facilitando com isso, a mudança de comportamento individual e organizacional, levando estes ao sucesso. E para que esta prática atinja seus objetivos é necessário que seja transparente e tenha credibilidade, a partir de uma criação de rede entre os usuários ou utentes do local.

4.1.3. Conflitos nas relações sociais

Um dos desafios que se coloca às organizações no momento em que vivemos prende-se com a gestão de conflitos e a satisfação dos trabalhadores. É fundamental gerir conflitos de forma a produzir bons resultados em vez de um ambiente de trabalho hostil e pouco produtivo, pouco motivador ou mesmo improdutivo.

Na perspectiva de Marchori (2006), conflitos são discordâncias causadas por ideias, valores e sentimentos diferentes. Kanaane (1999), definem conflito como a manifestação de incompatibilidade, desacordo ou dissonância entre pessoas, grupos ou organizações. Por outro lado, o conflito vai para além de um simples acordo ou divergência, constitui uma interferência ativa ou passiva, mas deliberada para impor um bloqueio sobre a tentativa de outra parte de alcançar os seus objetivos (Chiavenato, 2004).

No quotidiano do modjeiros foi possível vivenciar a existência de certos conflitos nos quais são enquadrados na ideia do Berg (2012), ao defender que existem três tipos de conflitos: pessoais, interpessoais e organizacionais, mas importa realçar que no terminal do Zimpeto constatei dois tipos de conflitos.

O conflito organizacional, que não é fundamentado em sistema de princípios e valores pessoais, mais sim do resultado das dinâmicas praticadas pelos modjeiros em constante mudança, muitas delas externas à praça e conflito interpessoal aquele que ocorre entre indivíduos, quando duas ou mais pessoas encaram uma situação de maneira diferente. Embora boa parte dos conflitos sejam

causados por passageiros e revendedores, a maioria dos atritos e desavenças são, no entanto, de origem interpessoal, o que as torna mais difíceis as vezes para sua resolução.

De forma geral, quando os conflitos acontecem no terminal eles costumam ser gerados por problemas pessoais e profissionais, que abalam de maneira direta ou indireta o trabalho de modjeiro, desta forma em as aspectos positivos, é possível dizer que o conflito pode despertar energias e sentimentos dos funcionários no ambiente de trabalho fazendo com que os colaboradores buscam meios mais eficazes de realizar suas atividades e podem ser úteis no processo de mudanças dentro da praça.

CAPÍTULO III

4.3 Procedimentos metodológicos

A metodologia é conjunto detalhado de métodos e técnicas científicas executadas ao longo da pesquisa, de tal modo que se consiga atingir objectivos inicialmente propostos e ao mesmo tempo, entender os critérios de menor custo, maior rapidez, maior eficácia e mais confiabilidade de informações (Gil,2000).

Segundo Gil (1995) o método é definido como conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adoptados para se atingir o conhecimento e procura garantir a objetividade necessária ao tratamento dos factos sociais, oferecendo normas gerais destinadas a estabelecer a ruptura dos objectos científicos com o senso comum.

4.3.1. Método

Quanto ao método usado no presente trabalho é qualitativo que tem a capacidade de incorporar a questão do significado e interferência, como inerentes aos actos, às relações, e às estruturas sociais, estas, tomadas são no seu advento transformação, de construções humanas significativas (Minayo,1996).

O pressuposto fundamental do método é de alavancar os factos e fenómenos sociais, encarados diante da consciência dos indivíduos, na medida em que estamos a analisar os factores e motivações que estão por detrás da sua participação quotidiana na praça para um fim. Trata-se de um método que, de acordo com Bernarde (1991), parte da crença de que as verdades essenciais acerca da realidade social são baseadas na experiência vivida, ou seja, no que os participantes vivem, percebem, pensam e sentem nas suas vivências.

4.3.2. Técnicas e instrumentos de recolha de dados

A pesquisa usou como técnicas a observação directa do campo de estudo a praça do Zimpeto e os entrevistados os modjeiros e entrevistas semi-estruturadas aos modjeiros na qual tivemos vinte e cinco minutos para cada entrevistado. A pesquisa focou em Modjeiros no terminal de transportes rodoviários de Zimpeto, onde os modjeiros praticam as suas actividades como fonte de renda. A realização deste trabalho decorreu em três fases a saber:

A primeira fase consistiu na revisão de literatura, onde abordou sobre presença, proximidade na participação quotidiana dos modjeiros no Terminal de Transportes Rodoviárias do Zimpeto.

A segunda fase consistiu na observação directa que permitiu ter o contacto directo com os modjeiros no Terminal do Zimpeto. Marconi e Lakatos (2003), defendem que a observação participante é uma técnica de colecta de dados para conseguir informações e obtenção de determinados aspectos da realidade.

A terceira fase do trabalho consistiu na condução das entrevistas semi-estruturadas pois este método facilita aos entrevistados a responder de uma forma espontânea as suas ideias perante a situação e possibilita novas perguntas para mais informações. No total foram entrevistadas 10 pessoas, na sua maioria homens com idades compreendidas entre 22 a 35 anos. O perfil dos entrevistados da pesquisa encontra-se na Tabela 1, da página 18. As entrevistas com entrevistados decorreram em duas vezes por semana, no período de manhã e tarde (hora da ponta), as mesmas duravam 25 minutos.

A entrevista semi-estruturada segundo Marconi e Lakatos (2003), permite ao entrevistador ter liberdade para desenvolver cada questão que considere adequada. Ou seja, a entrevista semi-estruturada permite que não limitemos os nossos entrevistados em termos de informação, permitem ao investigador retirar das suas entrevistas informações e elementos de reflexão ricas e sua caracterização por um contacto directo entre o entrevistador e os seus interlocutores.

3.4.3. Registo e Análise de Dados

Para o registo de dados no campo auxiliei-me de um bloco de notas e um a gravador que era o celular. O bloco de nota foi viável para descrever a minha observação e o gravador servia para as entrevistas uma vez que os entrevistados mostravam se sem tempo a perder por causa do fluxo de passageiros e mercadorias, no primeiro momento da colecta.

Após a coleta de todos os dados, organizei as respostas, orientado pelos objectivos do trabalho, identificando aspectos em comum e diferentes e de seguida interpretei os dados usando a literatura revista e outras que foram surgindo ao longo da elaboração do trabalho.

4.3.4. Constrangimentos no processo de recolha de dados

Partindo do pressuposto de um desafio da proximidade com um objectivo por alcançar em indivíduos que consideram te estranho, na minha pesquisa tive duas dificuldades para interagir com meu objecto de estudo.

- ✓ A primeira diz respeito a requisição do alvo para conversa o que não tive sucesso nas primeiras semanas da pesquisa por ser um tempo de muita concorrência, eles diziam estar a trabalhar o que levou me alguns dias sem sucesso.

- ✓ A segunda dificuldade foi de não quererem dar informações aos estranhos. Eles já têm a noção da existência de projectos que os investigadores realizam para o sustento económica individual graças ao conhecimento deles, o que até deram-me o exemplo de actual problema que assola o país e o mundo inteiro a pandemia viral do Covid19, foram entrevistados e já estão a acompanhar a notícia de distribuição do dinheiro dos necessitados, na mesma dificuldade outros suspeitaram que seja uma investigação criminal eu sou agente da SERNIC, uma vez que já perderam amigos nos grupos por serem suspeitos depois dessas entrevistas.

Como forma de superar a dificuldade ofereci 10 meticais a cada modjeiro sempre que vinha o transporte, de modo a compensar o tempo que teriam para partilhar suas experiências comigo. Cada conversa com os modjeiros durou vinte e cinco minutos. De referir que seus nomes e todos entrevistados usados neste trabalho são pseudónimos para preservar a sua privacidade de possíveis interferências extremas a sua vida quotidiana. Também garanti informações fornecidas seriam usadas apenas para elaborar o meu trabalho de culminação de estudos.

CAPÍTULO IV

4. Apresentação e interpretação de dados

No presente capítulo, procuro apresentar e interpretar os dados colhidos no campo, de acordo com os objectivos determinado para se alcançar. Este capítulo apresenta subtítulos que descrevem cada objectivo. Importa neste momento frisar que a sequência segura primeiro a caracterização e descrição do espaço onde foram recolhidos os dados, de seguida a apresentação do perfil identitária do objecto de estudo e por fim os resultados dos objectivos.

4.1. Caracterização do campo de estudo

Esta pesquisa foi desenvolvida no terminal de transportes públicos na praça do Zimpeto localizada na cidade de Maputo. E para além da motivação de ter frequentado este lugar todos dias, este espaço reside na existência do local ser um ponto estratégico do fluxo de passageiros e mercadorias que fazem intercessão económico nacional e internacional de bens matérias, terminais dos transportes urbanos, suburbanos, distritais e províncias.

A praça do Zimpeto foi, desde sempre, terminal dos Transportes Públicos de Maputo (TPM) e o mercado apareceu mais tarde, ou seja, por volta da década de 1990, com a avalanche de pessoas que diariamente se fazem àquele lugar. Actualmente, é onde a maior parte dos transportes semi-colectivos de passageiros, provenientes da Cidade e arredores da Matola, se encontram. (Xavier e Filipe, 2009:22).

No Zimpeto, o dia começa relativamente cedo, pelas 5h da manhã. Em grande parte das pessoas oriundas dos bairros vizinhos cruzam-se neste espaço. Uns procuram sustento exercendo diversas actividades tais como; venda de água, refeições de matabicho, produtos alimentares, calçado, roupa e outros acessórios de brinquedos. Outros na rotina e nas formalidades de um emprego no escritório, nos hotéis ou como empregados domésticos esperando transportes.

Consto neste momento trazer as observações por mim feitas tendo em conta as entrevistas realizadas no decorrer do trabalho de campo constatei que, no terminal do Zimpeto, existe um fluxo de pessoas onde pode-se imaginar que 50% são os revendedores de produtos da primeira necessidade,

45% são passageiros divididos em alpendre e os 15% representados pelo alvo em estudo os Modjeiros.

No final dia, considerado vulgarmente “hora de ponta” é o momento preferido para os modjeiros começam a fazerem cobranças de modo que o passageiro encontre espaço e os chapas encurtarem as rotas, outros carros não entram na praça, começam também os carros ligeiros a carregarem passageiros auxiliados pelos modjeiro para lugares de curto percurso.

Os anexos das paragens dos TPM que não ficam por de baixo dos alpendres, aqueles que não fazem rota da via circular⁵ são os únicos pontos organizados. Aqui se registam enormes filas, mas estão bem mais ordenadas sem modjeiros. Os passageiros entram no machimbombo de forma ordeira e sem sobressaltos. Devido à enchente, alguns não conseguem e esperam a sua vez até que venha o próximo autocarro, o que é visível para outros anexos também dentro da praça.

4.2. Perfil dos entrevistados

Este momento apresento o perfil dos modjeiros entrevistados e analise dos resultados da pesquisa sobre o desafio da proximidade, a participação dos modjeiros no terminal de transporte. Iniciaremos o momento apresentando o perfil dos modjeiros entrevistados.

A tabela 1 mostra que os 10 modjeiros são de sexo masculino, tem a idade compreendida entre 22 a 35 anos, dos quais 6 são solteiros e 4 casados. Este têm residências em diferentes bairros periféricos da cidade de Maputo e Matola.

⁵ A nova Estrada de que faz a ligação da cidade de maputo e Matola

Tabela 1: Perfil dos entrevistados

Nº	Nomes	Idade	Estado civil	Nível Escolar	Naturalidade	Residência
1	Armando Mbeve	22	Solteiro	9ª classe	Gaza	Intaka
2	Júlio Magaia	25	solteiro	10ª Classe	Magude	Vila Pouca
3	André Machava	27	Solteiro	8ª Classe	Magude	Vila Pouca
4	Carlos Mboana	27	solteiro	10ª Classe	Gaza	Choupal
5	António Bila	29	Casado	8ª Classe	Gaza	Muhalaze
6	Arlindo Chissano	31	Casado	6ª Classe	Maputo	Bagamoio
7	Sérgio Mahutsi	31	Solteiro	9ª Classe	Matola	Boquisso
8	Nelson Ricardo	33	Casado	10ª Classe	Maputo	Luis Cabral
9	Sámson Manhiça	35	Solteiro	10ª Classe	Matola	Matola Gare
10	Elias Timane	35	Casado	7ª Classe	Maputo	Vila Olipica

Fonte: Dados do trabalho de campo (Novembro-Dezembro, 2021).

4.3. Participação e acção dos modjeiros

Compara-se e enquadra-se a participação dos modjeiros da mesma forma, as acções de um indivíduo são generalizadas e partilhadas por todos sem distinções. Associa-se o comportamento de uns ao todo, não há diferenciações nas suas atitudes, equipara-se a um modo de ser, estar, agir único e igual entre todos os modjeiros. Isto é, de acordo com Lima (1997) denominam-se estereótipos, na medida em que, são aplicados a todos os membros de determinado grupo, com raríssimas excepções, e utilizados de forma superlativa e, frequentemente, negativa. Em que no uso destes, expõem-se valores e formas de conceber a realidade, geradas nas relações de poder entre grupos sociais.

Por detrás da desistência na formação académica, existem varias razões para o abandono e interrupção dos estudos, dentre as quais, as mais frequentes foram as precárias condições de vida, a perda de pais muito cedo sobretudo na infância, a falta de dinheiro para custear os próprios estudos, a falta de responsabilidade por parte de alguns dos nossos entrevistados, o que os obrigou a procurarem um emprego cedo, não deixando de lado a ambição em querer ganhar dinheiro rápido.

Eu comecei a brincar cedo, tive um filho enquanto ainda era menor de idade e nessa altura era ainda dependente dos meus pais. Não tive como continuar com os estudos porque tive que arranjar um emprego logo para poder sustentar o meu

filho e no ano seguinte perde os meus pais e com meu irmão mais novo a situação agravou-se pois ele ainda frequentava ensino primário, mas eu não gosto deste trabalho porque é cansativo e não há muito rendimento, mas não há outra coisa para fazer (André, de 27 anos de idade 8ª classe).

O entrevistado revelou nos que deixou de estudar e abraçar a área de modjeiro por ter engravidado cedo e a perda dos seus pais. Os modjeiros são, na sua maioria provenientes de famílias de situações socioeconómica precária, uns abandonaram a escola para ganharem a vida mais rápido e fácil. Serra (2006) explica que os jovens com pouca escolaridade normalmente tornam-se modjeiros quando falham nas suas tentativas para encontrar um emprego decente.

Por sua vez, existem situações em que é difícil identificar o modjeiro pela forma como alguns aparecem trajados o que faz com que, por vezes, eles seja confundidos no meio dos passageiros sendo que, habitualmente, se identifica o modjeiro como sendo um indivíduo que se apresenta com roupas encardidas, “sujo” e com um aspecto diferente das outras pessoas.

Na perspectiva dos entrevistados eles reconhecem que são distribuídos uma identidade social falsa o que tornam a sua participação quotidiana sendo um desafio. Suas acções negativas equiparada a uma anomalia, tendo em conta que eles não são vistos como indivíduos normais, mas sim diferentes no sentido de serem classificados como outros agressivos e com falta de respeito daquilo que considera se padrões normativos desenhados para a sociedade.

Há modjeiros que são “mal-educados” reconheço sim, logo, qualquer passageiro quando nos vê afirma que somos todos modjeiros “moluwene⁶”, não diferencia dos outros. Talvez dizer que nós só calamos as vezes e ajudarmos a eles, porque cada dia é outro dia. Outra coisa sabemos disso que eles nos dão nomes sempre que nos vê aqui (António, de 29 anos de idade, 8ª classe).

Os modjeiros fora de praticar as suas actividades sofrem de preconceito na parte dos passageiros, afirmando que eles são modjeiros moluwene, estas aparências negativas que são atribuídos os modjeiros e que são patentes no seu quotidiano no espaço público do seu trabalho, influenciam

⁶ Nome atribuídos aos indivíduo que são aparentemente do mau comportamento ou caráter negativa

significativamente no moldar da identidade social do modjeiros pois eles entendem e sabe. Entretanto:

Os passageiros devem saber que nós somos pessoa, nem todos estamos aqui por prazer. Estamos à procura de sobrevivência. As vezes eles pensam que não temos casa. Eu sou um pai de família, venho de Gaza para trabalhar e enviar dinheiro para casa, lá como estamos fora cidade. Aqui tem dinheiro, mas para ter você precisa aceitar chamado de nomes para poder levar alguma coisa para casa (Elias, de 35 anos de idade, 7ª classe).

Elias mostrou que a vivência deles no terminal rodoviária do Zimpeto é desafiadora, porém eles estão para busca de sobrevivência, cuidar das famílias visto que eles são responsáveis e precisam de se posicionar para o seu autossustento. As ações praticadas pelos modjeiros expressão as suas realidades, isto é, os modjeiros responsáveis desempenham uma actividade diferente e apresentam um comportamento melhor que aqueles que só trabalham para o sustento dos vícios.

A profissão de modjeiro é marginalizada e não reconhecida segundo os nossos entrevistados, e, na sua maioria das vezes, não considerada por muitos, ou seja, em algumas situações não chega a ser vista como uma profissão no verdadeiro sentido do termo, no entanto, para os modjeiros esta constitui sim uma profissão informal, mas que pode ser equiparada a qualquer outra.

Ser modjeiro é um trabalho e uma profissão. Para ser modjeiro e preciso saber fazer as contas (contar dinheiro), fazer escala de carros, ter força de vontade para poder aguentar aprender com os outros. Manter se na sua actividade limpa, saber tratar bem os passageiros, respeitar o teu trabalho, no que faz. (Arlindo, de 31 anos de idade, 6ª classe).

O acompanhamento do quotidiano do modjeiro permitiu-nos observar como o mesmo faz a gestão financeira do seu trabalho no meio daquele espaço social, o significado da sua profissão e de que maneira ele convive com os passageiros e com usuários de “chapa 100”, de acordo com o serviço que exerce.

Os modjeiros passam a maior parte do tempo dentro da praça, gerindo este espaço da forma como lhes convém, a porta da entrada do “chapa 100” confere-lhes uma autonomia sobre aquele espaço, a vida atrás da porta como refere Chichando (2012), este indivíduo que esta sobre a posse do controlo de uma determina acção não importa que tipo de serviço ira prestar ele tem a possibilidade de orgulhar-se não importa o seu nível académico desde que consiga satisfazer a meta exida.

4.4. Práticas de interação entre os modjeiros no Zimpeto

Para além da imagem que eles são atribuídos, conseguimos entender que a questão geográfica também os comprova a motivos desafiadoras no que diz respeito a linguagem. Os passageiros olham para os modjeiros e interpretam a partir da sua naturalidade. Neste caso ao olhar no estudo do Low (1996), a cidade é vista como ponto de articulação dos relacionamentos complexos de fluxo de mercadorias, dinheiro, mão de obra e serviços entre urbanos e rurais, o que continua sendo visto na actualidade. O autor acrescenta também que essa fase contemporânea sobre a visão histórica na imaginação dos indivíduos que recorrem a cidade, carregam consigo sempre uma metáfora e imagem enfatizando a questão de interações sociais das populações residentes no urbano.

Segundo os modjeiros para exercer este tipo de trabalho é necessário que o individuo possua algumas características que são essenciais neste tipo de actividade, para que se crie um ambiente de trabalho estável e bom. A maioria dos modjeiros afirma que a higiene pessoal, o respeito entre eles e passageiros, a paciência e a força de vontade constituem requisitos básicos para este tipo de actividades.

Ser modjeiro e ser guia dos passageiros, e ser homem da recolção das receitas, ajudar os idosos e orientar as pessoas ser educado, forte e flexível, pois é com a flexibilidade que se faz dinheiro. A importância de um modjeiro e de recolher a receita, mas isso sem conversa não pode se fazer (Armando, de 22 anos de idade, 9ª classe).

No entanto, estes afirmam ainda que, mesmo procurando estabelecer uma relação de respeito e amizade com os passageiros, torna-se difícil ver que os próprios passageiros nunca os olham com boas intenções, ou seja, e como se os passageiros ficassem nas filas para discutirem e criarem

algum tipo de desentendimento com o modjeiro. Os passageiros carregam consigo ideias pré-concebidas sobre a conduta do modjeiro o que geralmente torna-se barreira de existir um diálogo entre ambos.

Essas imagens são metáforas dos indivíduos da cidade devem ser heurísticas iluminador e não deve ser confundido com evolução anterior de formação da civilização, mas sim compreensão de relativismo entre ambos frequentadores do mesmo espaço social.

Sabe essa cena de modjeiro é complicado, nós somos diferentes, cada um vem da sua província com suas coisas. Mas não deixamos de conversar entre nós, aqui somos todos amigos porque aprendemos do outro cada um com sua cultura. No alpendre⁷ de Manhica são de Gaza todos ali, aqui no Museu-Baixa somos daqui de Maputo no momento de almoço nos juntamos e batemos papo afinal somos irmão. (Sérgio, de 31 anos de idade, 9ª classe).

Na entrevista acima observamos um ponto crucial e relevante o que concerne ao relativismo cultural que regula a prática de interação entre modjeiros. Reiterar que relativizar é deixar o julgamento de lado, assim como se afastar da sua própria cultura a fim de entender melhor o outro. Cardel (2013), discute essa ideia sustentando que não há nenhuma verdade absoluta nem no âmbito moral e no campo cultural. Por isso propõe uma abordagem cultural e moral sem julgamento pré-concebida. Neste sentido olha-se mais para este aspecto de diferenciação não só menosprezo do comportamento dos outros, mas sim procurar o enquadramento. Entre modjeiros, existe a desigualdades sociais de hábitos, costumes e tradições que carregam consigo é difundida com as de mais na praça por ser um ponto de intercessão entre vários indivíduos, e a maior probabilidade de existir uma rede de amizades é maior. Assim diz o entrevistando:

Sabe essa praça surgiu a muito tempo e eu estou aqui há um bom tempo também, diariamente nos fazíamos um bom txii⁸ mano e era uma cena muito nice, mas desde

⁷ Sombra de estacionamento de rotas de transportes de passageiros

⁸ Palavra usada para referenciar dinheiro

2019 tivemos umas matrecadas⁹ por causa de corona já não sentamos para conversar, não temos como fazer grupos de conection para sairmos daqui bater uma cena, já não conversamos bem, tudo mudou mano (Nelson, de 33 anos de idade, 10^a classe).

Nelson frisou que com a entrada de corona vírus disease 2019 a demanda do trabalho foi reduzida, posto isto, disse que já não fazem dinheiro como antes. Por outro lado, o facto da pandemia de corona vírus disease 2019, ter diminuído a aderência eventos sociais, aglomerados nas conversas nos lugares públicos, os modjeiros não parram a sua profissão, mas sim diminuía as práticas de interação em grupos, respeitando as normas decretadas. Mas mesmo assim manteve-se as amizades com esse distanciamento, pois a profissão exige muita proximidade para se desenvolver as actividade. Conforme pode se ver abaixo:

Eu entrei aqui quando começou Corona vírus, tive dificuldades por ser momento da doença. Mas não tinha como porque já não estava a estudar, presidente fechou Escolas, eram dezembros e aqui como tenho muitas influências por gostar de conversar, eu sei que trabalhar doí, mas quando vocês são dois ou três a conversar nem sentem a dor (Armando, de 22 anos de idade, 9^a classe).

Nesta perspectiva observamos certas realidades sociais que trazem mudança na vida quotidiana dos modjeiros. Os terminais de transportes rodoviário ultimamente são considerados locais que concentram muitas pessoas e com potencialidades para exposição ao risco de contaminação. Com este argumento é possível perceber a relação entre o meio social onde os modjeiros se encontram e as percepções sociais construídas à volta da doença. Porem outros olham como uma dificuldade outros retratam como oportunidade de sobrevivência.

Interessou procurara aprofundar sobre o factor que disputa o mesmo espaço com profissionais do terminar dos transportes do Zimpeto os modjeiros e constatei que já houve a intervenção dos agen-

⁹ Designa um fraco desempenho nas actividades, um obstáculo no trabalho

tes responsável pelo controlo e manutenção da praça. E é por isso que houve necessidade de garantir meios de prevenção contra a COVID-19 mantendo o distanciamento social no momento de lazer dos modjeiros.

4.5. Forma de gestão de conflitos nas relações sociais

Nas relações os conflitos entre os modjeiros, cobradores e os passageiros, estas surgem através dos discursões que ocorrem devido aos interesses manifestas pelos modjeiros no decorrer das suas actividades laboral, ou, por outra, de acordo com as prioridades que os modjeiros têm no exercício do seu trabalho.

A relação com os utentes depende, há quem trata mal e há quem trata bem. Criticam e falam mal dos modjeiros (são mal criados, analfabetos, não foram à escola, burros, não tomam banho) dizem os passageiros. Os passageiros são sempre agressivos com os modjeiros por isso os modjeiros também devem ser agressivos. Ser agressivo ajuda no trabalho para poder ceder espaço para os outros entrarem e permitir que o chapa enche (Nelson, de 33 anos de idade, 10ª classe).

Os conflitos também influenciam nas relações, fazem parte da divergência de opiniões. Os sentimentos e emoções que o ser humano carrega, o faz exprimir suas convicções e nem sempre as pessoas estão prontas para ouvirem e serem ouvidas. Os relacionamentos interpessoais além das dimensões afetivas e cognitivas, aspectos que são presentes em todas as organizações, como económicos, políticos psicológicos e a cultura organizacional. Dentro de uma organização existe uma hierarquia a ser seguida e respeitada, e também o interesse entre ambas as partes.

Tenho amigos sim. E temos discutidos quase todos dias aqui mesmo não tem como boss somos muitos. Você sabe esse nosso trabalho muito complicado somos muitos a fazer mesma coisa, outros nos odiamos aqui mesmo. Mas mesmo assim depois concertamos essas discussões para que o trabalho possa andar e todos nos sairmos enquanto ganhamos alguma coisa para casa. (Arlindo, de 31 anos de idade, 6ª classe).

Em relação aos factores relacionados a afinidade, (Feijó 2007; Brandoni 2007; Silva 2007), respeito entre o próximo (Oliveira 2004) fala de competências, compartilhar informação entre colegas, (Mendes 1995 e Trivisan 2009) destacam factores ligados aos conflitos, dificuldades que os trabalhadores têm para se comunicarem. Importa referir que quando as relações interpessoais são caracterizadas pela pouca clareza, criam-se espaços para suspeitas, mal-entendido e desconfiança, desencadeando emoções de medo e raiva nos indivíduos. Não se escolhe por afinidade ou quem poderia se adaptar melhor com os amigos já efetivados dentro da praça, é a partir daí que poderão surgir conflitos no relacionamento interpessoal no ambiente de trabalho.

Quanto maior o número de trabalhadores, maior o número de desentendimentos e conflitos na organização. Em todos os setores organizacionais, encontram-se problemas de relações humanas. Desenvolver um bom nível de relacionamento com as pessoas nesse ambiente é uma responsabilidade individual e organizacional. Portanto na praça do Zimpeto existe os responsáveis pela organização dos modjeiros, assim como diz o entrevistado:

Muitos pensam que modjeiros são desorganizados, mais eu sou modjeiro e confiado por isso que já ganhei o crachá da ATRIMU¹⁰. Sou chefe do outro que quando não se apresentarem bem aqui na praça eu mando embora porque aqui devo representar a empresa que contratou me então eu estou em ligação com esses modjeiros e Associação, levo informações daqui para la (Sámson, de 35 anos de idade, 10^a classe).

Sendo assim, a Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo (EMTPM) surge como a entidade responsável pela oferta de transporte coletivo realizado por machibombos na região da capital Moçambicana, incluindo os municípios em expansão de Matola e arredores. Fundada, ainda no período colonial no ano de 1936. Passados mais de 80 anos, a entidade se mantém como importante prestadora de transportes dentro da capital, ainda que diversas transformações tenham ocorrido na administração e oferta de serviços ao longo das décadas de história. Neste sentido, vale destacar, atualmente estão sobre seu controle os ATRIMU na praça do Zimpeto como agentes reguladores dos modjeiros que auxiliam o trabalho de cobradores e motoristas dos transportes.

¹⁰ Associação de Transportes Rodoviários de Intaka e Muhalaze

No que refere ao ambiente do trabalho não se pode misturar profissão e a irmandade, pois a profissão ela esta relacionada à área de actividade em que um determinado individuo adquire expertise. Desse modo a ATRIMU, para conferir seu profissional foi preciso ter determinados pré-requisitos de reconhecimento de individuo e o próprio individuo atender a exigências em relação às competências que o tornam um especialista que pode le dar com os passageiros.

No caso dos modjeiros os responsáveis da associação optam tanto pelo recrutamento de seus irmãos e amigos desde momento que eles conhecem a pessoa e acreditam na capacidade de saber relacionar-se com os outros.

É assim, um amigo é um irmão, sempre compartilham mesma coisas, onde se um esta em problema o outro esta para ajudar. Então quando eu chego aqui quero ver coisas na linha o bom comportamento porque aqui estamos no trabalho com passageiros educados, podemos ser irmãos eu e tu, mas quando estivermos aqui dentro não me coloco como teu irmão porque o trabalho não vai andar. Vai fazer brincadeiras porque é irmão de chefe (Júlio, de 25 anos de idade, 7ª classe).

Em contrapartida:

Mano, antigamente essa profissão as pessoas desprezavam, mas quero te dizer agora não é qualquer um que entra aqui e trabalha porque outros traziam seus irmãos e faziam confusão porque não podem ser expulsos. Mas agora já estamos a trabalhar bem porque olham para pessoa, se você vir aqui grosso estas a voltar não funciona isso de meu amigo é chefe (Carlos, de 27 anos de idade, 9ª classe).

Sendo assim, a profissão de um individuo é definida pelo conhecimento que ele adquire por meio de especialização ou da experiência que podem lhe dignificar nas actividades devem ser praticados. No terminal do Zimpeto percebe se que existe la um controlo há profissionalismo. De toda forma, embora haja essa diferença de profissão e irmandade, em diversos momentos esses termos estão directamente relacionados, ate mesmo dependem um do outro para que seja possível que o

individuo atinja os objectivos, as metas que almeja, independentemente do momento em que a instituição se encontra.

Deste modo, verifica-se que o momento epidemiológico reestrutura ou modifica o estilo de vida o que traz, mais uma vez um desafio para os modjeiros no terminal do Zimpeto. Como afirma o entrevistado:

O meu dia-a-dia aqui meu irmão com essa cena de Covid, não esta fácil. Porque você deve trabalhar com pessoas a saber se proteger. O governo já fez a parte deles de deixar água ali nas entradas e como não somos todos que lavamos epá esta mal, todos dias segundas feiras tem palestra dos enfermeiros naquela tenda”
(André, de 27 anos de idade, 8^a classe).

Foi na última comunicação à nação que o chefe do Estado instruiu o Ministério de Transportes e Comunicação (MTC) e os Municípes a criarem condições para a segurança dos utentes nos terminais de transportes. No terminal do Zimpeto observa se uma superlotação que acaba não suprir o controlo de desinfeção no acto de embarque e desembarque de passageiros. Os modjeiros para além de desempenhar o seu papel de organizar as fileiras, são responsáveis pelo controlo do uso de máscaras facial dos passageiros.

CAPÍTULO V

5. Considerações finais

Este trabalho teve como propósito analisar os desafios enfrentados pelos modjeiros no seu cotidiano na praça de Zimpeto. Os resultados da pesquisa mostram que a presença e participação dos modjeiros no Terminal Rodoviária do Zimpeto são determinados por dinâmicas sociais, que se desenrolam num contexto sociabilidade desenvolvendo interação entre os modjeiros.

A formação dos estereótipos que lhe são associados surge como tentativa de se integrarem na sociedade, tendo em conta as considerações atribuídas pelos outros no sentido de superação da exclusão social que estes sentem por parte dos outros. Nascemos numa sociedade com certos padrões determinados que precisam ser seguidos. Desta forma, ao assumirem-se como os outros os pressionam a procurarem demonstrar a sua forma de agir e estar, sobre caiem na imagem negativa.

Em relação as actividades, eles têm consciência daquilo que realmente são, e manipulando os seus comportamentos como uma forma de procurarem sobreviver, independentemente das desvalorizações sentidas durante o exercício das suas actividades como modjeiro, ou seja, eles afirmam que adoptam um determinado comportamento apenas quando se encontram naquele contexto, exercendo aquela função e que os mesmos vivem e possuem uma forma de ser e de agir diferente quando se encontram fora do mundo social das actividades o que se diz respeito a suas famílias, igreja e entre amigos.

Da literatura analisada sobre participação quotidiana dos modjeiros identifiquei três aspectos relevantes em relação ao dia-a-dia do modjeiro, a sua participação que é uma grande preocupação e desafiadora ao modjeiro sempre que se faz presente no local pois ele já é vista de varias formas e negativas enquanto que nem todos; as práticas de interacção que é o instrumento usado para conseguir a sua sobrevivência, pois a profissão requer uma interceção intensiva no meio do trabalho para melhor entendimento; e por fim não resta a existência de conflitos pois trata-se de um meio que colide vários comportamentos.

E observei que alguns modjeiros são jovens com baixa escolaridade, alguns deles são crentes religiosos, outros casados oficialmente e com semelhanças nas motivações da escolha desta profissão,

o dito é mais fácil estar aqui já que a escola não conseguimos terminar, temos filhos por cuidar são características comuns entre eles.

O Terminal de Transportes Rodoviárias ultimamente apresentam um objecto de investigação muito complexo que precisa de ser compreendido de varias formas, neste caso o presente estudo foi de carácter exploratório, abrindo linhas que podem ser aprofundadas futuramente como por exemplo, aprofundar os discursos analisados no presente projecto e analisar discursos dos participantes que permitiriam compreender melhor a questão de ser Modjeiro na praça pública.

A observação culminou com uma divulgação por parte do Conselho Municipal da Cidade de Maputo e das associações sobre a possibilidade de aumento das tarifas de transporte e sensibilização do funcionamento dos modjeiros nas suas cobranças ilícitas para que comecem a familiarizar-se com a ideia e não sucederem as manifestações como as ocorridas nos anos passados.

Contudo, a participação quotidiana dos modjeiro é feita a partir de desafios que cada um tem desenhado antes de deslocar-se para o local do trabalho. Portanto, os modjeiros fazem a sua vida dentro de terminal de transporte do Zimpeto e é neste espaço público onde passam a maior parte do tempo, convivendo, interagindo com outros que fazem parte da sua actividade e certos utentes que só estão de passagem.

Referências bibliográficas

BARBABEL, F.M.2019. *Estratégia para o estudo de espaço público: Etnografia como dispositivo de conhecimento arquiteto e urbanístico*. Enanpur: Natal, UFMG.

BERG, E. A. 2012. *Administração de conflitos: abordagens práticas para o dia a dia*. Curitiba: Juruá.

BERNARDES, N.M.G. 1991. *Análise compreensiva de base fenomenológica: “o estudo da experiência vivida de crianças e adultos”*, Educação, Porto Alegre: S/ed.

BRONDANI, J. P. 2010. *Relacionamento interpessoal e o trabalho em equipa: uma análise sobre a influência na qualidade de vida no trabalho*. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio, Grande do Sul.

CARVALHO, E. J. 2002. *Metodologia do trabalho Científico – saber fazer da investigação para dissertações e tese*. Lisboa: Editora Escolar.

_____ CARVALHO, E. J., D., Borges. L. e Pereira do Rêgo, D. 2010. “Interacionismo Simbólico: Origens, Pressupostos e Contribuições aos Estudos em Psicologia Social”. *Psicologia Ciência e Profissão*. 30: 146-161.

CORREIA, J.C. 2005. *A teoria da comunicação de Alfred Schutz*. Lisboa: Horizonte.

CHIAVENATO, I. 2004. *Gestão de pessoas: e o novo papel dos recursos humanos nas organizações*. Rio de Janeiro: Elsevier.

DIAS, et al. 2003. O paradigma Weberiano da acção social: *um ensaio sobre a compreensão do sentido, a criação de tipos ideias e suas aplicações na teoria organizacional*. RAC, 7, (2)53-71.

DUBAR, Claude. 1997. Para uma Teoria sociológica da identidade, In: DUBAR, Claude (ed) *A socialização: construção das identidades sociais e profissionais*, Porto: Porto Editora, pp.103-120.

EMTPM. 2008. Empresa Municipal de Transportes Rodoviário de Maputo. Disponível em: <http://www.emtpm.co.mz/quem-somos.html>.

(Acesso em: 22/12/2021).

FEIJÓ, João. 2009. *A gestão de recursos humanos em empresas moçambicanas num contexto de debilidade do Estado providência*. Maputo-Instituto de Estudos Sociais e Económicos.

GADEA, C. A. 2013. “O Interacionismo Simbólico e os estudos sobre cultura e poder”. *Revista Sociedade e Estado*. 28/2. 241-255.

GIL, A. C. 2002. *Como elaborar projecto de pesquisa*. São Paulo: Atlas,
_____. 1995. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Editora Atlas.

KANAANE, R. 1999. “Homem e Trabalho: relações interpessoais e pontos de conflitos”. In: *Comportamento Humano nas Organizações: O Homem rumo ao Século XXI*. São Paulo: Atlas.

LAPLANTINE, François. 2003. *Aprender antropologia*. São Paulo: Brasiliense.

LAKATOS, E. M. & Marconi Marina de Andrade. 2003. *Fundamentos de Metodologia Científica*. São Paulo: Atlas.

LIMA, M.M. 1997. “Considerações em torno do conceito de estereótipo: Uma dupla abordagem”. In: *Revista da Universidade de Aveiro – Letras, Publicação do Departamento de Línguas e Culturas*. Aveiro: Universidade de Aveiro, pp. 169-181.

LOW, M. Seta. 1996. *A Antropologia das cidades: Imaginando e Teorizando a Cidade*, pp:383-409.

MACUÁCUA, E. 2005. *Representação social em torno da individualidade do cobrador de “chapa 100” caso da Cidade de Maputo*. [Trabalho de Licenciatura em Sociologia]. Maputo: FLCS/DS/UEM.

MARCHORI, M. 2006. *Faces da Cultura e da Comunicação Organizacional*. São Caetano do Sul/SP: Difusão.

MENDES, Ana Magnólia Bezerra. 1995. *Aspectos psicodinâmicos da relação homem-trabalho: as contribuições da Psicologia científica*. Rio de Janeiro. S/ed.

MINAYO, Maria. 1994. *Pesquisa Social: teoria, métodos e criatividade*. Petrópolis: Vozes,

MUNTANA, J. M. 2019. *Identidade e práticas coletivas entre modjeiros na Terminal Rodoviário do Xikhelene, cidade de Maputo*. Maputo: UEM-FLCS.

NUNES, E.D. 2008. “A importância das pesquisas em ciências sociais e humanas para a saúde colectiva”. In: *Coelho, Iara; et al (Orgs.) Ética nas pesquisas em ciências humanas e sociais na saúde*. São Paulo: Aderaldo e Rothschild, pp: 25-45.

QUADROS D & Trevisan, R, M. 2009. *Comportamento organizacional*. Disponível em: http://www.unifae.br/publicações/pdf/cap_humano/1.pdf. (Acesso em 22/12/2021)

RUGGIERO, A. Piro. 2002. *Qualidade na comunicação interna*. São Paulo: Difel.

SALINAS, Mirian & Oliveira, L, R. 2004. *Relações interpessoais e suas influências na criatividade no trabalho*. [Tese de licenciatura em ciências sociais]. Bahia: Universidade Federal da Bahia.

Velho, G. 2003. O desafio da proximidade. In: *Pesquisa Urbana: Desafios do trabalho Antropologico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, pp. 11-19.

XAVIER, H. & Filipe, F. 2009. *A verdade: Pontos de sobrevivência*. Maputo: Plural editores.