

Visto
Gulhigo

84 AtU-20
2003



UNIVERSIDADE EDUARDO MONDLANE

UNIDADE DE FORMAÇÃO E INVESTIGAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS (UFICS)

**ACTIVIDADE INFORMAL COMO ESTRATÉGIA DE SOBREVIVÊNCIA
E BASE PARA A CRIAÇÃO DE ESPAÇOS SOCIAIS: O CASO DOS
MAGAYIGAYI NO BAIRRO UNIDADE 7 (JUNTA) 1987-2002**

**"DISSERTAÇÃO APRESENTADA EM CUMPRIMENTO PARCIAL DOS
REQUISITOS EXIGIDOS PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE
LICENCIATURA EM ANTROPOLOGIA NA UNIVERSIDADE EDUARDO
MONDLANE"**

DOCENTE: DR. GERHARD LIESEGANG

DISCENTE: ENOQUE NHAMUAVE JÚNIOR

U.E.M. - UFICS
N.º 4610
DATA 20/07/05
AQUISIÇÃO <i>gerhard</i>
COTA ATO-20

MAIO/2003

DECLARAÇÃO

Declaro que este Trabalho de Fim do Curso nunca foi apresentado, na sua essência, para a obtenção de qualquer grau, e que ele constitui o resultado da minha investigação pessoal, estando indicadas no texto e na bibliografia as fontes que utilizei.

AGRADECIMENTO

Ao professor Gerhard Liesegang, pela sábia orientação do trabalho cujo o resultado é esta dissertação.

Á professora Maria José Artur pela fundamental contribuição que deu durante a cadeira de Seminário de Pesquisa.

Á professora Teresa Cruz Silva que dela muito aprendi durante o seminário de Pesquisa, no seu Projecto sobre o papel das redes sociais no Bairro de Mafalala.

A todos aqueles que reconhecendo o nosso trabalho procuraram ajudar a sua realização.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a toda minha família e em especial,
à minha mulher, minha filha e minha mãe,
por me terem encorajado a realizar esta Dissertação
que hoje me confere o grau de Licenciatura

RESUMO

A economia informal, já presente em alguns sectores no período colonial e no período de planificação socialista, ganhou novos contornos e estruturas durante a guerra e pós-guerra, especialmente no período entre 1986-1997.

Esta crise generalizada que afectou Moçambique durante a década de 80 levou a um enfraquecimento do Estado. O défice estatal na regulação e na gestão social deu espaço para a auto-organização de grupos populacionais que passaram à produção de bem estar e controle de espaços sociais antes atribuídas ao Estado, baseando-se nas redes de relações primárias existentes nas comunidades (parentesco, vizinhança, etnias, grupos profissionais).

Assim tomamos a auto-organização dos *magayigayi* na JUNTA que convencem e mobilizam os passageiros a usar os "chapas 100" em troca de uma compensação acordada com os transportadores, como estratégia para sobreviver e sustentar as suas famílias.

Foi nossa preocupação saber como um desempregado reencontra um emprego no mercado informal. Levamos como hipótese, de que as redes sociais são as formas a partir das quais, os *magayigayi* se integram na JUNTA.

Soubemos isso através de estudo preliminar que fizemos na JUNTA por meio de entrevistas semi-estruturadas e de observação participante junto dos *magayigayi*.

Segundo os nossos entrevistados, ninguém chegou a trabalhar na JUNTA nos tempos recentes senão pela ajuda dum vizinho, parente ou um amigo veterano.

LISTA DE ABREVIATURAS

BM	Banco Mundial
DU-2	Distrito Urbano número 2
EP1,2	Ensino Primário do I e II graus
ESG1	Ensino Secundário Geral do I Ciclo
ETRAGO	Empresa de Transporte Gopal
FMI	Fundo Monetário Internacional
FRELIMO	Frente de Libertação Nacional de Moçambique
JUNTA	Junta Autónoma das Estradas e Pontes
ONG's	Organizações Não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
PRE	Programa de Reabilitação Económica
PRM	Polícia da República de Moçambique
PTPI	Parque dos Transportadores de Passageiros Interurbanos
RDA	República Democrática da Alemanha
SMO	Serviço Militar Obrigatório
ROMOS	Rodoviário de Moçambique Sul
TCPI	Transportes Colectivos de Passageiros Interurbanos
TSPI	Transportes semicolectivos de Passageiros Interurbanos
TVM	Televisão de Moçambique

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 - Distribuição dos " <i>magayigayi</i> " por bairros residenciais	22
Tabela 2 - Distribuição dos " <i>magayigayi</i> " de acordo com as suas actividades anteriores	28
Tabela 3 - Distribuição dos preços usados pelos "chapas" em comparação com os da Empresa Oliveira. (Julho de 2002)	35

ÍNDICE DOS GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição etária dos " <i>magayigayi</i> " no parque da JUNTA	21
Gráfico 2 - Distribuição dos " <i>magayigayi</i> " por Distritos de Residência	22
Gráfico 3 - Distribuição dos " <i>magayigayi</i> " de acordo com o nível de instrução	29

INDICE:

CAPÍTULO-1: INTRODUÇÃO

I-1. Introdução	1
I-2. Formulação do Problema	3
I-3. Hipóteses	3
I-4. Objectivos	4
I-5. Justificação e Relevância do Problema	4
I-6. Contextualização Conjuntural e Social	5
I-7. Maputo: Contexto Local e Sócio-cultural do Estudo	7

CAPÍTULO II: TEORIZAÇÃO DO PROBLEMA

II- 1. Enquadramento Teórico e Conceptual	9
II- 2. Definição de Conceitos	
II- 2.1 Solidarietà	10
II- 2.2. Definição de mais conceitos	
II.2.2.1. Corporação	13
II.2.2.2. Identidades Sociais	13
II.2.2.3. Estado de Providência	14
II.2.2.4. Redes Sociais	15
II.2.2.5. Sociedade de Providência	15
II.2.2.6. O sector Informal	16
II.2.2.7. Aprendizagem Situada e Participação Periférica	18
II.2.2.8. Território Social	18
II.2.2.9. Associação Permanente	19
II.3. Metodologia: Marcos Cronológicos e Trabalho de Campo	18

CAPÍTULO III

DADOS EMPÍRICOS

III- 1. <i>Os Magayigayi</i> : Estrutura Etária e Origem Residencial	21
--	----

III- 2. Parque dos Transportadores Semicolectivos de Passageiros Interurbano (PTPI) da JUNTA	23
III- 3. Os <i>Magayigayi</i>	25
III- 3.1. Estrutura Etária, Origem Social e História dos <i>Magayigayi</i>	28
III- 3.2. Iniciação e Integração	30
III- 3.3. Identidade <i>Magayigayi</i>	31
III- 3.4. Domínio dos <i>Magayigayi</i> Sobre o Espaço da JUNTA	33
III- 4. Outros Actores	
III- 4.1. Transportadores dos Semicolectivos de Passageiros Interurbano	34
III- 4.2. Transportes Colectivos de Passageiros e Interurbano (TCPI)	36
III- 4.3. Cobradores dos semicolectivos de Passageiros	37
III- 4.4. Passageiros	39
III- 4.5. Polícia da República de Moçambique (PRM)	39
III- 4.6. Administração do Distrito Urbano - 2	42
III-5. Redes de Solidariedade e Estratégias de Sobrevivência dos <i>Magayigayi</i> no PTPI da JUNTA	
III-5.1. Redes Sociais de Solidariedade como Estratégias de Sobrevivência	43
III-5.2. Outras Formas de Entreatajuda para a Sobrevivência dos <i>Magayigayi</i>	44
III- 5.3. A Solidariedade como Estratégia de Sobrevivência dos <i>Magayigayi</i>	45
III-5.3.1. Redes de Solidariedade local entre os <i>Magayigayi</i>	45
III- 5.3.2. Formas de Solidariedade Local Produzidas entre os <i>Magayigayi</i> e os Transportadores dos Semicolectivos	46
III-6. Conclusões	47
CAPÍTULO - IV: CONSIDERAÇÕES FINAIS	49

BIBLIOGRAFIA

ANEXO

Lista dos *magayigayi* entrevistados

Mapa do Bairro de Unidade 7

Guião de entrevistas

CAPÍTULO I

I-1 Introdução

Estávamos na companhia do nosso familiar, que ia viajar ao Distrito de Zavala, Província de Inhambane, quando deparámo-nos no parque da "JUNTA", com um grupo de jovens. E um deles, com uma voz autoritária, disse: - "senhores, eu tenho um autocarro prestes a partir para Xai-Xai/Chibuto e outro para Zavala, e..."

À primeira vista, nós hesitámos correspondê-los,... Momentos depois, eles levaram a nossa bagagem ao autocarro. Ordenaram ... e o nosso familiar entrou no autocarro que fazia o trajecto Maputo-Zavala, ao mesmo tempo que registavam os nomes deste e de outros passageiros no caderno junto com as respectivas cobranças (...).

É curioso ver estes indivíduos na praça, mas o certo que eles têm vindo a cobrar os passageiros e a controlar o cumprimento da bicha dos transportadores. Muitas pessoas como nós, têm vindo a questionar o papel daqueles indivíduos e as motivações que os leva à essas práticas.

Partindo desta constatação, apostamos em fazer a nossa pesquisa de campo com o presente tema, de modo a compreender o fenómeno.

Constituiu um desafio bastante grande para nós embrenharmo-nos num campo praticamente inexplorado, porém, o facto de ser difícil já constitui em si uma razão para nós não desistirmos, pois sabemos, que, a partir desta "aventura", muitos outros pesquisadores poderão intervir neste campo, seja para concordar ou para criticar os nossos argumentos.

Pretendemos abordar a actividade informal como estratégia de sobrevivência e estudar a auto-organização de grupos sociais em períodos de transição, quando a legitimidade e poderes centrais enfraquecem. Estudamos o caso concreto de *magayigayi* no Bairro de Unidade 7, no parque da "JUNTA" em Maputo.

Os *magayigayi* são indivíduos que convencem e mobilizam os passageiros a viajarem pelos transportes semicolectivos, para os quais estão contratados, em troca de um pagamento correspondente ao preço duma passagem, podendo, porém, variar conforme os trajectos.

O foco central na abordagem deste objecto está situado na análise de várias formas com as quais, os diversos actores (*magayigayi*, fiscal, polícia, passageiros, transportadores, cobradores) envolvidos neste processo se relacionam com esta estratégia de sobrevivência, e como estes reagem face a este processo.

Assim numa tentativa de aproximação dessa realidade, o tratamento do objecto requereu uma apresentação sumária do processo histórico que conduziu o país à liberalização e privatização a partir de 1985-7, bem como as mudanças ocorridas ao longo da implementação do Programa de Reabilitação Económica (PRE) e as implicações sócio-política e económicas daí decorrentes.

Deste modo, a presente dissertação procura esboçar alguns aspectos da discussão teórica relativa à actividade informal e os objectivos que a acompanham e mostrar a sua inserção na sociedade moçambicana, a partir da análise de factores conjunturais e de comportamento social.

A dissertação é constituída por quatro capítulos. No primeiro capítulo faz-se a apresentação dos objectivos da pesquisa e a construção da problemática. O segundo capítulo é dedicado totalmente á discussão teórica do tema em referência. Nesta parte desenvolvemos uma discussão sobre os conceitos de solidariedade, corporação, identidades sociais, estado de providência, redes sociais, sociedade de providência, o sector informal, aprendizagem situada, território social e associação permanente. É uma parte onde desenvolvemos um exercício analítico, recorrendo a autores conhecidos nas Ciências Sociais para o desenvolvimento da nossa argumentação. O terceiro capítulo procura trazer a realidade moçambicana sobre a prática de angariação dos passageiros no parque da JUNTA como estratégia de sobrevivência dos *magayigayi*. A análise desta parte é inteiramente elaborada a partir de resultados da pesquisa de campo. Finalmente no quarto capítulo são apresentadas as considerações finais.

É de salientar que, no que se refere às entrevistas, elas não refutam as nossas hipóteses, pelo contrário, confirmam-nas.

I- 2 Formulação do Problema

As privatizações, as transformações políticas e económicas na Alemanha e Europa do Leste (em 1990), a guerra civil e a chegada de imigrantes rurais a uma cidade com um crescimento económico nulo ou mesmo negativo, originaram um grande número de desempregados. Em tais condições, as pessoas buscam diversas estratégias de sobrevivência, fazendo proliferar as actividades informais, que vão desde os *dumbanengue*, às oficinas de reparação, passando pelo comércio de esquina e venda ambulante de produtos às actividades de carregadores e angariação de passageiros. E será a respeito dos *magayigayi*, que desejamos saber: Qual é a função das redes sociais para a integração e funcionamento dos *magayigayi*, no âmbito das estratégias de sobrevivência no Parque do Bairro de Unidade 7 (JUNTA).

I- 3. Hipóteses

Os impactos das medidas económicas, da guerra e das calamidades naturais, deixaram marcas de empobrecimento a partir das quais, a sociedade como um todo, reestrutura-se na busca de meios alternativos para a minimização dos efeitos da crise.

Em períodos de enfraquecimento da legitimidade e do poder das autoridades centrais, aparecem espaços sociais autónomos ou independentes. Quando o poder das autoridades centrais volta a crescer, novos acordos têm de ser negociados para permitir a integração destes espaços num conjunto social mais abrangente.

Os *magayigayi* integram-se no serviço de angariação, através das redes sociais desenvolvidas numa relação de interconhecimento, de conhecimento e de entreaajuda no acesso à angariação de passageiros.

Os *magayigayi* desenvolvem solidariedade local como estratégias para sobreviver e fortalecer sentimentos de ajuda mútua que se manifesta na transferência de serviços para aqueles que, num determinado dia não os têm, porque os transportadores clientes (seus patrões) não apareceram na praça.

I-4. Objectivos

Objectivo geral

Perceber como as redes sociais e a prática de solidariedade são usadas como estratégias para a iniciação, integração e sobrevivência dos *magayigayi*.

Objectivos específicos

Documentar e estudar a:

- Identificação social
- Integração social dentro do parque
- Formação e antecedentes profissionais dos *magayigayi*.

I-5. Justificação e Relevância do Problema

A teoria de reciprocidade e de solidariedade desenvolveu-se com base em estudos de sociedades arcaicas. Actualmente, ainda são válidas as colocações de Sahlins (1970) sobre a reciprocidade e de Marcel Mauss (1923-24, reimpresso em 1974) sobre a dádiva, no quadro da racionalidade económica, formando uma tipologia de atitudes que proporciona um modelo interpretativo, principalmente para períodos de enfraquecimento da legitimidade do poder das autoridades centrais.

A análise da posição do desempregado, permite-nos verificar que a nossa sociedade pode e deve considerar a função relevante da auto-organização de grupos humanos, que assenta, entre outros, em laços de solidariedade.

A verificação da real insatisfação dos ex.-trabalhadores pode servir desta feita, de subsídio na discussão das teorias desenvolvidas por Sahlins e Mauss, aplicando-as à gestão das relações sociais, no seio dos *magayigayi*.

De prever ainda que, por outro lado, o aumento de investimentos, no país, significará grandes oportunidades de emprego, permitindo aos trabalhadores, formarem-se num mercado competitivo, típico de sociedades não planificadas, onde os empregadores reduzem a operação de solidariedade local. A utilização dos efectivos antes excedentários permite estruturar uma solidariedade nacional, que contribuirá para a preservação da paz e segurança, no país.

Combater os *magayigayi* sem lhes disponibilizar alternativas como por vezes as autoridades têm vindo a fazer, só contribui para incrementar os actos criminosos, de roubo e entre outras formas de insegurança.

Estes entre outros factos, estimularam a nossa vontade de realizar uma investigação no sentido de levantar questões sobre o fenómeno, que é uma atitude julgada ser própria, das ciências sociais.

I-6. Contextualização Conjuntural e Social

A situação conjuntural em Moçambique atravessou várias fases nos anos imediatamente seguintes à independência. Uma prolongada guerra e uma forte oposição ao sistema por parte de vários países desenvolvidos, contribuíram para o esmagamento da estratégia de desenvolvimento que a elite política do país desenhara para si e para o país aquando do III Congresso da Frelimo em 1977. Era uma estratégia que buscava as formas de desenvolvimento e consolidação da sociedade a partir do modelo socialista.

Como resultado da situação económica da crise em que o país se encontrava, seis anos depois, caracterizado pelo decréscimo das receitas de exportação e o aumento das necessidades de importação, aumentou também a necessidade de financiamento internacional. Esta situação obrigou o país em 1984 a aderir ao Banco Mundial (BM) e

ao Fundo Monetário Internacional (FMI), por forma a conseguir trazer um necessário fluxo de apoios. A condição prévia para que isto acontecesse era que se pudesse chegar a um acordo sobre um Programa de Reabilitação Económica - PRE, (cf. Abrahamsson & Nilsson, 1998:49).

O PRE incluía a privatização das empresas estatais, a liberalização do comércio, abolição do sistema de fixação de preços e redução da mão de obra empregada. Soares Nhaca, então Secretário Geral de Moçambique-Central Sindical, disse que "a indústria nacional, passou a viver uma crise sem precedentes... As empresas que ainda funcionam sofrem as consequências da concorrência desleal dos produtos importados. Tal situação desencoraja os agentes económicos e tem provocado paralisações e falência das empresas, frequentes falhas de salários e despedimentos de milhares de trabalhadores considerados excedentários. Muitos outros trabalhadores estão na eminência de perder os seus postos de trabalho, devido às dificuldades financeiras das empresas" (Nhaca, In Castelo-Branco, 1994: 231).

Hanlon, (1997:67), afirma que o FMI pressionava o governo a não dar empregos às pessoas que voltavam de cursos no estrangeiro, especialmente, aos de nível médio que se formaram em Cuba e na Europa do Leste, acima dos formados em Moçambique que continuaram desempregados. Hanlon adianta que havia entre os desempregados formados em saúde e técnicos agrários de nível médio.

Os sindicatos, citados pela Revista Tempo de 29 de Outubro de 1995, diziam que, por causa das privatizações, perderam o seu emprego só em 1995 cerca de 38 000 trabalhadores.

Segundo Castelo-Branco (1995:3), a taxa de crescimento do emprego entre 1992 e 1994 foi negativa, e esteve na ordem de -17,5%. Tomando em conta informações veiculadas na comunicação social, a tendência parece ter continuado.

O encerramento de numerosas empresas fez desaparecer oportunidades de trabalho permanente e eventual. Isso veio piorar substancialmente o nível de vida de muitas pessoas, afectando o poder de compra e o nível de consumo das populações, de tal forma que essas pessoas encontraram como meio para a sua sobrevivência, o sector informal.

I-7. Maputo: Contexto local e sócio-cultural do estudo

Na cidade de Maputo, capital do país convergem indivíduos e grupos de diferentes identidades. O processo de urbanização em Moçambique foi caracterizado por um crescimento muito rápido devido às migrações campo-cidade e crescimento natural. Como disse Arthur (1988:19) até 1986 a guerra provocou grandes transformações associadas a uma crise geral. Não obstante a paralisação do sector industrial, agrícola, e dificuldades nos transportes e nas vias de comunicação, a população urbana cresceu sendo parte dos migrantes para as cidades, refugiados de guerra.

Segundo Manuel Araújo, Maputo enfrenta assim os problemas de uma cidade com um inadequado desenvolvimento urbano, caracterizado por um aumento acentuado de desemprego e crescimento de actividades informais; densificação sem planeamento e controle das áreas próximas dos centros económicos, dos serviços e da rede de transportes; ocupação descontrolada de áreas reservadas e dificuldades de controlo do uso do solo urbano (Araújo, In Cruz e Silva et al. 1998:13).

De acordo com os dados do último censo populacional de Outubro de 1997, a cidade de Maputo tem um total de 966.837 habitantes (473.728 homens e 493.109 são mulheres (INE, Censo de 1997).

Nesta cidade existem quatro parques interurbanas, usados por transportadores semiolectivos de passageiros, a saber: Xiquelene, Xipamanine, Benfica e "JUNTA".

Como vamos direccionar o nosso estudo sobre um dos bairros do Distrito Urbano n. 2, importa caracterizá-lo.

Características Gerais do Distrito Urbano n° 2

O Distrito Urbano n° 2 (DU-2) é composto pelos Bairros de Chamanculo (A,B,C,D)¹, Aeroporto (A,B), Malanga, Minkadjuine, Xipamanine e Unidade 7². De acordo com o último Censo de 1997, o distrito tem um total de 162.750 (80.0940 homens e 82.656

¹ Considera-se ter quatro bairros A, B, C e D tendo cada, um secretário do bairro. O mesmo acontece com o bairro do Aeroporto. (Palavras do Administrador do DU-2).

mulheres). Cerca de 20.608 homens são chefes de famílias num universo de 29.375 chefes do agregado familiar (INE, 1998, Censo de 1997).

Existem no distrito dois parques terminais de operadores de passageiros interurbanos, designadamente o parque do Xipamanine cita no Bairro do mesmo nome, e o parque da "JUNTA" no Bairro de Unidade 7.

Porém, ao pretender analisar a actividade informal dos *magayigayi* como estratégia de sobrevivência, escolhemos realizar a nossa investigação, no parque da JUNTA.

BAIRRO DE UNIDADE 7 (localização)

O Bairro Unidade 7 é um bairro residencial de material precário onde se intercalam habitações com algumas edificações industriais (como as empresas de Manufactos, MOGÁS, Madeiras Manuel Nunes, SABIMO), armazéns e oficinas de reparação de carros. É um bairro típico de caniço, habitado por populações que se dedicam aos mais diversos ramos de actividades, com algum destaque para as profissões indiferenciadas de pessoas não especializadas. O planeamento físico não foi respeitado.

Segundo o secretário, o Bairro é limitado, do lado da Av. de Moçambique, pelos bairros de Luís Cabral e do Jardim. Do lado da Av. Gago Coutinho é limitado pelos bairros de Chamanculo C e D. do lado da Av. Joaquim Chissano é limitado pelo bairro do Aeroporto B.

O Bairro é constituído por 3 células podendo o parque da "JUNTA", ser localizado na célula 3.

De acordo com o Censo de 1997, o Bairro de Unidade 7 possui um total de 9.310 habitantes (4.580 homens e 4.730 mulheres).

Existem um mercado atrás da empresa MOGÁS e outro na JUNTA, bem como um Posto policial, subordinado ao Comando da Décima Esquadra de Polícia, mais conhecida por esquadra do Vulcano.

² Informações dadas por Administrador DU-2

CAPÍTULO II - TEORIZAÇÃO DO PROBLEMA

II-1. Enquadramento Teórico e Conceptual



Quisemos realizar um estudo sobre o sector informal entre os diferentes ramos de actividade informal, depois de vários estudos e participação sobre a actividade dos angariadores mais conhecidos por *magayigayi* na praça da JUNTA, na Estrada Nacional-1 (EN1). Focamos a auto-organização dos *magayigayi* e suas relações com transportadores, passageiros, instituições administrativas, a sua incorporação na ordem sócio-política do Estado e sociedade moçambicanas. O estudo realizou-se numa altura em que a adequação da mão de obra com as demandas de postos de trabalho constitui o maior desafio em que de um lado uma massa humana que precisa trabalhar para sobreviver; de outro lado um mercado que não produz os postos de trabalho necessários. O trabalho formal na área de serviços industriais não consegue sequer acompanhar o ritmo de esvaziamento do campo. A pobreza rural não se soluciona, apenas muda de lugar, porque transfere-se para a cidade.

A maior parte das nossas empresas não chegam a absorver nos sectores secundário e terciário a mão de obra excedentária, para além de que o próprio sector secundário é arcaico e pouco dinâmico em recessão, produzindo à sombra deste problema, outros tantos problemas como o subemprego, definido segundo Demo (1989:117), como formas insatisfatórias de inserção no mercado de trabalho por precariedade salarial entre outros factores; mercado informal definido segundo Demo (1989:117) como invenção diária de sobrevivência por pessoas e pequenas empresas que forçam um lugar no mercado, trabalhando sem a protecção legal.

Neste contexto, as pessoas usam vias informais para conquistar ou reconquistar os seus territórios sociais e suas identidades, como por exemplo, uma profissão, usando as formas de solidariedade e relações de interconhecimento e de ajuda mútua.

Passamos em seguida a definir a solidariedade e outros conceitos que vamos utilizar.

II.2 Definição de Conceitos

II.2.1.Solidariedade

Santos, (1998:34) afirmou que existem solidariedade nacional e solidariedade local.

A solidariedade local identifica-se com parentes, vizinhos nas redes sociais: são grupos multiformes que manifestam vários interesses culturais, religiosos, políticos, económicos, sociais, etc. e precisam do Estado para a sua protecção, segurança, bem estar.

A solidariedade nacional é exercida pelo Estado de providência e impõe à sociedade, uma tributação e retribui um bem estar, segurança e justiça social.

Para Santos (1998:34), a forma originária de solidariedade é aquela que exercemos para com aqueles que conhecemos e cujo bem-estar prezamos, os nossos familiares, os amigos, os vizinhos. Esperamos sempre que a solidariedade que hoje lhe manifestamos seja por eles retribuída amanhã, se for necessária. O que leva a afirmar que a solidariedade está ligada á reciprocidade.

Poderemos assim, usar desta feita, o modelo de análise proposto por Sahlins em " Sociedades Tribais" (1970) sobre as comunidades arcaicas. Ele elabora um espectro com três variantes de reciprocidade para uso geral definida pelos seus extremos e ponto médio, a saber:

A reciprocidade generalizada - a solidariedade extrema que se refere a transações que são verdadeiramente altruísticas, gratuitas. Não porque não existe nenhuma obrigação de retribuir, mas porque a expectativa de reciprocidade fica indefinida, pois não especifica quanto ao momento, quantidade e qualidade (Sahlins, 1970:129).

A reciprocidade equilibrada - o ponto médio que se refere à trocas directas, onde a reciprocidade é o equivalente costumeiro das coisas recebidas e é feita sem demora. A retribuição é feita imediatamente e equivale no seu valor aos bens recebidos. O tipo perfeito de reciprocidade equilibrada.

A reciprocidade negativa - o extremo anti-social ou associal, que é a tentativa de obter algo em troca de nada sem penalização (Sahlins, 1970:130-1). Cada um procura

maximizar a sua posição e suas vantagens a expensa do outro: atravessa vários graus de astúcia, manha, roubo e violência.

Segundo Lundin (1986). "só a um *maxaka*³ se dá ou só dele se recebe certos favores" e o conceito de *maxaka* é contudo alargado e pode abranger muito mais que parentes consanguíneos, pois engloba vizinhos, compadres, colegas de profissão e de trabalho e amigos. A participação efectiva na comunidade significa ter deveres e obrigações do indivíduo no seio e reconhecido pelo grupo. Isto é, se o indivíduo manifesta uma participação efectiva, deixa de ser um colega ou amigo, e passa-se a ser um irmão - *maxaka*.

Mas fora da relação hierárquica na reciprocidade, a mesma nunca é equilibrada, mas há uma compensação que varia conforme as circunstâncias: porém, aquele que dá mais hoje, pode passar à posição de receber mais na próxima ocasião, e isto acontece entre os *magayigayi*.

↪ Sahlins (1970) discute ainda como a extensão da distância social entre aqueles que trocam, condiciona o modo de troca. A distância dentro do parentesco é especialmente relevante para a forma de reciprocidade e inclina-se para um polo gerado pela proximidade do parentesco: Então as relações dos *magayigayi* e de acordo com as nossas constatações podem-se configurar como realizada num ambiente de redistribuição generalizada. Sentem-se irmãos entre eles e procuram-se ajudar mutuamente. A organização de reciprocidade foca um polo específico, por exemplo, os *magayigayi* que não tiverem os seus patrões regressados da província, poderão receber parte do trabalho dos seus colegas, para a superação das suas despesas imediatas.

Mas sob ponto de vista da relação entre os *magayigayi* e transportadores, encontramos um tipo de relação que se pode considerar uma redistribuição *equilibrada*, na medida em que, os *magayigayi* quando oferecem os seus serviços, fazem-no na condição de lhes ser retribuídos, mal que seja feito o serviço.

Quando os *magayigayi* e transportadores revelam uma distância social maior, isto é, mal se conhecem, tendem produzir relações de reciprocidade negativa. os *magayigayi* mal identificados no parque sempre enganam os transportadores e os passageiros. Isto porque como diz Sahlins (1970:129), o ganho às custas de outras comunidades

³ Em Tsonga (changana) *maxaka* são "parentes" ou "familiares". Siteo (1996:251)

particularmente as comunidades distantes e mais especialmente aquelas encaradas, como estranhas, não é considerado censurável nos padrões locais.

Mauss (1974:41) referindo-se à dádiva e à reciprocidade mútua como a praticada pelos *magayigayi* sustenta que a dádiva se circunscreve à estratégia de sobrevivência e a ganhos económicos e de prestígio. Segundo este modelo os *magayigayi* fazem ofertas que reclamam em contrapartida outras ofertas. Para aquele que não está em condições de corresponder a tal investida de prodigalidade perde o prestígio.

Para Marcel Mauss, no seu ensaio sobre a dádiva, o conceito de reciprocidade, implica que as trocas e os contratos se façam sob a forma de presente. Ao nível do discurso o presente é voluntário, mas na realidade é dado e retribuído obrigatoriamente. Este comportamento é classificado por Marcel Mauss, em termos de moral contratual ligado ao direito pessoal, em que preside o interesse individual.

A reciprocidade entre os *magayigayi* é orientada para uma relação de trocas⁴ e prestação de serviços, baseadas em relações pessoais num sistema de interconhecimento.

Os *magayigayi* são obrigados a responder e a corresponder as obrigações e deveres sociais para com os restantes membros que com eles formam a rede social, para manter confiança e credibilidade.

II-2.2. Definição de mais Conceitos

Acompanhamos o enquadramento teórico e definição de solidariedade, pela definição e discussão de outros conceitos que utilizamos. Começamos por corporação, abordando outros como: identidades sociais; estado de providência; redes sociais; sociedade de providência; sector informal; aprendizagem situada e participação periférica; território social; associação permanente;

II.2.2.1 Corporação

Podemos incluir a estrutura e o funcionamento dos *magayigayi* no conceito de corporação.

Se partirmos da definição enciclopédica a corporação é uma pessoa colectiva de direito público. A corporação tem por fim coordenar, representar e defender os interesses dos seus membros, para realizar o bem comum. As corporações, também, impõem uma disciplina rigorosa em defesa da dignidade do exercício da actividade que realizam, garantindo-a através da qualidade dos seus serviços, reprimindo a competição desleal (in Dicionário das Ciências Sociais, 1986). Podemos encontrar entre os *magayigayi* uma estrutura similar a das antigas corporações, sob o ponto de vista de monopólio dos serviços, da auto-regulação social e, obrigação dos iniciados de começar de um ponto da periferia, a partir do qual, vão gradualmente, adquirindo direitos e a identidade de membros de pleno direito da corporação. O que falta por enquanto é uma hierarquia e representação formal.

II.2.2.2. Identidades Sociais

Falar das corporações torna obrigatório, referirmo-nos às identidades sociais. Pinto (1991:218) resume as identidades sociais em dois processos fundamentais: identificação e a identização. Chama de *identificação* ao processo pelo qual, os indivíduos se sentem incluídos e se integram num conjunto mais vasto de pertença ou de referência: os *magayigayi* se sentem incluídos no grupo e se identificam com o grupo em sentido horizontal, quando eles reconhecem os valores sócio-profissionais, com os quais se identificam e para os quais foram socializados. E chama de *identização* à procura do reconhecimento de identidade por parte dos membros do grupo.

⁴ A troca, entendida como movimento de intenção recíproca entre duas partes ou então cedência de um serviço ou de uma coisa como contrapartida de uma outra, é a regra fundamental de toda a relação social. (Boudon, 1990, *Dicionário de Sociologia*).

II.2.2.3. Estado de providência

A partir do Sec. XIX, começou a surgir uma outra forma de solidariedade exercida pelo Estado. Trata-se do *Estado de Providência*⁵, que por via de políticas sociais, ajuda quem precisa, mediante contribuições dos próprios impostos pagos por todos. Também aqui há reciprocidade: contribuimos hoje para as pensões dos reformados, na expectativa de que amanhã, quando reformados, os mais novos contribuam para as nossas pensões (Santos, 1998:34). Este estado só funciona com uma certa estabilidade económica e níveis mais altos de emprego.

Esquemáticamente, podem distinguir-se duas principais formas de Estado de Providência que se sucederam na maioria dos países Ocidentais: *O Estado protector e o Estado redistributivo*, (Santos, 1992: 93-4).

O *Estado protector*, que se desenvolveu a partir do Séc. XIX e consolidou-se nos anos 30 do Séc. XX, visa limitar os custos sociais do mercado e garantir uma certa segurança face aos mais importantes riscos económicos (desemprego, doença, velhice, etc.). O Estado redistributivo desenvolvido nos anos 60 e 70, procura reduzir as desigualdades económicas e sociais e a exclusão social. Tanto o estado protector como o estado de providência entraram em crise nas décadas dos anos 70 e 80 devido à globalização dos

⁵ O conceito do *Estado de Providência* é o resultado do compromisso teorizado por Keynes, entre o Estado, o Capital e o Trabalho, nos termos do qual, os capitalistas renunciam a parte da sua autonomia e dos seus lucros e os trabalhadores a parte das suas reivindicações. Esta dupla renúncia é gerida pelo Estado. O Estado transforma os recursos que advêm da tributação do capital privado e dos rendimentos salariais em capital social. Um capital social que assume duas formas: o investimento social e o consumo social. O *Investimento social* é o conjunto das despesas em bens e serviços que aumentam a produtividade do trabalho (a construção de infra-estruturas sociais).

O *consumo social* é o conjunto das despesas em bens e serviços, consumidos gratuitamente ou a preços subsidiados pelos trabalhadores, aliviando assim a pressão sobre o capital para aumento de salários directos (inclui crianças, jovens, desempregados, idosos, reformados, produtores autónomos, etc.) - são despesas com que designaremos por políticas sociais: educação, habitação, transportes urbanos, bolsas de estudos, seguros, pensões de reforma, etc., (Santos, 1992:194)

O *capital social* permite ao Estado realizar a harmonia social porque assenta na institucionalização dos conflitos entre o capital e o trabalho e porque proporciona uma redistribuição de rendimento que favorece aos trabalhadores (com os salários indirectos) e toda a população carenciada, (Santos, 1992:195)

mercados. O poder do estado de gerir mercados de trabalho é hoje muito reduzido e a actuação das instituições globais na redução da pobreza é relativamente ineficiente.

II.2.2.4. Redes Sociais

Entender-se-á por redes sociais, a cadeia de relações pessoais, de reconhecimento e de inter-ajuda, baseada na religião, parentesco, vizinhanças e nas associações vocacionadas na troca de bens (Barnes in Felman-Bianco, 1997). E são definidas como conjunto das ligações que um indivíduo tem à sua volta por (Worsley, 1970:326).

As redes sociais sempre tiveram um carácter informal e surgem segundo Pinto, em resposta alternativa à necessidade de protecção social, à exclusão social, e buscam respostas nas instituições e redes de relações sociais que constitui a sociedade civil (cf. Pinto, citado por Nunes 1995:5-6).

A noção de rede, vai nos permitir no nosso trabalho compreender como é que um desempregado reencontra trabalho. Em vez de interpretar os comportamentos dos indivíduos a partir dos seus atributos intrínsecos (sexo, idade, etc.), a análise da rede social toma como princípios a estrutura das relações nas quais esses indivíduos estão inseridos e põe a tónica nas modalidades de acesso aos recursos e às informações. Segundo os indicadores mostram que as pessoas buscam alternativas de sobrevivência, no sector informal, segundo Galaskiewicz citado por Boudon, (1990:209).

II.2.2.5. . Sociedade de Providência

Segundo Santos (1993) a sociedade de providência forma a " rede de relações sociais de interconhecimento, de reconhecimento mútuo e de entreaajuda, baseadas em laços de parentesco e de vizinhança, através dos quais pequenos grupos sociais trocam bens e serviços numa base não mercantil e com uma lógica de reciprocidade semelhante à da relação estudado por Marcel Mauss".

Para Santos (1995) a emergência destas redes é uma oposição ao *Estado de Providência*. O *Estado de Providência* passou a ser visto como uma fonte de problemas que exige que seja encontrada uma resposta alternativa à necessidade de protecção social, à exclusão e

à pobreza. Essa resposta é crescentemente, procurada nas instituições e redes de relações sociais que constituem a sociedade civil. Segundo aquilo que foram as nossas constatações no terreno, a sociedade de providência ocupa uma posição central na resposta a situações de crise, de risco ou de carência associadas aos próprios processos de modernização e sublinham em particular, a sua contribuição para suprir, quer a insuficiência do rendimento baseados em salários, quer em algumas das limitações e omissões da providência estatal (Nunes, 1995:9).

II.2.2.6. O Sector informal

Existem várias definições do conceito "Sector Informal". Chichava (1998:6) diz que enquanto uns buscam a sua base de definição em aspectos jurídicos - legais (os que definem o sistema informal como fora da lei, ilegal, clandestina, subterrânea etc.), outros olham para os aspectos estatísticos legais (o sector informal como aquele que é caracterizado por actividades não registadas nas contas nacionais e outros ainda dão ênfase à aspectos económicos (sector informal como uma economia secundária, alternativa, marginal, etc.), ou aqueles que, politicamente vêem o sector informal como alternativa do desenvolvimento.

Para Vletter (1992), o sector informal é um sector não estruturado, não organizado, de baixo rendimento ou não registado⁶. Assim, o sector informal desenvolve-se neste contexto como forma de absorção da mão de obra excedentária e como estratégia de sobrevivência das populações urbanas.

O sistema informal explicar-se-ia pela incapacidade do sector formal em absorver a mão de obra excedentária nas zonas urbanas, bem como pela existência de actividades produtivas não capitalistas dos países em desenvolvimento.

⁶ In Tempo nº 1141. PP 30-39

Para Andrade (1992), o sistema informal é uma alternativa para as pessoas de baixo rendimento, o que leva Vletter a dizer que o sector informal é caracterizado em parte, pela criação do emprego à margem do sector moderno.

Coquery-Vidrovitch (1991) afirma que o sector informal designa o conjunto de pequenas empresas individuais não capitalistas, onde se desenvolvem as actividades geradoras de rendimento, que se caracterizam pelas facilidades de acesso; utilização de recursos locais; propriedade familiar das empresas; pequena escala de operações; actividades não licenciadas.

Para Bekkers e Stoffers, o sector informal é o conjunto de unidades dedicadas á produção de bens ou prestação de serviços, com finalidade fundamental de criar empregos e gerar receitas, cujas actividades são de pequena escala, com baixo nível de organização com pouca ou sem nenhuma separação entre o capital e a força de trabalho como factores de produção. Quando existem relações de trabalho, estas são baseadas no emprego ocasional, nas relações de parentesco, pessoais e sociais e não em acordos contratuais que supunham garantias formais, de acordo com (Bekkers & Stoffers, 1992:22).

Andrade defende que a existência do sector informal na economia corresponde a um segmento informal do mercado do trabalho oposto ao formal, que surge a partir da incapacidade da oferta do emprego, convergindo nele uma vasta e específica camada da população trabalhadora, (Andrade, 1992:79).

Existem muitos estudos da actividade informal, tais como MULEIDE, (1994) que foca a inserção da mulher no sector informal. Esta pesquisa foi mais descritiva quando devia ter sido completada por um modelo teórico que é interpretativo.

Outros autores a referir sobre o sector informal são: Arthur (1988) que abordou os diferentes ramos do sector informal no âmbito das estratégias de pequenas empresas familiares assente na utilização das relações familiares, étnicas, religiosos.

Não foram tratadas as implicações de organização dos novos espaços sociais numa teoria mais geral.

Percebi que muitos que trataram sobre a actividade informal, incidiram muito na actividade comercial, produção comercial e com tendência a evidenciar a mulher.

Nós queremos estudar a auto-organização e mecanismos de sobrevivência dos *magayigayi*, em períodos do enfraquecimento do estado de providência.

II.2.2.7. Aprendizagem Situada e Participação Periférica

J. Lave (1991) desenvolveu o seu conceito específico da aprendizagem situada, chamada participação periférica legítima, e tentando compreender o processo colectivo da aprendizagem. Esta escola colectivista joga um papel interacionista na sociedade que dá azo a cognição alargada, pelo que não se pode aprender sem um ingrediente dos contextos sociais (conhecimentos modelados socialmente)

No caso de participação periférica legítima, caracteriza-se por ser um processo que assegure a um indivíduo que simultaneamente se assegure ao grupo e transmite saberes da própria produção e reprodução das pessoas.

II.2.2.8. Território Social

Liesegang (1998:4), define numa abordagem etológica, áreas de actuação como aquelas dos *magayigayi*, por "território social", que é entendido como uma área de exploração individual ou colectiva mais ou menos exclusiva que pode assegurar a sobrevivência, daí que um ataque ao território pode ser considerado um ataque à base de sobrevivência, prejudicando ou pondo em risco a sua existência. Assim o lugar de trabalho, a identidade individual ou do grupo são territórios sociais.

Cada território social humano tem as suas regras de comportamento culturalmente estereotipadas e outras específicas, para assegurar o seu funcionamento e existência e a sua articulação com outros espaços (Liesegang, 1998:5).

II.2.2.9. Associação Permanente

Na perspectiva de C. H. Cooley, a associação permanente é uma associação relativamente permanente e não especializada de um número restrito de indivíduos unidos por relações directas (frente a frente) e bastante íntimas. Podemos incluir o grupo de trabalho, de vizinhança ou o grupo de companheiros da escola, Cooley (In Boudon et al. 1990:115). Os *magayigayi* são neste caso, uma associação permanente, caracterizada por um número limitado, revelando um conhecimento profundo para cada um dos seus membros.

II-3 Metodologia: Marcos Cronológicos e Trabalho de Campo

Escolhemos 1987 como marco inicial porque é o ano em que foi introduzida a política de Reajustamento Económico, apontado como uma das causas do repentino e brusco desenvolvimento do sector informal em Moçambique. O ano de 2002 é a referência terminal por uma questão metodológica, a pesar de reconhecer que a actividade em objecto de análise continua até actualmente.

A pesquisa do campo foi feita no Parque dos Transportadores de Passageiros Interurbanos (PTPI) da "JUNTA", na Cidade de Maputo, e teve a duração de três meses, com início no mês de Junho de 2002.

A escolha deste parque considerou o seguinte:

- Comportar poucos gastos orçamentais.
- Ser um centro que operam diversos operadores informais em competição e com eles os *magayigayi*.

Existem outros parques na Cidade de Maputo que desenvolvem a mesma actividade, que poderiam fazer parte desta pesquisa. Entretanto, dada às condições de tempo, seleccionamos o parque da "JUNTA", como aquele que oferecia mais condições necessárias para servir de amostra no universo seleccionado.

Uma revisão da literatura existente e entrevistas preliminares com informadores-chave das da Administração Municipal do DU-2, responsáveis do parque, secretário do bairro, polícia local, permitiram-nos construir um quadro geral da situação do parque da "JUNTA".

Tivemos inicialmente muitas dificuldades para entrevistar os *magayigayi*, pois estes, tomaram-nos à primeira vista como jornalistas e só depois de explicar os nossos objectivos é que conseguimos trabalhar. Os *magayigayi* mostraram-se sem tempo, devido à natureza do seu trabalho, e encontravam-se sempre ocupados a atender os passageiros.

Usamos a técnica de observação participante, não só pela natureza do seu trabalho cheia de acção, mas porque, *nem tudo o que se faz é* culturalmente natural que um estranho saiba. Nos aspectos práticos, é só no convívio com o quotidiano cultural dos *magayigayi*, que se podia apreender a estrutura das suas relações sociais.

Fizemos entrevistas a 45 elementos que estão directa ou indirectamente ligados à actividade dos "*magayigayi*": 35 *magayigayi* da praça; o Subinspector da polícia da 10.ª Esquadra; um Fiscal do parque da JUNTA; o Secretário do Bairro de Unidade 7; o Administrador do DU-2; um cobrador; dois transportadores semicolectivos de passageiros; dois passageiros; e um fiscal das Oliveiras.

As entrevistas desenvolvidas foram semi-estruturadas (fazendo anotações) por se considerarem adequadas para aprofundar o que não tinha sido compreendido durante a observação. E para isso elaboramos um guião de perguntas de orientação em anexo neste trabalho.

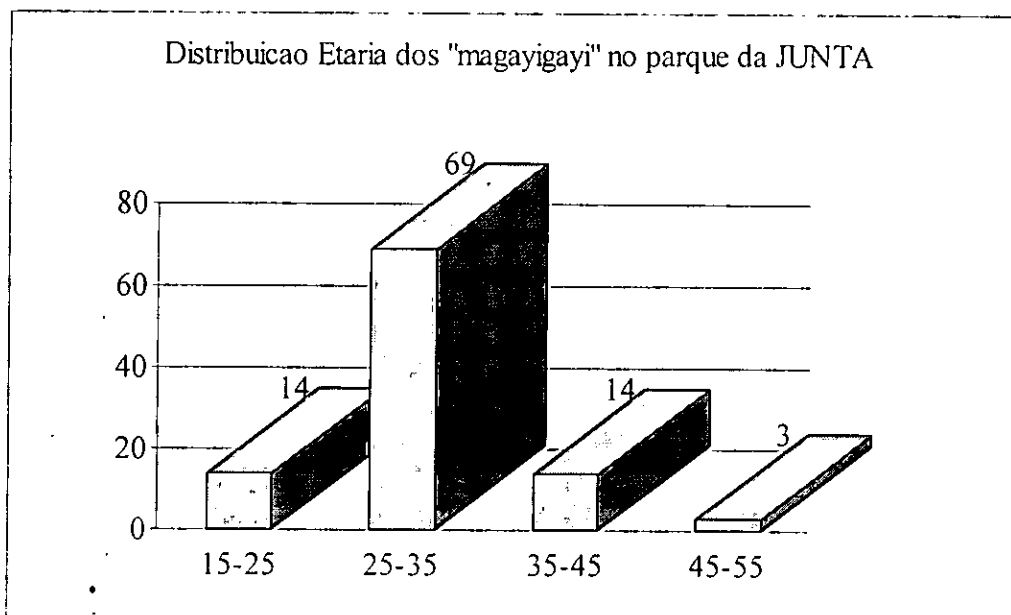
Sobre os métodos e técnicas usados julgamos serem apropriados para este tipo de investigação, uma vez que deixa os nossos entrevistados, pouco ou nada comprometidos com as informações prestadas.

CAPÍTULO III: DADOS EMPÍRICOS SOBRE A ACTUAÇÃO E ESTRUTURAS DOS *MAGAYIGAYI* DA JUNTA

III-1 Os *Magayigayi* : Estrutura Etária e Origem Residencial

A pesquisa recaiu sobre um grupo de carregadores e angariadores de passageiros mais conhecidos por *magayigayi*.

Gráfico 1: Distribuição Etária

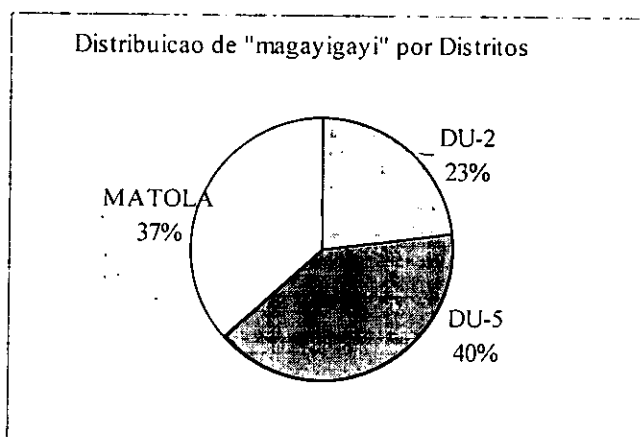


Mais de dois terços de *magayigayi* que operam no parque possuem idades compreendidas entre os 25 e os 35 anos, evidenciando uma população relativamente jovem. Isto prova que no PTPI da "JUNTA" opera uma população predominantemente jovem, que não conseguindo se empregar no sector formal, busca e sobrevive no sector informal, convencendo os passageiros a viajar pelos chamados "chapa 100".

Tabela n.º1: Distribuição dos *magayigayi* por bairros residenciais

Bairros	Nº de <i>magayigayi</i>	%
Aeroporto	5	14
25 de Junho	5	14
Inhagóia	4	11
Ndlavela	4	11
Outros	17	49
Total	35	100

Gráfico 2: Distribuição de *magayigayi* por Distritos



Os *magayigayi* que trabalham no PTPI da "JUNTA", são provenientes dos DU-2 e DU-5 (ambos na cidade do Maputo) e da Cidade da Matola na Província de Maputo. Infere-se que cerca de 77% de *magayigayi* vive em outros distritos, sendo o mais destacado, o DU-5 com cerca de 40%.

A actividade dos *magayigayi* continua socialmente subestimada e, para proteger a sua imagem recorrem a lugares onde possam trabalhar sob o anonimato. Isso justifica a tendência dos *magayigayi*, de operar em parques distantes de suas.

III- 2. O Parque dos Transportadores de Passageiros Interurbanos (PTPI) da "JUNTA"

O PTPI da "JUNTA" constitui um importante centro de embarque donde partem autocarros que ligam as várias províncias do país.

O nome da "JUNTA" provém de uma instituição de administração de estradas e pontes da colónia - então designada por "Junta Autónoma das Estradas e Pontes", que funciona perto do parque, na Av. de Moçambique. Hoje, falar da "JUNTA", é falar mais do PTPI do que falar da própria instituição, tanto mais que esta, já não se tem esse nome, tendo sido transformado em Administração Nacional de Estradas (ANE).

O parque pertence a um proprietário privado da produção de contraplacados, Manuel Nunes, que desde a sua ocupação, nunca veio reclamar a sua propriedade⁷. Deste modo, quando o recinto do Jardim, foi retomado pelas autoridades do Jardim Zoológico, e seguidamente, levantado o muro⁸ em 1996, os transportadores que ali operavam, deslocaram-se desesperadamente para o parque da "JUNTA", no Bairro Unidade 7, onde permanecem até hoje.

Coexistem no parque, pequenas actividades informais que vão desde os chamados *dumba nengue* às barbearias, passando pelo comércio e venda ambulante de produtos diversos, bem como barracas que confeccionam comidas (almoços e lanches). Ao lado das barracas existem proprietários de latrinas que cobram valores de 500,00Mt e 1000,00Mt para o seu uso.

Devido à destruição de meios circulantes durante a guerra, incluindo empresas Rodoviária Moçambique Sul (ROMOS) e Oliveiras, os TSPI conseguiram ocupar uma *fatia* importante do mercado de transporte de passageiros.

Há alguns indícios que devido ao aumento do afluxo de operadores privados, estes utilizam angariadores como estratégia para conseguir um maior número possível de passageiros aos seus serviços.

⁷ Informações dadas pelo Administrador do DU-2

⁸ A construção do muro do Jardim Zoológico foi financiado pela Embaixada Real dos Países Baixos e foi inaugurado por sua Excelência o Ministro da Acção Ambiental - Bernardo Ferraz, a 10 de Novembro de 1996 (Dia da Cidade do Maputo).

Esta situação tornou-se mais evidente em 1992, período em que país assistiu a assinatura do Acordo Geral da Paz. A partir desse momento, cada operador utilizava um conjunto de angariadores para poder competir com outros transportadores formais e informais. Neste período, os carros passaram a circular mais à vontade e sem correr o risco de assaltos pelos denominados, *bandidos armados*. E porque a frota da ROMOS diminuiu consideravelmente, deixando à sorte, a sua zona de exploração, aonde mais tarde, viria a ser assumida formalmente pela empresa Oliveiras e outros operadores (Virgínia, TSL).

Na JUNTA, operavam no momento de estudo, autocarros da TSL, Oliveira, Virgínia, camiões de cargas e transportes semicolectivos. O parque está dividido por pequenas parcelas já identificadas com as placas que indicam os trajectos para transportadores colectivos por um lado e para os transportadores semicolectivos de passageiros e cargas, por outro lado. Ao longo da estrada Av. de Moçambique, operam os *mini-bus* com a capacidade de 15 lugares, realizando os trajectos Maputo - Xai-Xai, Macia, Chibuto e Chókué. E ao longo da Rua Gago Coutinho, operam os "*mini-bus*" com a capacidade de 30 lugares e camiões de cargas, explorando os trajectos Maputo - Zavala, Inharrime.

O que constatamos é que os motoristas de autocarros com maior capacidade tendem realizar viagens relativamente mais longas que os outros.

E perguntamos porque os motoristas de autocarros com menor capacidade de carga tendem fazer viagens relativamente curtas que os de maior capacidade?

A resposta foi de que isso acontece dentro das estratégias de racionalizar os custos e benefícios. Torna-se mais lucrativo para os motoristas de autocarros com menos capacidade de carga realizar muitas viagens e mais curtas, porque compensam a sua desvantagem relativa. A sua lotação não é competitiva face aos outros autocarros.

Os motoristas de autocarros com maior capacidade de carga optam por viagens longas, porque acham que os seus autocarros não são competitivos, na medida em que os passageiros preferem viajar mais nos autocarros pequenos com 15 lugares, considerados pelos passageiros, os mais rápidos.

É essencialmente aos autocarros mais pequenos vulgos *ten years* que os *magayigayi* têm preferido fazer os seus trabalhos de angariação de passageiros a quem vamos direccionar o nosso projecto de pesquisa.

III- 3 Os *Magayigayi*

De acordo com alguns entrevistados a presença dos *magayigayi* no PTPI trouxe inicialmente um clima de insegurança que se traduzia em roubos de bens diversos, protagonizados por indivíduos que se camuflavam de *magayigayi*.

Os passageiros perdiam os seus bens porque apareciam muitos *magayigayi* ao mesmo tempo e adiantavam com a sua bagagem. E muitas vezes o passageiro apanhava um autocarro e a bagagem ficava noutra. E só ia dar falta pela bagagem ao chegar no seu destino. Esta situação permitiu que certos indivíduos desonestos e marginais, desviassem a bagagem dos passageiros.

Devido às crescentes irregularidades houve entre 1992 e 1994 em Xipamanine uma tentativa de repressão e desencorajamento da actividade dos *magayigayi*. A este respeito o fiscal do parque JUNTA, disse:

A intenção policial fora severamente criticada pela Liga dos Direitos Humanos, justificando que os angariadores têm o direito e o dever moral de buscar a sua sobrevivência. A sua interdição não só agudizaria a situação deles, como também da própria segurança local. Havendo boa colaboração, até os próprios magayigayi podiam lhes ser condicionados um sistema de autocontrolo por forma a evitar a presença de infiltrados no grupo. Depois de um processo de negociação, os magayigayi acabaram por ser readmitidos, com todos os riscos que eles representavam .

Actualmente, os *magayigayi* trabalham organizados sob o controlo de um fiscal do PTPI, por forma a evitar situações indesejáveis.

Segundo o fiscal, o PTPI da "JUNTA" até ao momento da pesquisa contava com cerca de 44 *magayigayi* registados. Todos eles estão fardados com um colete azul e crachás, de forma a distingui-los de outros indivíduos que, de quando em vez, aparecem para manchar a imagem dos *magayigayi*.

O Comando da Polícia da 10.ª Esquadra, tem um registo de cerca de 35 *magayigayi*. A diferença de números explica-se pelo facto da polícia não ter actualizado os seus dados. Segundo o fiscal existem alguns que estão por ser integrados, estando a exercer serviços à sombra de seus colegas.

Com esta organização a onda de roubos no PTPI da "JUNTA" reduziu-se drasticamente, graças, à coordenação entre o fiscal do parque com a polícia, no sentido de disciplinar a actividade dos *magayigayi*.

O fiscal do parque disse que, não obstante a segurança relativa, a Administração tem vindo a sugerir, a dissolução da colectividade informal dos ditos *magayigayi*. Disse-nos o fiscal do parque:

"Ao que parece, os magayigayi interessam mais os próprios transportadores semicolectivos de passageiros, na medida em que muitos dos transportadores e seus cobradores, não sabem escrever. Por isso procuram a ajuda dos magayigayi, que se dão a tarefa de registar no caderno, o nome, o destino e o seu respectivo preço, de viagem por cada passageiro que eles recebem.

Ao contrário dos Transportadores Colectivos de Passageiros como as Oliveiras, possuem bilhetes onde figuram os preços e os respectivos destinos já predefinidos. Isto facilita o trabalho do cobrador que lhe cabe apenas a função de marcar com caneta os destinos dos passageiros".

Mas na nossa percepção, os TSPI usam os *magayigayi*, como estratégia para fazer face à tremenda concorrência que se faz sentir ultimamente nos parques, devido ao maior afluxo de transportadores.

Existe uma comissão dos *magayigayi* no PTPI da "JUNTA", que tem controlado eventuais anomalias no seio da sua colectividade e procura responder aos seus interesses comuns tais como, os conflitos pela monopolização das rotas, limitação do número de *magayigayi* no PTPI da JUNTA, entre outros problemas. E isto configura naquilo que Liesegang (1998) chama de território social, que é um espaço exclusivo para um certo grupo poder exercer suas actividades para a sua sobrevivência. E num território social novamente estabelecido criam-se regras e comportamentos, pelos quais, os seus membros se devem reger e identificar. A Comissão, é também, uma estrutura que identifica os *magayigayi* como corporação

Corporações de *magayigayi* existem quase em todas as praças do país, bem como nos outros países. Por exemplo, na África do Sul, os *magayigayi* são tratados por *Organizer*, que significa organizador, e neste caso, organizam os transportadores e passageiros⁹. Também são conhecidos por *thouther* (em língua Tsuana) - do inglês 'tout', que significa angariar clientes. Em Manzini e Mbabane na Suazilândia existem também angariadores bastante agressivos.

Segundo disse um dos nossos entrevistados:

"Os angariadores sul africanos andam de um lugar para o outro à procura de passageiros, nas praças e nas companhias mineiras e através de telemóveis contactam os transportadores integrados na sua rede de relações. Devido à escassez de passageiros os transportadores trabalham com dois e mais angariadores. A forma de pagamento é consoante o número de passageiros conseguidos".

Um dos *magayigayi* que trabalha nos autocarros com o trajecto Moçambique - África do Sul, disse-nos em conversa que existem duas associações (LHUVUKANE e MOSALTAR) que registam autocarros e atribuem rotas aos transportadores. Os angariadores que aí trabalham recebem pela associação no final de cada mês. Confessamos não podermos aprofundar o caso de angariadores internacionais.

⁹ Informações fornecidas por transportador com trajecto Moçambique e África do Sul.

III- 3.1. Estrutura Etária, Origem Social e História de Trabalho dos *Magayigayi*

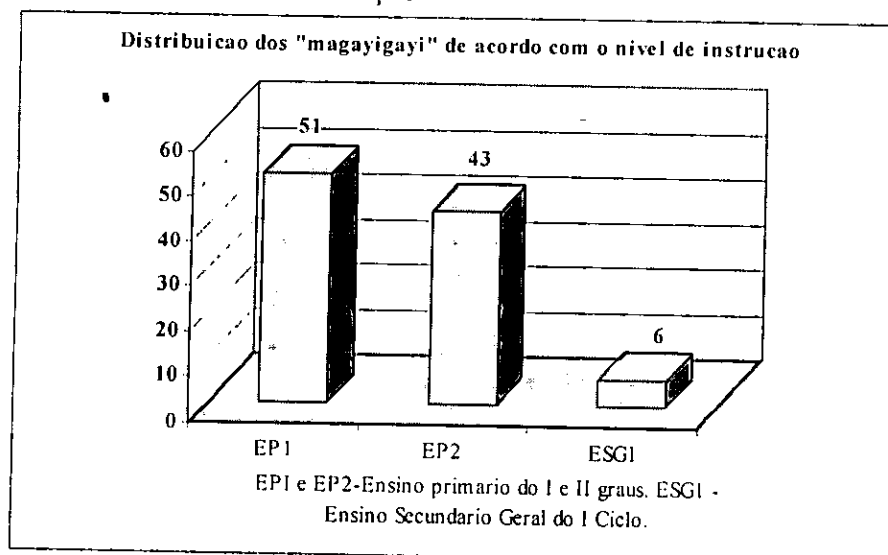
Os *magayigayi*, ou seja os angariadores, são indivíduos oriundas das famílias vulneráveis à pobreza¹⁰. Na sua maioria não têm uma formação que facilita a sua competição no mercado de trabalho formal. Cerca de 31% dos *magayigayi* trabalhava nas empresas ora privatizadas, outros 31% são ex. regressados da extinta República Democrática Alemanha (RDA) e Cuba, 11% desmobilizados de guerra e, para garantir a sua sobrevivência, viram-se obrigados a juntaram-se nos PTPI onde desenvolvem actividades informais, como angariadores de passageiros. (Ver a Tab. 2)

Tabela n.º 2: - Distribuição de *magayigayi* de acordo com as suas actividades antecedentes

Actividades anteriores	N.º de <i>magayigayi</i>	% de <i>magayigayi</i>
Artesão a conta Própria	1	3
Despedidos	11	31
Regressado/Alemanha	9	26
Regressado/Cuba	2	6
Desmobilizado de guerra	4	11
Nunca trabalharam	5	14
Estudantes	2	6
Ex. mineiro	1	3
Total	35	100

¹⁰ Pessoas vulneráveis à pobreza significa segundo Green (1991:59), grande risco de descer à margem da ou para a pobreza absoluta. As suas chances de viver acima do limite da pobreza absoluta são, no melhor dos casos, magras. Qualquer evento externo põe em perigo as suas possibilidades de escaparem à pobreza absoluta. Porém as famílias vulneráveis incluem muitos dos ex.-mineiros moçambicanos a trabalhar na África do Sul. Mesmo aqueles que têm emprego, são vulneráveis tomando em conta que o governo reduziu só em 1998 cerca de 21.114 postos de trabalho no aparelho do Estado, uma vez que, grande parte deles eram trabalhadores pouco qualificados e com poucas hipóteses de se manterem no emprego.

Gráfico 3: Grau de instrução



De acordo com o gráfico 3, confirma-se que os *magayigayi* concentrados no Parque, apresentam uma preparação escolar insuficiente para muitas actividades no actual mercado de trabalho.

Cerca de 94% dos *magayigayi* não concluiu o nível primário nos dois graus. Somente 6% atingiu um nível de escolaridade entre 8.^a e a 10.^a classes, que corresponde à nona classe do "Antigo Sistema".

O baixo grau de escolaridade entre os *magayigayi* que operam na "JUNTA", aliados aos outros factores acima descritos na Contextualização conjuntural (Cap. I- 6), condicionam de certa forma o tipo de actividades que eles realizam para sobreviverem. Todos os entrevistados afirmam que se tornaram *magayigayi* por falta de empregos formais, e manifestaram um desejo de reencontrar um emprego formal.

Durante a nossa entrevista constatamos que existem duas categorias de *magayigayi* os directamente "contratados" (veteranos) e "subcontratados" (aprendizes).

Os *magayigayi* "contratados" são aqueles que possuem um "contrato" directamente com os TSPI. Uns chegam a ter 10 a 15 "contratos" com patrões diferentes.

III . 3.2 Iniciação e Integração

Tem vindo a ser um costume no parque, que os *magayigayi* que tenham pelo menos acima de 7 contratos, em jeito de ajudar um iniciante-parente, eles sacrificam parte dos seus serviços à favor deste. Assim, o primeiro fica na condição de contratado directo, enquanto segundo fica na condição de um subcontratado.

Normalmente os *veteranos* trazem consigo um parente, um vizinho - um *maxaku* carente, e uma vez que não é conhecido na praça este, sacrifica parte dos seus serviços à favor do parente. O "subcontratado" ganha por cada serviço feito, cerca de 10% do valor que o dono do serviço recebe directamente do transportador. Durante este período o parente "aprendiz" do *veterano* é observado, legitimado e apreciado os seus serviços até lhe ser conferido o direito de concorrer a um seu "contrato" autónomo.

Um dos nossos entrevistados disse:

"Sabe! Se eu tiver um primo apresento-o aos meus patrões e passa a trabalhar comigo como subordinado e lhe dou uma parte do valor recebido pela carrada. Não ganha muito dinheiro, em contrapartida ganha confiança aos transportadores e à corporação de magayigayi, condição indispensável para assinar um contrato autónomo. Deste modo, o indivíduo que nunca trabalhou, poderá dificilmente lhe ser confiada um contrato com os novos transportadores contratantes. Pesa-me também a responsabilidade de examinar se a pessoa por mim subcontratada é ou não confiada, já que o trabalho em si, comporta movimentar dinheiro, pois a mais pequena falha na escolha da pessoa eu é que pago".

A autonomização do iniciante não implica automaticamente o corte *umbilical* com o seu *ponta-de-lança*, pois, este precisará ainda de um acompanhamento por parte do seu parente "veterano". Isto porque a actividade de angariação é bastante competitiva, e pressupõe que cada um procure ter um maior número possível de "contratos" em detrimento dos "desfavorecidos". Nesta corrida ao acesso de serviços, os *magayigayi* experientes manifestam um certo poder relativamente aos menos influentes, acumulam

um número cada vez maior de "contratos" na mesma proporção que os outros vão os perdendo.

A condição de aprendizagem, surge quase como uma etapa obrigatória, na medida em que, é durante esta etapa que o indivíduo é observado se tem a moral e a competência de pertencer à corporação.

Na verdade os eventuais TSPI que vão recrutar novos *magayigayi* fazem-no depois do parecer dos chamados *magayigayi experientes* que indicam as pessoas já habilitadas e competentes. É nas consultas onde reside o poder dos *magayigayi experientes* sobre os iniciados.

Portanto, ocorrem entre os *magayigayi* iniciantes ainda não legitimados e os transportadores dos semicolectivos, formas de reciprocidade negativa, onde o nível de conhecimento entre um e outro é fraco, permitindo deste modo, manifestações de roubo de receitas dos transportadores clientes.

III- 3.3. A Identidade dos *Magayigayi*

Os iniciados quando chegam no Parque, confrontam-se com o problema de identidade, para a sua integração. Sofrem um processo de identificação ao reclamarem ser aceites e reconhecidos pela corporação de *magayigayi*, à qual pretendem integrar-se. Dubar (1994) chama a este processo por identidade relacional.

Só se torna *magayigayi* quando os iniciados reconhecem os valores sócio-profissionais, com os quais, se identificam e para os quais foram socializados. Ao que Pinto (1991:218) chama de processo de identificação.

Mas para isso, antes devem passar por uma socialização, a qual, segundo Lave (1991) corresponde à "*participação periférica legítima*"(cf. II.2.2.2), e *identificação* segundo Pinto. Dizia um dos *magayigayi* por nós entrevistados, que:

"O trabalho de magayigayi é um trabalho complexo..., muitos acham que recebemos dinheiro de graça,....e eu agora posso dar um exemplo concreto, amanhã mesmo, posso te disponibilizar um autocarro para carregar, só para ter uma ideia, ... há de ver que não é fácil. Tem que ter uma certa filosofia, uma

preparação e, acima de tudo, ser uma pessoa adaptável às péssimas condições de trabalho de que estamos sujeitos..."

Na perspectiva de Liesegang (1998:4), a corporação de *magayigayi* corresponde a um território social, assente numa área de exploração colectiva exclusiva que assegure a sobrevivência. (cf. II.2.2.8)

A corporação de *magayigayi* tende caracterizar-se por uma autoregulação social; possui regras de comportamentos para assegurar o seu funcionamento e existência, transmitidos aos seus membros através de uma socialização permanente Liesegang (1998:5).

O indivíduo que entra no espaço social dos *magayigayi* e não se dê conta disso é muitas vezes avisado da sua transgressão pelos seus ocupantes através de agressões físicas ou da comunicação verbal Liesegang (1998:5). Isso acontece quando alguns transportadores desejam operar prescindindo os serviços dos angariadores.

Os *magayigayi* desenvolvem estratégias para sobreviverem de maneira mais adequada ao seu sistema psico-físico na luta diária pelo seu espaço social. Algumas pessoas observam-nos com desprezo e resultando deste modo o termo de *magayigayi*, entendido por muitos angariadores como algo pejorativo.

Em conversa com um dos *magayigayi*, disse que não gosta de ser tratado por *magayigayi*, pois esse nome é um nome de desprezo. Dizia um dos nosso entrevistados:

"Nós perdemos nomes pela procura da vida hoje somos chamados magayigayi, as pessoas nos vêem como um lixo, que nem um macaco porque o macaco as pessoas se preocupam para poder ver no jardim, mas nós não. Somos mal vistos, mas não quero dizer que há pessoas que não entendem isto. Há pessoas que entendem e elogiam.

Eu estou satisfeito porque agora temos um fardamento para ficarmos mais organizados ainda, e o Estado tem que procurar de todas as formas, oficializar isto como um trabalho que se reverte ao próprio Estado, tem de procurar forma de tributar um imposto legal para a nossa aposentação..."

III- 3.4. Domínio dos *Magayigayi* Sobre o Espaço da JUNTA

Os *magayigayi* exercem um certo poder na JUNTA o que é demonstrado pelo que acontece quando um passageiro entende tomar um autocarro à sua escolha. Os nossos entrevistados disseram que, alguns passageiros foram agredidos por angariadores só porque um motorista que vinha do parque de Xiquelene, entendeu passar pela "JUNTA" para cobrir a lotação. E os passageiros que corresponderam a vontade daquele transportador "pirata"¹¹ sofreram maus tratos e ameaças por *magayigayi*, em frente da polícia.

Um outro passageiro, disse-nos que, é frequente que um passageiro alugue um carro, para em seguida, o transportador ser obrigado a pagar os serviços de angariação de passageiros, independentemente dos *magayigayi* terem ou não lhe prestado os serviços. E os *magayigayi* sustentam que isso acontece dentro do acordo que eles fizeram com o transportador, e que não podem ser penalizados só porque o autocarro foi alugado e nem sequer são culpados por não terem trabalhado.

Os transportadores têm, muito das vezes, cumprido com as suas obrigações, pois temem algumas represálias e inviabilidade no uso dos seus serviços.

Na verdade, pareceu-nos que os *magayigayi* tenham um certo poder sobre os transportadores, os cobradores e sobre os passageiros, isto porque a sua acção é colectiva, bastando um reclamar para todos virem contra o suposto transgressor das suas regras. Casos há, em que uma simples reclamação dos transportadores ser colectivamente correspondido por ameaças dos *magayigayi*. O mesmo acontece com o passageiro quando a sua vontade não se faz respeitar.

Històricamente (comp. III-3) houve primeiro em 1992-4 uma conquista do poder na zona, seguido por uma negociação com órgãos do estado (fiscal, polícia) sobre as regras do domínio do espaço.

¹¹ Disse um dos *magayigayi* que chamam de "pirata" ao transportador que se desvia da sua rota ou do seu espaço de carregamento.

III- 4. OUTROS ACTORES

III- 4.1. Transportadores Semicolectivos de Passageiros e Interurbanos (TSPI)

Ao fim de cada viagem os TSPI comunicam a sua chegada ao fiscal do parque chamado Magagul, que em seguida, regista a hora, a matrícula do veículo bem como o trajecto que o transportador deseja realizar. Isto segundo um transportador, permite ao fiscal ceder, aos vários transportadores concorrentes o espaço de carregamento, conforme a ordem de chegada.

Segundo apuramos, os TSPI estão livres de escolher a rota que eles desejam fazer, desde que cumpram com o pagamento de uma taxa, por cada exploração e ocupação de espaço no parque, num valor único de 20 mil meticais ao fiscal. Este sistema é diferente dos operadores internacionais que seguem o trajecto Maputo-África do Sul, no qual, é a comissão organizadora que atribui as rotas.

No caso do operador ser iniciante, ele é obrigado pelas condições de concorrência recrutar um dos *magayigayi* influentes que lhe possa mobilizar e cobrar aos passageiros com um relativo sucesso.

Aos TSPI vulgo *ten years*, de 15 lugares, exploram geralmente as rotas de Maputo - Xai-Xai, entre os quais, trabalham os *magayigayi*. A receita de uma lotação completa é de 900 contos.

A preferência pelos serviços dos *magayigayi* reside, entre outras convicções, na ideia ou "crença" de que só eles é que tem um "*dom*" para lidar com passageiros e que pessoa alguma, o mesmo poderá faze-lo. Também os *magayigayi*, são um corpo organizado com interesses claros que fazem a todo custo, para que eles sejam únicos a trabalhar, de tal forma que, o transportador que prescindir os seus serviços possa encontrar barreiras para o exercício das suas actividades.

A tarifa dos transportadores semicolectivos é relativamente mais cara que a dos transportadores colectivos. Até Agosto de 2002 obedecia ao seguinte preçário: (cf. Tab.3).

Tabela n.º3: Distribuição Comparativa das Tarifas Praticadas entre os Transportadores Semicolectivos e os Transportadores Colectivos de Passageiros¹²

Trajectos	Preços dos TSPI		Preços das Oliveiras (em MT) *	
	MT	Lotação	Normal	Expresso
1. Maputo - Macia	40.000,00	15 lugares	35.000,00	45.000,00
2. Maputo - Chókué	50.000,00	15 lugares	40.000,00	60.000,00
3. Maputo - Xai-Xai	50.000,00	15 lugares	40.000,00	60.000,00
4. Maputo - Chibuto,	60.000,00	15 lugares	60.000,00	—
5. Maputo - Zavala	70.000,00	25-34 lugares	60.000,00	70.000,00
6. Maputo - Inharrime	80.000,00	25-34 lugares	70.000,00	100.000,00
7. Maputo - Cumbane	—	—	75.000,00	110.000,00
8. Maputo - Inhambane	90.000,00	> 34 lugares	80.000,00	120.000,00
9. Maputo - Maxixe	90.000,00	> 34 lugares	80.000,00	120.000,00
10. Maputo - Massinga	100.000,00	> 34 lugares	95.000,00	135.000,00
11. Maputo - Vilanculos			135.000,00	180.000,00

*Informação fornecida pelo Fiscal das Oliveiras, senhor Fernando Zacarias Mavonho.

De acordo com a tabela 3, constatamos que, de Maputo a Chibuto, Macia, Chócué e para Xai-Xai, tendem circular pequenos autocarros TSPI com 15 lugares, vulgo "ten years".

Enquanto, as rotas de Maputo a Zavala e Inharrime há tendência de serem operadas por autocarros com 25-30 lugares.

E as rotas de Maputo a Cumbane, Inhambane, Maxixe, Massiga e até Vilanculos da área dos informais, tendem ser frequentadas por autocarros com maior lotação.

Os TCPI (Oliveiras, TSL, ETRAGO, Virgínia e Panga Panga), trazem o seu pessoal, não obstante por vezes precisarem dos *magayigayi* apenas para lhes fazer o *marketing* - disse-nos o fiscal em serviço no parque.

¹² A tabela foi elaborada com base em entrevistas aos passageiros, angariadores e aos fiscais, entre Julho a Agosto de 2002, na JUNTA em Maputo.

Constatámos durante a nossa pesquisa que os TSPI andam com um excesso de lotação. Um autocarro *ten years* avaliada para 15 lugares chega a forçá-lo 18 lugares sem contar com a carga dos passageiros. O que torna maior o risco, em caso de acidentes de viação. Constatou-se também, que os TSPI, na sua maioria não estão assegurados, alegando a falta de condições financeiras para pagar seguros.

O mais paradoxal, é que os passageiros têm preferido viajar nos "chapas", com o argumento de que eles são mais rápidos, sem porém, equacionar a precariedade do seu estado mecânico. Por exemplo, um passageiro, *"já ficou um dia inteiro para poder chegar em Xai-Xai, justamente, porque o chapa, no qual vinha, avariou duas vezes pelo caminho"*.

A Seguradora Internacional numa entrevista concedida à Televisão de Moçambique (TVM), no Programa Espaço Público¹³, falando sobre a nova Lei de Seguros Obrigatórios, mostrou-se céptica quanto à possibilidade de virem aceitar os transportadores semicolectivos. Pois, estes representam um grande risco, pelo facto de estarem a operar em condições técnicas deficientes. As suas viaturas estão degradadas e poderão certamente prejudicar a empresa Seguradora porque estará constantemente a ser chamada a responder ocorrências de acidentes de viação.

Na nossa óptica, os TSPI deviam também ser obrigados a assegurar os seus autocarros, pela responsabilidade que lhes impõe a sua actividade, ordenando-os a regularizar a questão da degradação técnica dos seus autocarros.

III- 4.2. Transportes Colectivos de Passageiros e Interurbanos (TCPI)

Segundó os entrevistados são TCPI, os operadores formais, como as empresas Oliveiras, TSL, Panga Panga, Virgínia, ETRAGO, entre outras com as mesmas características.

À primeira impressão, os TCPI, não nos pareceram estar a usar os serviços dos *magayigayi*. Todavia, fomos constatando que, estes, possuem alguns homens, que

¹³ TVM, Espaço Público, (domingo, dia 18 de Agosto de 2002)

embora não se identificando com *magayigayi*, realizam o mesmo trabalho, disputando passageiros com estes, não obstante, possuírem características relativamente diferentes. Enquanto os que trabalham nos TSPI recebem logo pela conclusão dos serviços e podem trabalhar com vários transportadores, os que trabalham nos TCPI recebem no final do mês e só podem trabalhar naquelas empresas que os contrataram.

Em entrevista com os TCPI, mostraram que entre eles e os TSPI há uma relação de conflito e atiram todas as acusações de arbitrariedades e abusos para os semicolectivos.

Segundo o fiscal das Oliveiras, o PTPI da JUNTA foi inicialmente requerido junto ao proprietário Manuel Nunes e explorado pela Empresa Oliveiras. Mais tarde apareceu um transportador Paulo, depois a Virgínia e muitos outros. Já se tentou reclamar junto da Administração, pelo menos para acabar com a actividade dos *magayigayi* que retiram passageiros bem em frente dos autocarrós Oliveiras. Recordou que as Oliveiras para operar nas zonas que antes eram operadas pela ROMOS teve que fazer um pedido formal, o que não vem acontecendo com os outros operadores".

III- 4.3 Cobradores dos Semicolectivos de Passageiros

Quando um autocarro chega nos parques terminais, os *magayigayi* retiram aos cobradores a sua função. Depois das cobranças, estes, entregam a receita ao motorista em troca de um pagamento.

Os *magayigayi* manifestam um certo poder sobre os cobradores, pois, os primeiros constituem uma colectividade relativamente organizada que a dos cobradores. Deste modo, os cobradores e os motoristas não têm conseguido neutralizar os esquemas dos *magayigayi*, que procuram a todo o custo monopolizar os serviços no parque.

Porém, se se admitisse que os cobradores realizassem normalmente a sua função, obviamente que a corporação de *magayigayi* deixaria de ser relevante para os TSPI.

A relativa falta de poder dos cobradores deve-se ao facto de não terem motivos para entrar em pé de guerra com os *magayigayi*, uma vez que, em termos de interesse, sem ou com a presença dos *magayigayi*, eles não têm nada a perder. Pelo contrário, a sua

presença só os beneficia, escusando-se de perder a voz chamando os passageiros, à semelhança do que fazem os cobradores em transportes urbanos.

Um dos cobradores denunciou a desonestidade de alguns *magayigayi*, pois, não raras vezes, que eles apresentam dinheiro em falta sob o pretexto de alguns passageiros pagarem menos porque não chegam a terminal. E feita a viagem observa-se que quase todos chegam a terminal. Pelo que se sabe, os *magayigayi* cobram o preço único a todos os passageiros, independentemente destes chegarem ou não a terminal. Essa prática desonesta surge dentro das estratégias dos angariadores para ganhar mais do que o valor acordado. Esta atitude pode-se traduzir naquilo que Carlos Cardoso, então editor do MediaFax, falava que os "*cabritos comem onde estão amarrados*", isto é, que simplesmente procuram à sua volta o máximo de capim que possam comer, (Cardoso citado por Hanlon, 1997:171).

Perguntando porque não são os próprios cobradores a efectuar as cobranças aos passageiros?

Um dos cobradores disse-nos que, o cobrador não tem nenhuma influência nos PTPI e todos eles já vem consciencializado de que só os *magayigayi* é que podem e devem efectuar as cobranças. Assim, mal que o autocarro chega os *magayigayi* aparecem e tomam conta do trabalho e aquele que desejar fazer por si, é lhe inviabilizado.

Exceptuam-se os autocarros de TSL e Oliveiras que são grandes empresas e com tradição, que dispensam qualquer necessidade de *marketing*, nos moldes em que vem sendo feito pelos *magayigayi*, pois, estes, sem investir muito no *marketing* ganham passageiros automaticamente.

Os magayigayi surgem dentro das estratégias de promover o marketing, considerado um importante instrumento para o sucesso na luta de concorrência, face ao grande afluxo de operadores formais e informais.

Sobra para os cobradores a função de cobrar apenas a taxa de carga dos passageiros, efectuada na altura em que o passageiro chega ao seu destino, cujo valor se converte numa espécie de subsídio suplementar ao seu rendimento mensal.

III- 4.4. Passageiros

Segundo alguns passageiros, afirmam que ultimamente os *magayigayi* realizam uma actividade que é de louvar, e reconhecem que antes eram agredidos por estranhos, e vezes há, que perderam os seus bens. Ficava mais difícil para aqueles que levavam muita bagagem, pois, muitos chegavam a perder os seus bens durante a disputa entre cobradores e *magayigayi* marginais, criando-se assim uma confusão tal, que não era fácil saber para que autocarros os seus bens tinham sido levados.

Actualmente, os roubos reduziram-se consideravelmente, graças a acção de polícia e da nova atitude e disciplina dos *magayigayi*. Não obstante existir ainda alguns passageiros que olham para os *magayigayi* como gente agressiva que maltrata passageiros e os manipula a seu *bel-prazer*.

Muitos são os que têm obrigado os passageiros a tomar um autocarro, que eles desconfiam do seu estado mecânico.

Há vezes que um passageiro encontra dois ou mais autocarros fazendo a mesma rota, ou que pelo menos, um passa pela sua zona, e o passageiro não pode optar por um ou por outro que não seja aquele que esteja dentro dos seus esquemas de trabalho.

III- 4.5. Polícia da República de Moçambique (PRM)

O Subinspector do Comando da PRM da 10.^a Esquadra disse-nos que existe na JUNTA um posto policial, que trabalha 24 horas por dia e, em todos os dias da semana. Três elementos permanentes representam o número de polícias afectos naquela unidade, pelo comando da 10.^a Esquadra da polícia. A sua maior intervenção tem sido a resolução das questões de roubos, conflitos entre *magayigayi* e transportadores, conflitos resultantes da concorrência promovidos por aqueles que não querem seguir a bicha, entre outros problemas. Sobre a luta de concorrência, o Subinspector da PRM disse:

"Ex.: Maputo - Chibuto e Maputo - Xai-Xai, são duas rotas consideradas distintas. No entanto, os transportadores que usam a rota de Maputo - Chibuto passam pela Cidade do Xai-Xai e poderão levar os passageiros do Xai-Xai. O que acontece é que, os transportadores e os magayigayi que explorarem a rota de Maputo - Xai-Xai, não deixam os da rota de Chibuto beneficiarem-se dos passageiros do Xai-Xai, o que causa conflitos e discussões que apelam a intervenção das forças policiais".

Para além de manter a ordem, a polícia do Posto tem colaborado com as autoridades da Administração representadas por um fiscal, enviado especialmente para efectuar cobranças da taxa de exploração e ocupação do espaço a todos os TSPI em operação naquele parque da "JUNTA".

Perguntamos que estratégia a polícia tem elaborado para conseguir controlar a actividade dos magayigayi

Segundo o Subinspector do Comando da PRM, disse-nos que a unidade policial em coordenação com o fiscal e o Secretário do bairro, bem como com a própria corporação de *magayigayi*, concordaram em criar um sistema de registos de dados sobre as residência e os nomes dos *magayigayi* e dos seus respectivos patrões. São obrigados ainda a usar uniforme acompanhado por um crachá com um número de identificação. Todos estes dados, permitem a polícia controlá-los e responsabiliza-los em caso de ocorrência de roubos ou desaparecimento de receitas.

Esta nova organização dos *magayigayi*, não só facilita o trabalho da polícia, como também ajuda os próprios passageiros a identificar melhor os *magayigayi* que têm movimentado a sua bagagem.

Os polícias controlam e conhecem todos os *magayigayi* que operam na "JUNTA" e por isso existe uma relativa disciplina no seio da sua corporação.

Um facto curioso é que os polícias que ali operam presenciam com maior naturalidade o excesso de lotação, atendendo que o papel da polícia vai para além de evitar roubos e conflitos de concorrência, visa também disciplinar os transportadores a respeitar a lotação.

O Subinspector da PRM admitiu porém, a hipótese de, nos fins de semana, que são dias de muito movimento, os transportadores poderem aliciar alguns polícias no sentido exceder a lotação. Mesmo assim, se partem com um excesso de lotação, naturalmente que são interceptados pela polícia de patrulha ou pela polícia montada nos postos de controle e os penaliza. Em conversa com os transportadores disseram-nos que, pelo caminho, estes, obrigam-se a fazer amizades com a polícia de patrulha ou dos postos de controle, a quem lhe paga 50 mil meticais, para não sofrer penalizações formais por causa do excesso de lotação.

Isso mostra que os polícias também estão envolvidos nos esquemas de corrupção ao aceitar serem aliciados pelos operadores semicolectivos e justificarem a sua impunidade. O nosso entrevistado disse-nos ainda que alguns transportadores têm explorado a linha interurbana sem a devida licença, justamente porque conhecem alguns polícias que lhes facilitam a circulação em troca de algum pagamento ilícito.

Soubemos por um dos *magayigayi* de que diariamente faz-se uma contribuição de 10 mil meticais por angariador que é repartida entre o fiscal e a equipa da polícia que está em serviço naquele parque. Isso poderá explicar a vulnerabilidade da polícia de entrar nas redes formadas pela corporação dos *magayigayi*, o que leva muitas vezes, a ficar impotente perante a um abuso e uma arbitrariedade eventualmente cometido pelos *magayigayi*. Também, inviabilizam qualquer iniciativa de um transportador que deseje dispensar os serviços dos *magayigayi*.

Poder-se-á inferir que há uma relativa dependência entre a polícia e os *magayigayi*, pois, a polícia vê vantagem nos serviços dos *magayigayi*, como também os *magayigayi* encontram protecção da polícia para a sua sobrevivência.

III- 4.6. Administração do Distrito Urbano-2

A Administração do Distrito-2 é um órgão local que governa e coordena todas as actividades formais e informais desenvolvidas no Distrito. Coordena com as diferentes instituições a emissão de recibos para o controlo das taxas pelo exercício da actividade transportadora na "JUNTA". Emite, também, senhas para justificar o pagamento da taxa de vendedor quer formal, quer informal.

A administração do Distrito-2 é representada no parque da "JUNTA" por uma comissão constituída por um fiscal nomeado pela Administração e pelo secretário do Bairro da Unidade 7. No entanto, cabe ao fiscal a função de cobrar a taxa pela exploração das rotas de transporte interurbanas, bem como a de organizar os transportadores, os passageiros e os *magayigayi*.

A taxa pela ocupação do espaço varia de parque para parque e, no caso concreto da "JUNTA", a taxa é de 20 mil meticais, contra a de 30 mil meticais cobrada em Xai-Xai.

Não existe uma relação directa entre os *magayigayi* e o pessoal da Administração, porém, este intervém no controlo da actividade destes e responsabilizando-os.

Na verdade são os *magayigayi* que tratam de procurar o transportador a quem o chamam de patrão.

Portanto, os cobradores, os motoristas, os passageiros, a polícia, o fiscal do parque, o secretário do bairro, não participam directamente na actividade de angariação de passageiros, mas é na interacção com estes actores, que as relações de *magayigayi* se desenvolvem.

III- 5. Redes de Solidariedade e Estratégias de Sobrevivência de *Magayigayi* no PTPI da JUNTA

III- 5.1 Redes Sociais como Estratégias de Sobrevivência dos *Magayigayi*

A noção de rede, vai permitir compreender como é que os *magayigayi* conquistam o seu território social.

A ruptura da solidariedade nacional vindo do estado, fez com que os indivíduos desprovidos da protecção social buscassem sobrevivência na solidariedade local. A fraca capacidade de providência do Estado, no que toca a área do emprego, obrigou as pessoas a procurar outras formas de prover as suas necessidades básicas. É neste contexto que surgiu a corporação dos *magayigayi*, os vendedores ambulantes nos passeios, nas esquinas e outros lugares impróprios. No exercício destas actividades as pessoas vão-se conhecendo umas com as outras, intercomunicam-se sobre as melhores fontes de rendimento, negócios mais lucrativos. Informam-se do que podem e aonde trabalhar ou vender com um relativo sucesso, daí que começam a produzir-se redes para cada tipo de actividade informal: redes dos transportadores semicolectivos, dos *magayigayi*, de vendedores de bebida, de produção e venda de carvão, de vendedores de talhões, etc.

As redes sociais vão ser esta teia de relações de interconhecimento, de reconhecimento e de entajuda mútua, baseadas em laços de parentesco, de vizinhança, através das quais, pequenos grupos sociais trocam bens e serviços, numa base não mercantil e que funciona numa lógica de reciprocidade.

Desta feita, propusemo-nos descrever as redes sociais dos *magayigayi* no Bairro de Unidade 7, no PTPI da JUNTA, para percebermos quem são os que praticam a actividade, como se integram e como sobrevivem.

No PTPI da JUNTA trabalha um número limitado de *magayigayi*, dada a sua pequena dimensão, que não pode comportar um número assim elevado. Associa-se nisso, o facto da actividade comportar grandes responsabilidades, tomando em conta que, os *magayigayi* não somente têm a função de convencer e mobilizar os passageiros, como também a de cobrar e contabilizar o dinheiro resultante das cobranças efectuadas aos passageiros por eles conseguidos. Feita a cobrança apresentam as contas aos

transportadores seus patrões em conformidade com o registo do caderno. A trabalharem assim, fica claro que ninguém poderá integrar-se na colectividade senão por intermédio da confiança dum amigo, vizinho - de um dos *maxaka* - já conhecido na praça. O que dá relevância para a integração de *magayigayi* às redes sociais, configuradas numa teia de relações de interconhecimento, de conhecimento mútuo e de entreajuda baseadas em laços de parentesco, de vizinhança, de amizade, através das quais, os *magayigayi* trocam bens e serviços, em situações semelhantes às relações desenvolvidas na Sociedade de Providência. (ver Cap. II.2.2.6, sobre a conceptualização). O mesmo acontece com os transportadores que queiram operar, recrutam *magayigayi* a partir dos que já estão integrados na sua corporação.

A nossa constatação, foi que de facto, as redes sociais são os maiores focos de integração dos *magayigayi* no Parque dos Transportadores de Passageiros Interurbano do Bairro de Unidade 7 - "JUNTA". Elas são criadas por meio de amizades, parentesco, vizinhança ou proveniência, resultantes da incapacidade do Estado de providenciar o bem estar social, o que leva à criação das redes informais para exercer as funções sociais não conseguidas pelo Estado, sobretudo na área do emprego formal.

III- 5.2.. Outras Formas de Entreajuda para a Sobrevivência dos *Magayigayi*

Os *magayigayi* desenvolvem várias formas de solidariedade local e, dentre elas, está o *xitique*, que surge no âmbito das estratégias de poupança diária, por forma a beneficiar de um microcrédito informal. O objectivo do *xitique* é de permitir ao beneficiário um financiamento para a realização de grandes despesas como construção, compra de roupa, louça, entre outras coisas.

Existem duas modalidades de *xitique*, semanal e mensal. Os locais de *xitique* são também espaços da criação de redes de solidariedade e de entreajuda, pois casos há que um membro, por motivos vários pede um adiantamento para resolver questões pontuais (cerimónias, funerais, etc.). Também, se um dos membros do *xitique* faltar ao serviço, obrigam-se os outros a trabalhar por aquele, por forma a evitar a ruptura ou descontinuidade do *xitique*, não obstante, o membro ausente perder o resto da receita do dia.

III- 5.3. A Solidariedade local como Estratégia de Sobrevivência dos *Magayigayi*

Quando as pessoas não são integradas em sistemas de solidariedade nacional, buscam solidariedade local e sobrevivem neste sistema. Mobilizam características sociais e identidades, que podem ser étnicas, profissionais, religiosas, entre outras.

A solidariedade local constatada no PTPI da JUNTA, mostra que existem reciprocidades entre os *magayigayi* e os transportadores. E reciprocidades entre os *magayigayi* uns com os outros.

III- 5.3.1. Redes de solidariedade local entre os *Magayigayi*

Numa actividade de grande irregularidade, como é a dos angariadores, o acesso ao trabalho é enorme entre diferentes *magayigayi*. Sempre que um deles não tenha serviço, o seu relacionamento encoraja-o que peça e outros sejam obrigados a dar. Esta circulação de serviços, por dádiva, entre os *magayigayi* menos e mais beneficiados, gera uma tendência permanente para um reequilíbrio no acesso aos serviços essenciais à sobrevivência, assegurando a igualdade dos grupos face à sua reprodução.

As relações dentro da corporação dos *magayigayi* e da rede dos aliados - *maxaka* - são dominados pelo princípio de que todos têm o direito e obrigação de pedir e de dar, favorecendo e garantido por um conjunto de instituições em que a generosidade é uma das mais importantes virtudes e forças de *magayigayi*.

Dizia um dos nossos entrevistados que no seio da corporação, quando um membro estiver desocupado em determinada altura, deve ajudar aos outros com serviços acumulados. E isso ocorre na expectativa de virem também, a ser ajudados num dia que aparecerem ao mesmo tempo muitos transportadores ao seu cuidado.

Este comportamento desemboca naquilo que Sahlins designou por lógica de *reciprocidade generalizada*, na medida em que nunca se sabe quando vai ser a retribuição do gesto generoso de que fizeram pelos outros.

Numa primeira fase e até em relação aos parentes iniciantes, constatamos na JUNTA, outras formas concretas de reciprocidade por exemplo, partilhar voluntariamente serviços de angariação com parentes iniciantes, sem nenhuma expectativa de retorno

material directo. Não porque não se deve retribuir, mas que a expectativa de reciprocidade fica desde então, indefinida quanto ao tempo. A retribuição pode, assim, ser quase imediata ou então nunca se dar, como pode acontecer com alguns parentes iniciantes que nunca chegarão a ajudar aos outros brevemente, no entanto, as obrigações dos *magayigayi veteranos* para com iniciantes não falham. A incapacidade de retribuir, ou de dar tanto quanto foi recebido, não faz que os *magayigayi veteranos* parem de doar os serviços de angariação em favor dos despossuídos, por muito tempo.

III- 5.3.2. Formas de Solidariedade local Produzidas entre os *Magayigayi* e os Transportadores dos Semicolectivos

Os contratos são estabelecidos entre os *magayigayi* e os transportadores numa lógica de reciprocidade "equilibrada" no sentido teórico, semelhante à referida por Sahlins (1970), que refere a trocas directas, onde a reciprocidade é equivalente ao costumeiro das coisas recebidas e é feita sem atraso. A retribuição é feita imediatamente depois da recepção dos bens. Quer dizer, os *magayigayi* realizam o trabalho na convicção de que logo que terminar receberão um valor correspondente ao serviço realizado. Nestas obrigações bilaterais os dois signatários têm a mesma qualidade de devedor e credor e, é necessário, que, para isso, cumpram a obrigação. Este gesto negocial acontece porque as relações de reciprocidade só são precisas entre duas pessoas quando predomina o espírito de confiança.

Concordando com Sahlins (1970:131) os *magayigayi* e os transportadores entendem-se, no entanto, como partes de interesses económicos e sociais separados, pois, quando um transportador falha em fazer o respectivo pagamento em período de tempo limitado, surgem conflitos. O que entre parentes próximos no sentido sociológico, tal cálculo não haveria de acontecer.

III- 6. Conclusões

Os *Magayigayi* são a força de trabalho local, com dificuldades de inserção no mercado formal de trabalho. Estruturaram-se como corporação, auto-organizam-se em grupos e criam o seu próprio sistema de normas vinculativas.

Em Moçambique onde devido à guerra civil e crise económica a solidariedade nacional vinda do Estado é escassa, proliferaram organizações populares e autónomas. Na praça da JUNTA por exemplo, surgiu uma corporação de *magayigayi* que se administra por si mesma, para assegurar a sua sobrevivência. Neste contexto, nasceu um espaço social, uma ordem e uns serviços básicos, os quais, pouco e pouco foram-se impondo à margem das distantes instituições públicas, apoiando-se em seu próprio *saber fazer* e na solidariedade e identidades locais (comp. II.2.1), ao que gerou o sector informal.

O PTPI é um espaço que surgiu, com as regras negociadas formal e informalmente, caracterizado pela partilha de rendimento dos angariadores com o fiscal e a polícia.

No quadro das relações intra corporação os membros mais antigos, avaliam e integram os novos membros na corporação num processo de aprendizagem situada (comp. II.2.2.7).

A sua integração é geralmente *apadrinhada* por *magayigayi* parentes do iniciante. Ninguém dos que eram novos membros da corporação conseguiu integrar-se, senão por intermédio de um amigo ou familiar já antes integrado.

Os *magayigayi* já integrados cultivam um comportamento de pedir ou de dar parte do trabalho aos *magayigayi* desprovidos em dias de maior falta de transportadores. Isto porque, como diz Mauss, o relacionamento social é de reciprocidade obrigatória, pois cada indivíduo tem a obrigação de dar ou de retribuir, isto é, os que dão *hoje* esperam *amanhã* uma ajuda ou um gesto de solidariedade em alturas de menor afluência de transportadores sob o seu cuidado.

Podemos portanto, perceber quão importantes foram a solidariedade e identidades locais na criação de novos espaços sociais, tanto para a iniciação assim como para a posterior integração dos *magayigayi* na sua corporação.

A corporação dos *magayigayi* surgiu em resposta à ausência da solidariedade nacional, concretamente, o emprego formal. Neste âmbito, os *magayigayi* recorrem à solidariedade local criando o seu território social e uma sociedade de providência para buscar ajudas imediatas para a sua sobrevivência.

CAPÍTULO IV: CONSIDERAÇÕES FINAIS



Nas considerações finais, pretendemos afirmar que o Estado moçambicano não conseguiu preencher as funções historicamente assumidas no contrato social de 1975, tais como a prestação de serviços públicos, a responsabilidade pelo bem estar social e criação do emprego. As pessoas buscam e sobrevivem na solidariedade local, onde criam novas identidades, como por exemplo, a corporação de *magayigayi* que manifesta interesses económicos e sociais.

O nosso Estado, não consegue estender o bem estar social para todos os estratos sociais, do norte ao sul do país, abrindo assim espaços para as pessoas identificarem-se mais com as etnicidades e com grupos com quem constróem as suas relações primárias.

Na presente dissertação descrevemos e analisamos as práticas dos *magayigayi* como uma alternativa de sobrevivência face à falta de emprego formal.

Constatamos que a prática informal dos *magayigayi* constitui um elemento fundamental no alívio à pobreza das famílias desta corporação.

Vários factores, políticos, sociais, económicos, estão ligados ao surgimento e desenvolvimento da actividade de *magayigayi* em Moçambique. De uma forma geral, podemos, inferir que, a presença de *magayigayi* está associada à crescente privatização das empresas, o que originou o desemprego.

Embora tenha havido um esforço da polícia para acabar com a corporação de *magayigayi*, torna-se imprescindível dizer que, enquanto não forem criadas outras condições alternativas para a sobrevivência deste grupo alvo, as instituições locais não terão forças para resistir à pressão da pobreza, ganância e subornos de pessoas com o poder local.

Surgiu neste contexto, um território social com alguns sinais de autonomização, mas que age na estrutura estatal através da coordenação com a polícia.

Concordando com Boaventura Sousa Santos (1995), nós pensamos que a emergência destas redes têm a ver com o enfraquecimento do Estado de Providência. Como também, depende do reconhecimento do estado de direito, da auto-organização de espaços, seja de forma formal (associações, leis), ou seja de forma informal.

Pensamos que as nossas constatações expostas ao longo desta dissertação e das conclusões confirmam as hipóteses delineadas no Capítulo I-3.

BIBLIOGRAFIA

- ABRAHAMSSON, Hans & NILSSON, Anders, (1998), *Moçambique em Transição: Um Estudo da História de Desenvolvimento durante o período 1974-1992*, Goteborg-Suécia. Pp. 49
- ANDRADE, Ximena, (1992), Para uma Reflexão Sobre o Sector Informal Cidadino. In: CEA/UEM. *Estudos Moçambicanos* n.º 11/12. Maputo, CEA/UEM. Pp. 79-92.
- ARAÚJO, Manuel, (1994), A Cidade de Maputo: Crescimento Demográfico e Transformações Sociais, In *III CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS*, (1994), "Dinâmica Multiculturais Novas Faces Outros Olhares, VOL.II, Edição das Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Estudos e Investigações, pp. 315-322
- ARTHUR, Maria José, (1988), *Contextes et Logiques Sociales de la Petite Production Marchande a Beira, Mozambique*, Tese sob Direcção de Monsieur Michel Samuel, Universidade de Paris VIII.
- BARNES, J.A., 1969, "Networks and Political Process" in J. Clyde Mitchell (ed.) *Social Networks in Urban Situations*, Manchester: Manchester University Press, pp. 51-71". (Em Português In FELDMAN-BIANCO (Org.) B., *Antropologia das Sociedades Contemporâneas - Métodos*. Pp.: 158 - 189).
- BEKKERS, Hans, STOFFERS, Wim, (1995), Medicion del Empleo no Setor no Estruturado del Pakistan: Ensaio de una Nova Metodologia. In: *Oh Revista Internacional de Trabajo*, Vol. 114, n.º 1, Genebra. Pp. 21-42.
- BOUDON, Raymund, et al. 1990. Dicionário da Sociologia. Publicações Dom Quixote, Lisboa.

CASTELO-BRANCO, Carlos Nuno, (1995), Ajustamento, Desenvolvimento e Desafios para os Sindicatos em Moçambique, *Conferência sobre a Dimensão do Ajustamento Económico em Moçambique*, OTM-CS.

CHICHAVA, José A., (1998), O Sector Informal e as Economias Locais, Maputo. Pp.6

COQUERY-VIDROVITCH Catherine, NEDELEQUE, Serge (ed.), (1992), *Tiers-Monde: Informal em question*, Paris: Harmattan. Tradução do DAA, Pp. 17-22

CRUZ e SILVA, Teresa, et al., (1998), "Carências Sociais na Periferia da Cidade de Maputo: Os casos de Chamanculo, Albasine e Zimpeto. Pp: 4-14

CRUZ e SILVA, Teresa, et al., (2003), As Redes de Solidariedade como interveniente na Resolução de Litígios: O Caso da Mafalala In: Boaventura de Sousa Santos & João Carlos Trindade (Org.), *Conflito e Transformação Social: Uma Paisagem das Justiças em Moçambique*, Porto: Afrontamento, Vol. II; 427 – 450.

DEMO, Pedro, (1989), *Sociologia: Uma Introdução Crítica*, 2. Edição, Ed. Atlas, S. Paulo. Pp.106-19

DIQUE, Lourenço Américo, (1990-1994), A Funcionalidade dos Transportes Públicos Urbanos na Cidade de Maputo, UEM-Maputo, Tese de Licenciatura em Geografia.

DICIONÁRIO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS, (1986) Fundação Getulio Vargas. Instituto de Documentação, R. de Janeiro

DUBAR, C., (1994) "Une Sociologie (empirique) de "Identités est-elle Possible?" In - GUTH, S. (ed.) *Une Sociologie des Identités est-elle Possible?*, Paris, L'Harmattan. Pp. 26-9

FERNANDES, António José, (colof.1995), *Introdução à Ciência Política: teorias, métodos e temáticas*. Porto, pp. 35-56.

HANLON, Joseph, (1997), *Puz Sem Benefício: Como o FMI Bloqueia a Reconstrução de Moçambique*, Maputo (CEA/UEM) Colecção Nosso Chão, 1ª Edição,

INE, (1998), II Recenseamento Geral da População e Habitação 1997. Resultados Definitivos, Cidade de Maputo. CENSO 97.

LAVE, Jean & WENGER E., (1991), *Situated Learning. Legitimate Peripheral Participation*. Cambridge: CUP. Pp. 26-58.

LIESEGANG, Gerhard, (1998), "Territorialidades Sociais e Identidades com Referência a Moçambique". In *Identidade. Moçambicanidade, Moçambicanização*. Editor Carlos Serra, UEM-Maputo, pp. 99-160

LOFORTE, Ana Maria, (1996), GÉNERO E PODER: *Entre os Tsonga de Moçambique*. Dissertação elaborada para obtenção de grau de Doutor em Antropologia, Instituto Superior de Ciências do Trabalho da Empresa, Lisboa. Pp.: 75-9.

LUNDIN, Iraé Baptista, (1986), *Estratégia de Sobrevivência na Cidade de Maputo - Uma Investigação Antropológica*. Departamento de Antropologia e Arqueologia, UEM. Pp.: 20-25

MAUSS, Marcel, (1974), "Ensaio Sobre a Dádiva: Forma e Razão da Troca nas Sociedades Arcaicas. [Extraído de *Année Sociologique*, segunda série, 1923-1924; t.I], pp:40-67; 163-183.

MENDONÇA, Cleonice Pitangui, (1994), "Negro: Cidadão Brasileiro?", *In III CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS. (1994), "Dinâmicas Multiculturais. Novas Faces, Outros Olhares, VOL.II*, Edição das Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Estudos e Investigações, PP. 711-721.

MULEIDE, (1994), *A Mulher e o Sector Informal no Bairro Jorge Dimitrov*, Maputo.

NHACA, Soares (1994), Desenvolvimento Real só com a Participação dos Trabalhadores, *In CASTELO-BRANCO, Carlos Nuno, (1994), " Desenvolvimento e Promoção do Emprego, In Moçambique: Perspectivas Económicas*, ed. Friedrich Ebert Stiftung, UEM, PP. 229-33. *Versão revista*.

NUNES, João Arriscado, (1995), Com mal ou com bem, aos teus te além: As Solidariedades Primárias e os limites da Sociedade-Providência, *In Revista Crítica de Ciências Sociais n.º 42. Pp.: 5 - 22*.

PINTO, J., (1991) "Considerações sobre a Produção Social de Identidade" - *In Revista Crítica das Ciências Sociais n.º 32*.

SANTOS, Boaventura Sousa, (1998), " As Novas Solidariedades" , *Visão n.º 256. Pp:34*.

SANTOS, Boaventura Sousa, (1995), Sociedade de Providência ou Autoritarismo Social. *Revista crítica das Ciências Sociais. 42. I-vi*

SAHLINS, Marshall D., (1970), *Sociedades Tribais*, 3.ª Edição, Zahar Editores, R. de Janeiro Pp.: 127-148.

SILVA, Ana Amélia da, (1994), Esfera Pública: Movimentos Sociais e a Luta pela Cidadania no Brasil Contemporâneo, *In III CONGRESSO LUSO-AFRO-BRASILEIRO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS*, (1994), "Dinâmica Multiculturais Novas Faces Outros Olhares, VOL.II, Edição das Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, Estudos e Investigações, pp. 581-591.

SITOE, Bento, (1996) Dicionário Changane-Português, Maputo: INDE, p.11

WORSLEY, Peter, (1970), *Introdução à Sociologia*, Publicações Dom Quixote, Lisboa.

VLETTER, Fion, (1992 a). Mozambique's Urban Informal Sector: Neglected Majority- Gabinete de promoção de emprego - Ministry of Labour - Maputo.

VLETTER, Fion de, (1992 b), Sector Informal Urbano: A Maioria Negligenciada, Tempo, n. 1141, pp. 30-9

Outras contribuições

Revistas:

Revista Tempo, de 29 de Outubro de 1995

Relatório do Comité Central do Partido Frelimo do III Congresso, 1977

Programas da Televisão

TVM, Debate Especial, dia 29 de Maio de 2000

TVM, Espaço Público, Domingo, dia 18 de Agosto de 2002

ANEXOS

Lista dos "magayigayi" contactados na JUNTA

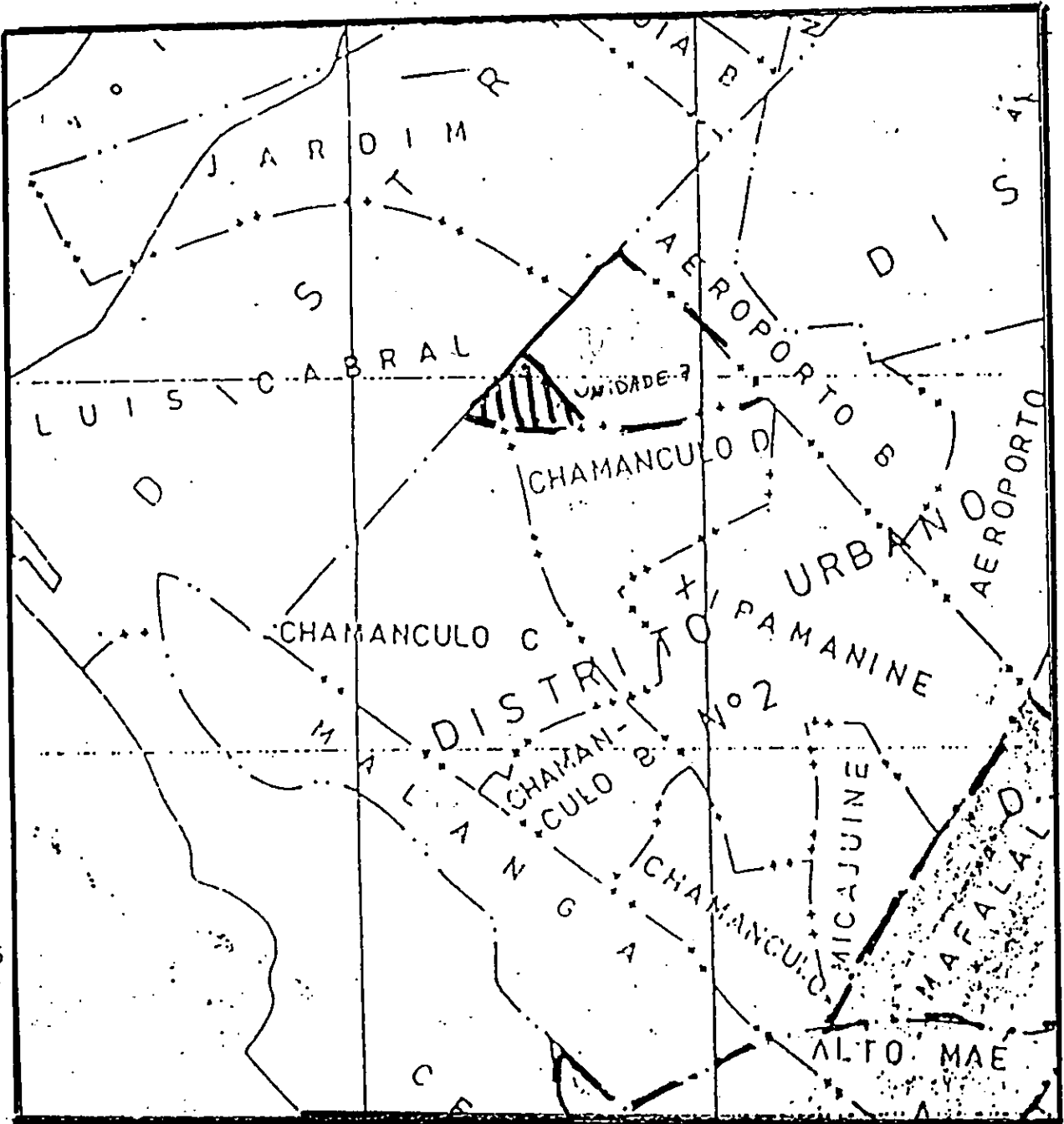
	Nome	Idade	Bairro	Act. anterior	Habilit
1.	Alberto Mucavel	30	Aeroporto B	Carpinteiro	5. ^a
2.	Américo Artur Pene	27	Jardim	Vendedor	6. ^a
3.	Aníbal Zefrino	23	25 de Junho	Despedido	7. ^a
4.	António Luís Balane	33	25 de Junho	Reg/Ger	5. ^a
5.	Arlindo Hilário Wate	30	Inhagóia	Estudante/95	6. ^a
6.	Aurélio Fabião	40	Ndlavela	Despedido	4. ^a
7.	Aurélio Luís Siteo	22	Magoanine	Restaurante	7. ^a
8.	Bem Vindo da Conceição	29	T/3	Vendedor	6. ^a
9.	Castigo Faranguane	30	Ndlavela	Reg/Ger	6. ^a
10.	Gabriel dos Anjos	34	Machava Sede	Reg/Ger	5. ^a
11.	Gildo Lorino Zandamela	29	Luís Cabral	Estudante/95	6. ^a
12.	Inácio Cardoso Nhatuve	27	25 de Junho	Despedido	6. ^a
13.	Ismael Afonso	27	Chamanculo C		6. ^a
14.	João Joaquim	36	Chamanculo C	Despedido	5. ^a
15.	Jonas Xavier	41	Unidade D	Despedido	4. ^a
16.	José Ventura Marrumbo	42	Benfica	Despedido	4. ^a
17.	Justino Vovó	30	Liberdade	Militar	5. ^a
18.	Langa	32	Ndlavela	Reg/ Cuba	9. ^a
19.	Leonardo Cumbe	30	25 de Junho	Reg/Ger	5. ^a
20.	Lourenço Venâncio	32	Zona Verde	Reg/Ger	5. ^a
21.	Manuel Alberto Macata	30	Infulene	Reg/Ger	5. ^a
22.	Manuel Jaime Ncovane	32	Aeroporto	Reg/Ger	9. ^a
23.	Maurício Pacule	34	Unidade D	Militar	5. ^a
24.	Nelson Francisco M.	23	T/3		7. ^a
25.	Orlando Vicente Siteo	44	Xipamanine	Reg/Cuba	4. ^a
26.	Paulino Eugénio Cau	32	Machatine	Mineiro/97	5. ^a
27.	Raimundo Ernesto	19	Aeroporto B		7. ^a
28.	Ramadane Issufo	55	Aeroporto B	Militar	4. ^a
29.	Roberto Carlos	32	Ndlavela	Reg/Ger	5. ^a
30.	Roberto Ernesto Boa	25	Luís Cabral	Despedido	6. ^a
31.	Salomão Isac	27	Inhagóia	Despedido	6. ^a
32.	Simão Nguambe	34	25 de Junho	Militar	5. ^a
33.	Vasco Simão Banze	28	Inhagoia	Despedido	6. ^a
34.	Viegas Comiche	29	Aeroporto B	Despedido	6. ^a
35.	Xavier Nhaquila	31	Inhagóia	Reg/Ger	5. ^a

Lista de outras figuras contactadas

1. Samuel Buque - chefe da Administração do DU-2
2. Pequenino - Secretário do bairro Unidade 7
3. Messias - Subinspetor do Comando de Polícia da 10 esquadra
4. Magagul - Fiscal do Parque
5. Fernando Zacarias Manhovo - Fiscal da Empresa Oliveira
6. Amilcar Domingos Tinga - transportador semicolectivo com 15 lugares
7. Malate - transportador semicolectivos de passageiro com 30 lugares.
8. Julieta António Pene - Passageira
9. António Bucuane - Passageiro
10. Mbeve - cobrador

CIDADE DE MAPUTO

DIVISÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO



Carta da cidade de Maputo
 Divisão político-administrativa

FONTE: DINAGECA

LEGENDA

- · — Limite Distrital
- + — Limite do bairro
- ▨ Praça da JUNTA

Escala : 1: 40 000

QUESTIONÁRIO DIRIGIDO AOS "MAGAYIGAYI" NA PRAÇA DA JUNTA

1. Idade
2. Natural de
3. Número de filhos
4. Número de agregados familiar (quantas pessoas no total vivem na sua casa na sua responsabilidade)
5. Estado civil: casado, viúvo, solteiro...
6. Estudou até que classe?
7. Antes de ser angariador onde é que fazia?
8. Há quanto tempo está aqui na praça como angariador?
9. Quantos patrões tem sob os seus serviços?
10. Como é que foi para conseguir ter pelo menos um patrão aqui?
11. Que dificuldades teve para conseguir um patrão?
12. Quem te ajudou para estar aqui?
13. Nos dias em não te aparecem os seus patrões na praça, quem te ajuda para conseguires o pão do dia?
14. Quanto tempo levou para conseguir ter patrões?
15. Quantos carros consegue despachar por dia?
16. Qual é o verdadeiro papel do angariador?
17. O que acontece quando o seu patrão for alugado por um passageiro? É obrigado a pagá-lo?
18. Quais as principais dificuldades do seu dia a dia?
19. Qual tem sido o seu relacionamento com os seus colegas e com os seus patrões?
20. Por quanto é que ganham por cada serviço feito?
21. Costuma fazer xitique? É diário ou mensal?
22. Se faz xitique, quantas pessoas nele participam e quanto tira cada pessoa?
23. Quais são as condições exigidas aqui para ser carregador angariador de passageiros?
24. O que significa a palavra "magayigayi"?
25. Gosta de ser tratado por esse nome? Porquê?
26. Existe uma associação que defende os vossos interesses à semelhança dos engraxadores e barbeiros?
27. Se houvesse oferta para um emprego formal, deixaria a actividade de angariador?
28. Porque será que optaste por ser angariador e não por outra actividade?
29. O que te levou a trabalhar aqui como carregador angariador de passageiros?
30. Por que acha que a sua presença como angariador seja muito importante?
31. Na sua opinião, porque será que há falta de emprego?

QUESTIONÁRIO DIRIGIDO AOS TRANSPORTADORES SEMI-COLECTIVOS DE PASSAGEIROS INTER-PROVINCIAIS

1. Idade.
2. Natural de.
3. Estado civil
4. Nível de instrução.
5. Antes de ser transportador semi-colectivo o que fazia?
6. O que fez para trabalhar aqui nesta praça?
7. Os trajectos são definidos na licença ou cada transportador escolhe onde queira operar?
8. Quanto é que paga pela exploração e ocupação espaço da JUNTA? E paga-se a quem?
9. Dão recibo depois do pagamento?
10. Se o senhor tem um cobrador qual é a necessidade de contratar um angariador?
11. Quanto cobra o angariador por cada serviço?
12. O senhor trabalha a conta própria ou por conta do patrão?
13. Se trabalha a conta do patrão quanto exige por cada viagem?
14. Quântos lugares tem a sua carrinha?
15. Quantas viagens faz por semana?
16. Quanto litros precisa para fazer uma viagem completa
17. Que dificuldades tem tido durante o vosso trabalho?
18. Há muito tempo existia angariadores de passageiros?
19. E por que será que hoje existam angariadores?
20. Qual é o papel dos angariadores?
21. Acha que vale a pena trabalhar com angariadores?
22. Os angariadores têm sido chamados *magayigayi*, o senhor conhece o significado do nome?
23. Existem sanitas aqui?
24. Como é feita o seu uso e a sua manutenção?
25. Qual é o seu relacionamento com os outros aqui na praça?

Distribuição Etária

Intervalo de classes	Nº de magayigayi	%
15 - 25	5	14
25 - 35	24	69
35 - 45	5	14
45 - 55	1	3
Total	35	100

Distribuição dos magayigayi por distritos

Distritos	Nº de magayigayi	%
DU-2	8	23
DU-5	14	40
MATOLA	13	37
Total	35	100

Grau de instrução

Nível de Ensino	N.º de magayigayi	%
Ensino Primário do I grau	18	51
Ensino Primário do II grau	15	43
Ensino Secundário do I Ciclo	2	6
Total	35	100

**QUADRO DA POPULAÇÃO POR SEXO SEGUNDO DISTRITOS, POSTOS
ADMINISTRATIVOS E BAIRROS.**

(Fonte: INE, CENSO 97)

Unidade	Total	Homens	Mulheres
Cidade-Maputo	966.837	473.728	493.109

Unidade	Total	Homens	Mulheres
DISTRITO-2	162.750	80.094	82.742
Aeroporto A	17.132	8.390	8.742
Aeroporto B	17.577	8.562	9.015
Chamanculo A	14.419	7.217	7.202
Chamanculo B	11.006	5.305	5.701
Chamanculo C	27.635	13.561	14.077
Malanga	17.651	8.742	8.909
Minkadjuine	9.349	4.691	4.658
Unidade 7	9.310	4.580	4.730
Xipamanine	24.133	11.924	12.209

CHEFES DO AGREGADO FAMILIAR DO DISTRITO-2

Unidade	Total	Homens	Mulheres
DU-2	29.375	20.608	8.767

**QUADRO DA POPULAÇÃO DE 5 ANOS E MAIS POR CONDIÇÃO DE
ALFABETIZAÇÃO (CENSO 97)**

Cidade-Maputo	Total	Homens	Mulheres
Não sabem ler	643.217	336.888	306.329
Não sabem ler e nem escrever	168.542	59.843	108.699