



**FACULDADE DE LETRAS E CIÊNCIAS SOCIAIS
LICENCIATURA EM ANTROPOLOGIA**

TRABALHO DE CULMINAÇÃO DE ESTUDOS

**Identities e práticas colectivas entre *Modjeiros* no Terminal Rodoviário do Xikhelene,
Cidade de Maputo**

Candidato: José Morais Muntana

Supervisor: Danúbio Lihaha

Maputo, Setembro de 2019

TRABALHO DE CULMINAÇÃO DE ESTUDOS

*Identities e práticas colectivas entre Modjeiros no Terminal Rodoviário do Xikhelene,
Cidade de Maputo*

Candidato: José Morais Muntana

O júri

O supervisor

O presidente

O oponente

Declaração de Originalidade

Declaro que o presente trabalho de pesquisa é original. Nunca foi apresentado com objectivo de obtenção de qualquer grau. Declaro ainda que esta pesquisa resulta da minha investigação, por esta razão estão indicadas ao longo do trabalho as referências e as fontes por mim usadas para elaboração da mesma.

José Morais Muntana

Dedicatória

Este trabalho é dedicado à toda família Muntana, em especial à minha mãe Maria Alice Fumo (em memória).

Agradecimentos

Gostaria de expressar os mais sinceros agradecimentos a todos aqueles que, de diversas formas, apoiaram-me e contribuíram para que a conclusão deste trabalho fosse possível:

- Primeiramente a Jesus Cristo que me deu força e coragem para enfrentar as batalhas da vida sem esmorecer;

- Ao meu pai Jorge Muntana por estar sempre presente;

- À minha esposa Raquelina António Hobjana que me auxiliou na realização do trabalho, directa e indirectamente, dando-me forças e ajudando-me muito, sobretudo nos momentos mais difíceis em que as suas palavras foram o perfume de rosas no meu jardim;

- Aos meus filhos: Dalton Morais Muntana e Whelsly Morais Muntana;

- À minha irmã Laura Telma Muntana;

- Ao meu supervisor, Dr. Danúbio Lihaha, pela oportunidade e confiança, que me possibilitou ao realizar este trabalho. Agradeço-lhe pela paciência e boa vontade, pelo comprometimento e conhecimentos compartilhados, pela dedicação e amizade no decorrer desta monografia. Reconheço a sua orientação sempre amiga e o exemplo de conduta académica, que me ensinaram a olhar a pesquisa sempre com humildade, mas também, e sobretudo, por me ter revelado uma faceta bonita do ser humano, mesmo nos momentos dos meus grandes equívocos.

- A todos professores do Departamento de Antropologia e Arqueologia, vai o meu muito obrigado pelos ensinamentos ao longo dos quatro anos.

Lista de siglas e abreviaturas

APACIMAP- Associação dos Angariadores de Passageiros de Carga da Cidade de Maputo.

ATROMAP- Associação dos Transportadores de Maputo.

FRELIMO- Frente de Libertação de Moçambique.

GTZ- Cooperação Técnica Alemã.

OMM- Organização da Mulher Moçambicana.

RENAMO- Resistência Nacional de Moçambique.

RTA- Regulamento de Transporte em Automóveis.

SERNIC- Serviço Nacional de Investigação Criminal.

TPU- Transportes Públicos Urbanos.

USAID -*United States for International Development.*

Glossário

Peugeot – marca de automóvel que surgiu no ano de 1889, na França.

Matreco – ou “tapado” pessoa tida como lerda, pouco esperta.

Molwene – indivíduo que vive na rua.

Resumo

O presente estudo analisa identidades e práticas colectivas entre Modjeiros no Terminal Rodoviário do Xikhelene, Cidade de Maputo. A identidade dos *modjeiro* está relacionada com a natureza da actividade que estes exercem e o seu quotidiano neste espaço, dado o facto de a actividade estar associada ao roubo de telefones celulares e outras vicissitudes que ocorrem nesse local.

O trabalho analisa ainda qual é a imagem que se cria dos *modjeiros*, quais são as práticas que norteiam a actividade. Foi possível notar através dos dados pesquisados com base na entrevista aliada à observação directa, entrevista estruturada e com recurso às histórias de vida, que o motivo da prática da desta actividade é semelhante para todos os *modjeiros*, as condições sócio-económicas.

A partir da análise de algumas práticas e imagem que se associa aos *modjeiros*, no Terminal Rodoviário do Xikhelene, foi possível compreender que a identidade deste grupo alvo é uma construção social, isto é, dos utentes que têm neste local um ponto de trânsito para os vários destinos, ao longo da cidade de Maputo e arredores.

Palavras-chave: *Identidade, Práticas, Modjeiros, Xikhelene, Cidade de Maputo.*

Índice

Declaração de Originalidade.....	i
Dedicatória.....	ii
Agradecimentos.....	iii
Lista de siglas e abreviaturas.....	iv
Glossário.....	v
Resumo.....	vi
CAPÍTULO I.....	1
1.Introdução.....	1
1.1.Justificativa e pertinência.....	2
1.2.Estrutura do trabalho.....	3
CAPÍTULO II.....	4
2.Revisão da literatura.....	4
2.1.Problemática.....	7
CAPÍTULO III.....	9
3.Enquadramento teórico e conceptual.....	9
3.1.Conceptualização.....	10
3.1.1.Modjeiros.....	10
3.1.2.Identidade.....	10
3.1.3Práticas.....	11
3.1.3.Práticas sociais.....	12
CAPÍTULO III.....	13
4 Metodologia.....	13
4.1. Métodos.....	13
4.1.2.Técnicas e Instrumentos.....	13
4.1.3Universo e unidade de análise.....	15
4.2.Constrangimentos e superação.....	15
CAPÍTULO V.....	16
5.Apresentação e análise dos resultados.....	16
5.1.Localização e caracterização do mercado e do Terminal Rodoviário do Xikhelene.....	16
5.1.2.Perfil sócio-demográfico dos entrevistados.....	17

5.2. A natureza da actividade dos <i>modjeiros</i> e o seu quotidiano no Terminal Rodoviário de Xikhelene.....	19
5.2.1 A imagem e a caracterização dos <i>modjeiros</i>	21
5.1.3Práticas colectivas que norteiam a actividade dos <i>modjeiros</i>	22
6.Considerações finais.....	24
Referências bibliográficas.....	26

CAPÍTULO I

1. Introdução

A presente pesquisa tem em vista o cumprimento parcial de requisitos exigidos para obtenção do grau de Licenciatura em Antropologia, na Faculdade de Letras e Ciências Sociais/Departamento de Antropologia e Arqueologia da Universidade Eduardo Mondlane. A pesquisa tem como tema “Identidades e práticas colectivas entre *Modjeiros* no Terminal Rodoviário do Xikhelene, Cidade de Maputo”.

O objectivo do trabalho é: i) identificar e perceber a natureza da actividade dos *modjeiros* e o seu quotidiano no Terminal de Xikhelene; ii) Identificar e analisar as práticas colectivas que norteiam a actividade dos *modjeiros*; e iii) Procurar entender qual é a imagem e caracterização que se faz acerca dos *modjeiros*.

Actualmente, a situação dos transportes semi-colectivos na cidade de Maputo é marcada por uma crise: Por um lado, a crise deve-se ao crescimento populacional que se tem verificado nos últimos anos. Por outro lado, é movida pelo não licenciamento de viaturas de 15 lugares para o transporte semi-colectivo de passageiros, decretado pelo Conselho Municipal em 2004. Esta decisão abrangia os novos operadores, enquanto que as viaturas já licenciadas continuariam a renovar as suas licenças, desde que estivessem em condições de circular. Em consequência desta decisão, o número de “chapas” reduziu drasticamente.

Diante da falta de transporte, os cidadãos estão sujeitos às longas filas de espera, sobretudo nas horas de ponta, ou a ter de efectuar ligações de transporte até chegarem ao destino desejado. Face a essa situação, é comum encontrar no terminal rodoviário a figura do *modjeiro* que se intitula responsável na organização das filas.

Segundo as pesquisas realizadas, pouco se sabe sobre a actividade do *modjeiro*, pois, trata-se de acção recente, que surge como estratégia de sobrevivência por parte de alguns jovens, que nas primeiras horas do dia fazem-se ao Terminal Rodoviário do Xikhelene, para exercer o trabalho de cobrador biscateiro.

Não obstante a presença, em algumas horas do dia, dos fiscais responsáveis em organizar a fila dos passageiros, estes igualmente exercessem a mesma actividade, construindo assim, a sua

identidade e manipulando-a de acordo com as relações sociais que estabelece com os passageiros, motoristas e cobradores de transportes semi-colectivos.

1.1. Justificativa e pertinência

Duas razões se impõem na escolha deste tema, nomeadamente, as de carácter pessoal por um lado, e por outro, científicas/académicas.

Do ponto de vista pessoal, escolha da abordagem dos *modjeiros* no Terminal Rodoviário de Xikhelene, por um lado tem a ver com a familiaridade que temos com os problemas causados por estes indivíduos neste local, pois, tanto para nos deslocarmos ao serviço, quanto à faculdade, temos neste terminal, o local para tomar o transporte semi-colectivo. Por outro lado, o facto de sermos utentes deste terminal sentimo-nos motivado a desenvolver uma investigação que possa ser útil para a melhoria da fiscalização das actividades do *modjeiro* no terminal rodoviário de Xikhelene.

Do ponto de vista científico/académico, a oportunidade deste estudo parece indiscutível. Em primeiro lugar porque não encontramos nenhum estudo anterior que verse sobre identidades e práticas colectivas entre *Modjeiros* no Terminal Rodoviário do Xikhelene e/ou em outros terminais na Cidade de Maputo.

Um outro motivo prende-se com a crescente procura do terminal rodoviário do Xikhelene, para a acessibilidade e mobilidade que este faz face à baixa da cidade, ao mercado do Xipamanine e ao Museu, locais de muita concentração do emprego informal e formal, respectivamente.

Portanto, face à crescente procura deste terminal rodoviário, às deficiências no sistema de fiscalização do Conselho Autárquico, a classe dos *modjeiros* aproveita-se da situação para fazer algumas cobranças ilícitas aos passageiros, de modo a garantir-lhes acesso fácil ao “chapa” no período de maior procura.

Aliás, como aponta a USAID (2008), a actividade dos “chapas” envolve somente três intervenientes: o condutor, o cobrador e o proprietário. No entanto, o surgimento do quarto interveniente vem contrariar essa observação, pois, ele não tem uma actividade clara, diferentemente dos outros intervenientes.

O proprietário aluga aos outros dois o veículo por um valor pré-determinado. Este valor é fixo, independentemente do preço da gasolina, da rendibilidade diária, etc. Os condutores são ainda responsáveis por pagar o combustível, pequenas despesas de reparação e de manutenção, portagens e uma taxa diária, caso faça parte de alguma associação de operadores. Toda a receita excedente constitui o salário do condutor. Aos proprietários cabe a responsabilidade de pagarem a licença, os impostos, as reparações importantes e a normal depreciação do veículo.

Ao cobrador reserva-se a função de fazer cobranças de tarifas de transporte aos passageiros, cabendo-lhe igualmente, a responsabilidade de produzir a receita do dia e, conseqüentemente, de assegurar que o “chapa” seja rentável ao seu proprietário.

Este estudo torna-se importante na medida em que, sendo o *modjeiro* um problema social e preocupante a nível do terminal de transporte rodoviário de Xikhelene, poder-se-á perceber a adopção de uma certa identidade e praticas colectivas entre os *modjeiros*. Ademais, o mesmo estudo poderá servir de uma reflexão capaz de proporcionar maior fiscalização das actividades desta classe.

1.2. Estrutura do trabalho

O presente trabalho está estruturado em seis capítulos. No primeiro capítulo apresenta-se a introdução do estudo, que compreende a contextualização, os objectivos que se pretendem alcançar, a justificativa e pertinência da pesquisa. No segundo capítulo apresenta-se a revisão da literatura, onde consta o diálogo bibliográfico entre os principais autores que discutem a questão do sector informal dos transportes.

No terceiro capítulo apresento o enquadramento teórico e conceptual. Neste capítulo apresenta-se e discute-se a teoria e os conceitos que sustentam este estudo. O quarto capítulo ocupa-se em apresentar a metodologia utilizada neste trabalho, bem como ocupa-se em apresentar os constrangimentos da elaboração do mesmo. O quinto capítulo é reservado à apresentação, análise e interpretação dos resultados. Este capítulo é subdividido em secções complementares que facilitam a compreensão do estudo. No sexto e último capítulo constam as considerações finais deste estudo, as referências bibliográficas e os anexos.

CAPÍTULO II

2.Revisão da literatura

Este ponto visa trazer abordagens sobre o sector informal de transportes e expor as principais contribuições, que possibilitarão a análise e compreensão da identidade e práticas colectivas entre os *modjeiros*.

Em relação ao sector informal, importa salientar a dificuldade pela natureza da actividade que se entende como *clandestina*, em apresentar números concretos. No entanto, é percepção e entendimento comum que este sector detém grande parte do serviço de transporte colectivo em muitas regiões.

O seu domínio observa-se quer nas zonas urbanas onde há maior circulação rodoviária, quer no meio suburbano e rural, onde os operadores formais praticamente são inexistentes. Segundo a USAID (2008), por exemplo, em 2008, estimava-se que entre 15% e 30% dos veículos que operavam em Maputo fossem ilegais. “Os operadores ilegais em Moçambique representam assim, uma grande parte do mercado” (USAID, 2008: 21).

Quive e Gonçalves (2005), consideram sector informal como sendo conjunto de unidades económicas produtoras de bens e serviços em pequenas escalas na base de fundos próprios dos envolvidos, isto é, sem separação entre o capital, meios de produção e, às vezes, mão-de-obra a ser empregue nesse empreendimento, além de não considerar o enquadramento dos sujeitos económicos nos sistemas formais de segurança.

Tal como em muitas metrópoles africanas, o problema da mobilidade dos cidadãos mais carenciados foi resolvido pelo sector informal dos transportes, através da utilização em massa de *mini-bus*. Em Moçambique, esta solução foi designada de “chapa 100”, os quais têm sido o actor principal da mobilidade de passageiros, quer na Cidade de Maputo, quer a nível nacional, para os trajectos urbanos, provinciais e inter-provinciais.

De acordo com Matosse (2010), do ponto de vista histórico dos transportes semi-colectivos vulgus “chapa 100”, na cidade de Maputo, surgem a partir dos anos 80, devido a uma forte crise económica que assolava o país. A falta de capacidade da empresa T.P.U¹, aliado ao crescimento da população vinda das zonas rurais, devido a guerra, agravou a carência do transporte público.

¹ Na altura, a empresa T.P.M designava-se Transporte Público Urbano (T.P.U)

Esta situação deu espaço ao surgimento de agentes privados que na busca de oportunidade de negócio, vieram colmatar a lacuna deixada pelo estado.

Segundo Matos (2008), os “chapa 100” surgem num período em que entrávamos na chamada *economia de mercado*, que trazia consigo uma gama variada de soluções para um conjunto de problemas que estavam consumados, pois, com o tempo a fazer verdade a assinatura dos acordos de paz, o país iniciaria uma montada de negócios de todo o género, levando as pessoas a se “dinamizarem” constante e intensamente. “Entretanto, neste processo, a questão dos transportes públicos urbanos, até então da responsabilidade do Estado foi encarada como um “parente pobre” nas intensas negociações de privatizações (...). (MATOS, 2008: 12).

Tal como Matos (2008), Maueie (2009), afirma que os “chapas 100”, emergem num contexto histórico em que o país atravessava uma grande crise económica, consequência da fraca adaptação ao antigo e destruído sistema económico herdado do regime colonial, agudizado pela falta de quadros para reanimá-lo e pô-lo ao serviço da nação. Nesse quadro “pálido” da economia do país, nasce o interesse de privados na exploração de diferentes sectores de economia, onde encontramos também o sector informal de transporte, inserido no âmbito do processo de desestatização ou redução da intervenção de Estado na economia do país.

Para Serra (1998), primeiramente, começou a surgir na cidade de Maputo carrinhas pequenas de marca *Peugeot*, que operavam em diversas rotas da cidade, com o destaque da rota Baixa/Praça dos Combatentes². Rapidamente, o negócio ganhou terreno, começando a surgir muitos carros de caixa aberta, que levavam uma cobertura de lona e uma escada na parte de trás por onde os passageiros subiam e desciam.

Alguns anos depois, principalmente depois da assinatura do acordo de paz em Roma, entre a FRELIMO³ e a RENAMO⁴, viu-se o surgimento de “mini-buses”, com destaque para o veículo de marca *Peugeot* de cor amarela que traziam por dentro, assentos em forma de bancos nas duas laterais. Na actualidade os “chapas” dominam e controlam as operações de transporte público na cidade de Maputo. Actualmente as viaturas mais notáveis são os “mini-buses” de quinze e vinte e cinco lugares. Mas há também autocarros de 34 lugares em operação.

2 Também conhecido por terminal rodoviário do Chikhelene.

3 Frente de Libertação Nacional de Moçambique

4 Resistência Nacional de Moçambique

Do ponto de vista da designação “chapa 100”, Colaço (1998), opina que se relaciona com o custo da passagem que inicialmente era cobrado de 100.00 mts, da antiga família do metical. O autor acrescenta que os maiores usuários de “chapa 100” são as pessoas que residem na periferia da cidade de Maputo e vivem em condições desumanas “sem serviços básicos, em ambientes sujos e insalubres” (COLAÇO, 1998: 23)

Segundo Dinesse (2008), um estudo recomendado pela GTZ, que discute problemas relacionados com os utentes do “chapa 100”, bem como dos perfis dos mesmos, chegou à conclusão de que as relações existentes entre os “chapistas” (cobrador e motorista) e os utentes são de poder e autoridade sobre os utentes. Essa autoridade manifesta-se na decisão de quem pode ou não subir no chapa, onde podem parar para deixar as pessoas, com que velocidade os carros devem andar, quem deve sentar num assento, até em que assentos não devem sentar para colocar outras pessoas em pé.

Nesse sentido, as relações do poder ou de dominação dos chapeiros em relação aos passageiros, subsistem, pois, no entender de Colaço, (1998), “(...) existem estratégias e recursos de poder ilimitados, por parte dos proprietários, motorista e cobradores, em relação aos utentes e que a aparente resignação destes últimos pode ser interpretada mais como intenção estratégica e menos como determinismo”.

De acordo com Weber (1969), citado por Chichango (2012) o poder é “(...) a oportunidade que existe numa relação social que permite a alguém impor sobre a vontade de outros, mesmo com certa resistência contra a base em que tal oportunidade assenta”.

Por falta de maior fiscalização neste tipo de actividade, de facto os chapeiros exercem autoridade e impõem algumas regras aos passageiros, que contrariam a postura urbana. Aliás, para além destas entidades (motorista e cobrador), aparece a figura do *modjeiro*. Este fixa-se nas terminais e intervém (auxiliando o cobrador) na obtenção de passageiros. A sua missão termina logo que a viatura estiver lotada ou quando os protagonistas, (cobradores e motoristas), entender avançar para outras paragens. No entanto, no decurso da sua actividade, o *modjeiro* também exerce algum poder em relação aos passageiros que se encontram na fila a espera do semi-colectivo.

Portanto, este poder faz com que o “chapa 100”, represente o que há de mais negativo no tecido moral da nossa sociedade. Consideram-no mal criado, criminoso no sentido de desrespeitar as regras de trânsito, egoísta, sujo e oportunista. Afirmam que “o chapa” está em todo o lado e

mata. Tanto os legais como os ilegais, contribuem para tornar as vias das cidades, sobretudo na cidade de Maputo, zonas perigosas da humanidade. “O insulto e a agressão espreitam em cada transbordo do “chapa”, em cada viragem cortante, em cada travagem repentina, em cada ultrapassagem perigosa. Consideram o “chapa” como sendo um mal necessário embora ninguém goste do mesmo”. (Macamo e Macie, 2004: 34).

2.1.Problemática

A prática da actividade do *modjeiro* tem sido algo existente em todos os terminais rodoviários, da cidade de Maputo, onde no exercício dessa acção podemos encontrar grupos de jovens que buscam mecanismos de sobrevivência. No entanto, essa actividade não é reconhecida pelas estruturas municipais, diferente das actividades exercidas pelos angariadores de passageiros.

O angariador é um indivíduo que procura pessoas interessadas para viagens inter-provinciais, em troca de um valor monetário. Normalmente estes indivíduos trabalham no terminal inter-provincial da junta, da baixa, mas também na Missão Roque.

O angariador, como opina Dinesse (2008), aparece como o “detentor” das normas vigentes no mercado de transporte. A título de exemplo, impõe a um segundo licenciamento às viaturas já licenciadas, a observância de escala e de fila para carregamento de passageiros e, tem uma organização designada por Associação dos Angariadores de Passageiros de Carga da Cidade de Maputo (APACIMAP), que surgiu da iniciativa dos angariadores em 01 de Agosto de 2003 e teve como fundadores os 10 membros que subscreveram os estatutos actuais da associação.

E os *modjas* são jovens que ficam nos terminais de transportes semi-colectivos, com anuência de cobradores chamam passageiros, organizam e controlam a fila de passageiros e de automóveis, em trocas de 10.00 mts. Estes não têm uma associação, pois, não são reconhecidos pelo Município.

O terminal rodoviário do Xikhelene, regulado pelo Conselho Autárquico da Cidade de Maputo, tem sido o recurso de mobilidade para a maior parte da população sem capacidade financeira de deslocação em suas próprias viaturas, para determinados locais das actividades quotidianas, facto que se consubstancia na existência de um número elevado de *modjeiros*.

Nos últimos anos, tem-se assistido a uma surpreendente diminuição dos veículos em circulação. Segundo a ATROMAP (Associação dos Transportadores de Maputo), o número de “chapas”

decreceu 62%, entre 2005 a 2015. Dos 4.500 "chapas" que operavam inicialmente, sobram somente os 1.700 veículos actualmente em circulação.

Portanto, as informações apresentadas revelam que este é um sector em crise, cada vez menos capaz de dar resposta às necessidades da população. Essa incapacidade do governo de satisfazer a maior procura de transportes e o alto índice de desemprego faz com que por iniciativa própria, jovens assaltem terminais rodoviários, para exercer, com consentimento dos cobradores, actividades de chamamento, de organizar e de controlar a fila de passageiros.

Estas actividades no Terminal Rodoviário do Xikhelene, local de estudo, ocorrem em momentos diferentes. A primeira sucede em situações em que o Terminal Rodoviário não se apresenta lotado de passageiros, isto é, das 13h em diante. A terceira e a última actividade são comuns nas primeiras horas do dia, onde os passageiros procuram o transporte neste terminal para os seus locais de actuações.

É nas últimas actividades que o passageiro se sente refém do *modjeiro*, na medida em que não são raras as vezes que se vê obrigado a pagar 5.00 mts, de modo a garantir o transporte semi-colectivo. Logo, interessa-nos questionar o seguinte: *De que forma o modjeiro constrói a sua identidade, tendo em conta as práticas colectivas que norteiam a actividade?*

CAPÍTULO III

3. Enquadramento teórico e conceptual

Neste capítulo propõe-se construir o quadro teórico que servirá de base para a presente monografia. Este terá como suporte a teoria das Representações Sociais.

Segundo Moscovici (2005), as representações sociais são uma forma de conhecimento comum a um determinado grupo social sobre algum objecto relevante para a sua existência, no entanto, são mais do que opiniões sobre algo, ou imagens de alguma coisa, elas estão mais próximas de “teorias”, de uma espécie de “ciência colectiva” destinada à interpretação e construção da realidade social. Elas criam o senso comum e a realidade, facilitam a comunicação e fortalecem a identidade entre pessoas de um mesmo grupo que as compartilham, além de direccionar comportamentos e relações com o meio social.

Para Moscovici (2005), a herança colectiva transmitida pelos antepassados não se dá de uma maneira determinista e estática, uma vez que, da mesma forma que o indivíduo é construído pela sociedade, ele também participa, de maneira relativamente autónoma e activa, no processo de construção desta mesma sociedade. Assim, é importante ressaltar o carácter dinâmico das representações sociais, já que elas estão sujeitas a variadas mudanças, que se dão de acordo com a velocidade das transformações na sociedade onde surgem, adaptam-se e desaparecem.

Assim, o sentido das Representações sociais na perspectiva que direccionamos o estudo, visa discutir como os *modjeiros* constroem a sua identidade em seu quotidiano, tanto no exercício da profissão, como nos momentos em família e outros. Sabendo que a identidade é factor constituinte do ser humano, é preciso considerar as suas relações em outras esferas sociais, como a família.

Diante disso, o processo de identidade busca a emancipação de qualquer grupo social, de forma, que o mesmo se torne autor de sua própria história e seja reconhecido pela sociedade como sujeito de direito.

A função das representações sociais é tornar familiar algo não-familiar,

(...) elas convencionalizam os objectos, pessoas ou acontecimentos que encontram, lhes dão uma forma definitiva, as localizam em uma determinada categoria e gradualmente as colocam como um modelo de determinado tipo, distinto e partilhado por um grupo de

peçoas. Todos os novos elementos juntam-se a esse modelo e se sintetizam nele (MOSCOVICI, 2005: 34).

Isso ocorre porque, no universo consensual, as peçoas desejam sentir-se livres de atritos e conflitos, preferindo, portanto, construir a sua própria identidade É por isso, por exemplo, que peçoas de outras actividades e que frequentam o Terminal Rodoviário de Xikhelene sentem-se incomodadas por algumas práticas dos *modjeiros*: porque não são familiares a este grupo.

A partir do momento, entretanto, que passamos a compreender e nos acostumar com o diferente, sentimo-nos confortáveis em sua presença e o enxergamos de outra forma, ou seja, a partir do momento em que familiarizamos o que era antes não-familiar, por meio da construção de representações sociais, os nossos valores e sentimentos em relação a ele transformam-se, tornando-se mais agradáveis (MOSCOVICI, 2005: 35).

3.1. Conceptualização

3.1.1. Modjeiros

De acordo com Dinesse (2008: 16), a expressão *modjeiro* é usada no mundo do “chapa 100” e deriva do termo (gírico) *modja*, que pode ser entendido como promotor ou angariador de passageiros.

Logo, *modjeiro* é um termo utilizado para denominar um indivíduo que trabalha como ajudante do cobrador do transporte semi-colectivo de passageiros.

3.1.2. Identidade

Dubar (1997:311), concebe identidade como resultado do processo de socialização, que compreende o cruzamento dos processos relacionais (ou seja, o sujeito é analisado pelo outro dentro dos sistemas de acção nos quais os sujeitos estão inseridos) e biográficos (que tratam da história, habilidades e projectos da peçoas). Para ele, a identidade para si não se separa da identidade para o outro, pois a primeira é correspondente à segunda: reconhece-se pelo olhar do outro.

Quando falamos em identidade, estamos a falar de alguma regra ou norma que permite a um indivíduo, conscientemente, se incluir ou excluir de um grupo social (nação, profissão, religião, classe social, local de moradia, etnia, cor, género, etc.).

Num outro ponto de vista, Dubar (2006) fala das identidades profissionais, definindo-as como sendo maneiras socialmente reconhecidas para os indivíduos se identificarem uns aos outros, no campo do trabalho e do emprego. “Identidades profissionais como configurações no eu e nós e que podem ser identificadas e detectáveis no campo das actividades de trabalho remuneradas” (DUBAR, 2006: 84).

De acordo com Castells (1999), identidade é um processo de construção de significado com base em um atributo cultural, ou ainda um conjunto de atributos culturais inter-relacionados quais prevalecem sobre outras fontes de significado, a identidade colectiva do ponto de vista sociológico, toda e qualquer identidade é construído.

No âmbito sociológico⁵, define-se identidade como característica do que é o mesmo ou, numa asserção mais propriamente ontológica, a essência do ser, aquilo que permanece.

3.1.3Práticas

Na visão de Bourdieu (1989), prática é o produto de uma relação dialéctica entre a situação e o *habitus*, entendido como um sistema de disposições duráveis e transponíveis, que integrando todas as experiências passadas, funcionam em cada momento como uma matriz de percepções, apreciações e acções e torna possível cumprir tarefas infinitamente diferenciadas graças à transferência analógica de “esquemas” adquiridos numa prática anterior.

Ao se referir a práticas, Accardo (1991), afirma serem essas distribuídas em “graus diversos entre dois pólos opostos”. Por um lado, as práticas parecem agir de maneira totalmente livre, por serem comandadas por uma lógica “que nos escapa que é a do *habitus*”, sendo evidentes, sem necessidade de serem explicadas. Por outro lado, estão “as práticas conscientes e expressamente regradas, codificadas por regras gramaticais, técnicas, morais, jurídicas, etc.”, ou seja, aquelas que “somente a razão e a regra podem impor”.

Entendemos, enfim, práticas como actividades reais da organização, desde as quotidianas até as mais inovadoras, as quais, por sua vez, representam as manifestações culturais da organização.

5 Dicionário de Sociologia, Porto Editora, 2002:195

3.1.3.Práticas sociais

As práticas sociais são vistas como construções dos actores sociais em seus contextos de interacção, podendo esse contexto ser ou não uma organização. Os termos organização e práticas sociais estão interligados, sendo práticas entendidas como acções nas organizações, mesmo antes de serem princípios administrativos.

De acordo com Giddens (1984), práticas sociais podem ser “procedimentos, métodos ou técnicas hábeis executados apropriadamente pelos agentes sociais”, sendo dinâmicas no tempo e no espaço e consideradas “herança de tradições, normas, regras e rotinas geradas e repetidas nas actividades diárias, que alcançam, assim, o carácter de algo legítimo”, isso é, aquilo que é de facto realizado.

Oliveira & Segatto (2009), em outras palavras, explicam essa relação de práticas sociais e conhecimento mútuo dessas práticas, como:

uma série de regras e normas de conduta utilizadas na reprodução da regularidade da praxis social, pressupondo então um conjunto de propriedades estruturais que, por serem características estruturadas de sistemas sociais, estendem-se ao longo do tempo e do espaço dada sua natureza institucionalizada (OLIVEIRA & SEGATTO, 2009: 73).

Observa-se, entre os autores aqui apresentados, que existe uma concordância ao definirem práticas sociais, principalmente no que se refere à regularidade que lhes é peculiar. Isso é reforçado por Cohen (1999), que considera práticas sociais como actividades humanas recorrentes, construídas por significados institucionalmente compartilhados.

De um modo geral, segundo Bourdieu (2009), é possível definir práticas sociais como “aptidões sociais, variáveis no tempo e no espaço, transferíveis, não estáticas, no interior e entre indivíduos da mesma classe e que fundamentam os distintos estilos de vida”. Práticas sociais na visão do autor, caracterizam-se como duráveis, dinâmicas, socialmente construídas, podendo ser “corroídas, contrariadas, ou mesmo desmanteladas pela exposição a novas forças externas”, com relativa autonomia “no que diz respeito às determinações externas do presente imediato”.

CAPÍTULO III

4. Metodologia

Este ponto em apresentação visa trazer uma visão panorâmica geral sobre os contornos metodológicos que ajudarão na concretização da pesquisa, seja do ponto de vista teórico (revisão geral da literatura) seja do ponto de vista prático.

4.1. Métodos

O método, tal como foi considerado por Gil (1995), procura garantir a objectividade necessária ao tratamento dos factos sociais, oferecendo normas gerais destinadas a estabelecer a ruptura dos objectos científicos com o senso comum. Assim, método é definido como “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adoptados para se atingir o conhecimento” (GIL, 1995: 27).

Neste estudo, usaremos o método monográfico, cujo pressuposto fundamental segundo Marconi & Lakatos é

se concentrar em um aspecto, abranger o conjunto das actividades de um grupo social particular, como no exemplo das cooperativas e do grupo indígena. A vantagem do método consiste em respeitar a “totalidade solidária” dos grupos, ao estudar, em primeiro lugar, a vida do grupo na sua unidade concreta, evitando, portanto, a prematura dissociação de seus elementos. São exemplos desse tipo de estudo as monografias regionais, as rurais, as de aldeia e, até, as urbanas. (MARCONI & LAKATOS, 2007: 107).

4.1.2. Técnicas e Instrumentos

O referencial teórico é auxiliado pela pesquisa bibliográfica, que segundo Marconi & Lakatos

é aquela que abrange toda bibliografia já torna pública em relação ao tema de estudo, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico etc., até meios de comunicação orais: rádio, gravações em fita magnética e audiovisuais: filmes e televisão. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contacto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre um determinado assunto. (MARCONI & LAKATOS, 2007: 183).

A pesquisa bibliográfica consistiu na revisão da literatura científica relativa ao sector informal de transporte de passageiros. Foram também consultadas monografias académicas, artigos científicos, acervos pessoais, bem como publicações científicas sobre as questões em estudo.

Para além desta técnica, usar-se-á igualmente a análise documental. A pesquisa documental, como designada por Carvalho (2002: 27), consiste na investigação de documentos com a finalidade de descrever e comparar usos e costumes, tendências, diferenças sobre assuntos centrado-se no presente. Para o caso desta pesquisa, vamos-nos centrar na consulta dos regulamentos da actividade de transporte, nomeadamente: o Regulamento de Transporte em Automóveis (RTA) e a Postura sobre o Transporte Urbano de Passageiros, que regula a actividade ao nível do Conselho Autárquico de Maputo.

No que se refere aos instrumentos de colecta de informação, guiarmo-nos pela observação sistemática que nos permitiu colher percepções e experiências dos *Modjeiros*, na medida em que, mesmo tendo um conhecimento da área em estudo, buscamos “novas informações” relevantes ao que indagamos, neste caso, sobre a identidade e práticas colectivas entre o grupo alvo. Lakatos & Marconi (2007: 197), afirmam que apesar de usar os sentidos, a observação não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar os factos que se desejam estudar.

Para a recolha de dados também será utilizada técnica de entrevista, que segundo Marconi & Lakatos,

é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional. É um procedimento utilizado na investigação social, para a colecta de dados ou para ajudar no diagnóstico ou no tratamento de um problema social. (MARCONI & LAKATOS, 2007: 195).

Entretanto, pelo facto de esta pesquisa também propor um roteiro pré-elaborado, objectivando obter do entrevistado, respostas ao mesmo roteiro, permitindo conhecer na profundidade as actividades dos *modjeiros*, usar-se-á uma entrevista estruturada, que no entender das autoras acima citadas “é aquela em que o entrevistador segue um roteiro previamente estabelecido; as perguntas feitas ao indivíduo são predeterminadas. Ela realiza-se de acordo com um formulário elaborado e é efectuada de preferência com pessoas seleccionadas de acordo com um plano”.

4.1.3 Universo e unidade de análise

O trabalho do campo foi realizado no Terminal Rodoviário do Xikhelene, na cidade de Maputo. A escolha deste local prende-se pelo facto de ser um dos locais mais conhecido a nível da cidade de Maputo, em termos de afluência de passageiros, o que cativa a presença massiva da sociedade de *modjeiros*.

4.2. Constrangimentos e superação

Ao longo do processo de recolha de dados no Terminal Rodoviário do Xikhelene encontramos várias dificuldades, desde da própria abertura dos *modjeiros* no que concerne à obtenção de respostas às questões pré-elaboradas. Portanto, para obtenção de respostas foi necessário adoptar uma estratégia de criar amizade com o público-alvo.

A aproximação aos *modjeiros* foi muito difícil por que eles temiam que o trabalho fosse de carácter investigativo na área criminal, pois, éramos conotados como membro do SERNIC, na medida em que eles são associados ao mundo do crime, sobretudo, com o roubo de telemóveis e carteiras. Para superar essa dificuldade foi bastante difícil porque estes jovens não têm uma associação que pudéssemos contactá-la, de modo a informar a finalidade da pesquisa, contudo acabamos superando devido à nossa persistência.

Um outro constrangimento esteve relacionado com a segurança individual no campo de pesquisa, como se pode imaginar, às vezes permanecíamos no local até alta hora, de forma a observar se de facto os *modjeiros* depois de largar essa actividade, envolviam-se noutras de carácter criminosa, porém para superar este embaraço contamos com a graça de Deus.

CAPÍTULO V

5. Apresentação e análise dos resultados

Neste capítulo temos como objectivo fazer a análise e interpretação dos resultados colhidos no campo de pesquisa. Em primeiro momento, apresentamos a localização e caracterização do mercado e Terminal Rodoviário do Xikhelene, seguido pelo perfil sócio-demográfico dos entrevistados, identificamos e analisamos as práticas colectivas que norteiam a actividade do *modjeiro* no terminal rodoviário do Xikhelene, sua identidade, a imagem e a caracterização que os *modjeiros*.

5.1. Localização e caracterização do mercado e do Terminal Rodoviário do Xikhelene

Neste ponto, procuramos descrever o local onde foi feita a recolha de dados, a observação e entrevistas ao grupo alvo.

O Terminal Rodoviário do Xikhelene é muito agitado e de difícil controlo. Localizado a 6.3 km da Cidade de Maputo, este terminal constitui uma das zonas mais movimentadas da cidade de Maputo devido à concentração de transportadores e vendedores. Como consequência de tal cenário, há sempre engarrafamentos e roubos, sobretudo nas horas de ponta.

Com o acesso difícil devido à existência na própria rotunda de uma movimentada bomba de gasolina, assim como a do importante mercado de Xikhelene. O Terminal Rodoviário do Xikhelene é um dos mais conhecidos, pois, localiza-se num bairro da periferia da capital (Polana Caniço) e, simultaneamente, está próximo do mercado com o mesmo nome. Mas é, sobretudo, tal como os outros pontos congéneres, um caos. As péssimas condições de higiene e salubridade do local fazem companhia às pessoas que diariamente circulam por lá. Há muito barulho de carros, buzinas, música e pessoas em movimento. Vendedores ambulantes, bancas à beira da estrada, filas de “chapas” carregando e descarregando as pessoas para os mais diversos pontos, como Museu, Baixa, Xipamanine, Magoanine, Albasine, Manhiça, Bobole, Marracuene, Zimpeto, T3, Zona Verde, entre outros.

O Terminal Rodoviário do Xikhelene beneficiou-se de uma reabilitação e remodelação, as obras consistiram na vedação, na construção de sanitários público, do posto policial e alpendre. Contudo, assiste-se ainda a uma confusão dos “chapas”, pessoas e bens.

No ponto onde termina a Avenida Vladimir Lenine (esta avenida, entre as Praças OMM, Organização da Mulher Moçambicana e dos Combatentes, com cerca de 3,3 km), tem uma rotunda que se encontra em obra de reabilitação.

Foi possível nos espaços analisados conhecer o comportamento do nosso grupo alvo, os *modjeiros*, como tem sido o seu quotidiano e a sua vida profissional, a trajectória feita diariamente por estes e as práticas que estabelecem durante o contacto, tanto com os passageiros, quanto com os chapeiros (motoristas e cobradores). Os terminais dos chapas não constituem apenas pontos de recolha e ou de disputa pelos passageiros, mas também locais de concentração para alguns momentos de pausa no trabalho para troca de impressões entre os cobradores e motoristas, acertos no que concerne ao planeamento do trabalho efectuado, limpeza das viaturas, algumas horas de descanso e relaxamento e, sobretudo, para a alimentação após as jornadas de trabalho.

Contudo, o Terminal Rodoviário do Xikhelene permitiu-nos acompanhar o quotidiano dos entrevistados uma vez que serve como ponto de referência para identificar e localizar o grupo que se pretende estudar e analisar, e foi de certo modo uma escolha estratégica para a realização do estudo.

5.1.2. Perfil sócio-demográfico dos entrevistados

Neste ponto, pretende-se descrever o perfil sócio-demográfico dos *modjeiros*, que operam no Terminal Rodoviário do Xikhelene. A descrição compreende a idade, o nível de escolaridade, o local de residência e o estado civil. De referir que entrevistamos um grupo de 10 *modjeiros*

Ao se analisar a idade dos *modjeiros*, verifica-se que a maioria pertence a uma faixa etária de 30 a 35 anos. Dentre 10 *modjeiros* sete (07) pertencem a esse grupo; dois (2) pertencem ao grupo etário de 25 a 30 e apenas um (1) situa-se nos 25 anos de idade. Conforme os dados obtidos, é possível constatar que a maioria dos *modjeiros* entrevistados compreende a faixa etária dos 30 a 35 anos de idade o que por sua vez, revela uma tendência de ingresso à actividade dos *modjeiros* por jovens em idade produtiva.

Tabela 1: Caracterização geral dos *modjeiros*

	Nome (fictício)	Idade	Escolaridade	Origem/naturalidade
1	Rodolfo	35 anos	10ª classe	Gaza
2	Gaspar	35 anos	9ª classe	Inhambane
3	Dito	33 anos	10ª classe	Maputo
4	Macamito	34 anos	8ª classe	Inhambane
5	Tony	32 anos	9ª classe	Maputo cidade
6	Djedje	31 anos	7ª classe	Maputo cidade
7	Majass	30 anos	10ª classe	Gaza
8	Pascoal	28 anos	8ª classe	Maputo Cidade
9	Zeferino	26 anos	9ª classe	Gaza
10	Gregório	25 anos	5ª classe	Gaza

No que se refere à naturalidade, constatou-se que a maior parte dos *modjeiros* entrevistados não é natural da cidade de Maputo, pois, quatro (04) são da província de Gaza, dois (02) de Inhambane, três (03) da cidade de Maputo e apenas um (01) da província de Maputo. No que diz respeito ao bairro de residência foi possível constatar que estes jovens pertencem aos bairros próximos do Terminal Rodoviário de Xikhelene, isto é, Polana caniço e Maxaquene.

Outro elemento sócio-demográfico diz respeito ao estado civil *modjeiros*. Aqui foi possível constatar que maior parte deles não são casados. Este dado revela que as dificuldades do quotidiano às vezes impede aos jovens constituir uma família. As dificuldades aqui mencionadas são decorrentes da falta de emprego e do custo de vida actual, de tal forma que para alguns entrevistados, desempenhar essa actividade não é rentável para ter sustentar outra pessoa.

“Essa vida é difícil. O que eu ganho não chega para nada, até para pagar o aluguer do quarto é difícil, agora como vou casar meu irmão?” (Dito, 33 anos de idade, 10ª classe)

“Quando comecei a modjar aqui no Xikhelene pensava que ia conseguir taco para comprar terreno, construir e procurar uma mulher casar, mas descobri que não é possível porque o pouco que eu ganho aqui só dá para alimentar os meus vícios.” (Gaspar, 35 anos, 10ª classe)

Por via disso, percebe-se que há no seio dos jovens *modjeiros*, o sentido de responsabilidade, pois, estão cientes de que uma relação conjugal, precisa numa primeira instância, de abraçar uma actividade rentável, depois possuir um abrigo para colocar a família que advier dessa relação. Quanto ao nível de escolaridade, foi possível constatar que há dentre os *modjeiros* aqueles que completaram o 1º ciclo do ensino secundário completo (10ª classe), outros interromperam por vários motivos. Ainda outros possuem o 1º grau do ensino primário (7ª classe). Por outro lado, foi possível constatar um que frequentou apenas o ensino primário do primeiro grau, isto é, a 5ª classe. Alguns não têm consciência do motivo que os retirou da escola, no entanto, outros apontam para factores socioeconómicos, conforme se pode ler abaixo:

Eu quando perdi meus pais lá em Gaza, meu tio veio me levar para Maputo para viver comigo, só que ele trabalhava na África do Sul e eu ficava com minha tia e ela não dava nada para comer, tive que deixar de estudar para fazer biscoitos nas barracas para sobreviver. (Gregório, 25 anos de idade, 5ª classe)

“Eu parei de estudar porque minha mãe andava muito doente e meu pai está na África do sul desde 1988 nunca mais voltou, sendo filho mais velho tinha que conseguir dinheiro para ajudar minha, comecei a cobrar “chapa”, mas agora o meu patrão caiu e ainda não consegui outro patrão, por isso estou a modjar, para ter qualquer coisa. (Tony, 32 anos de idade, 9ª classe).

Com essas declarações, verifica-se que os *modjeiros* são, na sua maioria, provenientes de famílias de situação socioeconómica precária, é por isso uns abandonaram a escola para ganharem a vida no Terminal Rodoviário de Xikhelene. Todavia, num modo geral, os *modjeiros* por nós identificados são jovens com um nível de escolaridade relativamente baixo, que vivem nos arredores do Terminal Rodoviário de Xikhelene.

5.2. A natureza da actividade dos *modjeiros* e o seu quotidiano no Terminal Rodoviário de Xikhelene

O quotidiano dos *modjeiros* é feito dentro do Terminal Rodoviário de Xikhelene, é neste espaço social onde passam a maior parte do tempo, convivendo e interagindo com os “outros”. Procuram integrar-se e constroem a sua identidade, moldando-a de acordo com a realidade social na qual se encontram inseridos diariamente. Este espaço social possui diferentes significados para os *modjeiros* e tais significados reflectem-se nas suas atitudes e no seu comportamento.

Estas atitudes e comportamentos formam-se principalmente na classificação do Terminal Rodoviário do Xikhelene como um lugar bastante perigoso, sobretudo no período nocturno, pois, considera-se um lugar de assaltos e vários tipos de agressões. Portanto, essas acções são atribuídas aos *modjeiros*. A actividade de *modjeiro* é uma profissão marginalizada, não reconhecida segundo os entrevistados, e na maioria das vezes, não considerada por muitos, ou seja, em algumas situações não chega a ser vista a pessoa que comente essas atrocidades, no entanto, atribuem-se aos *modjeiros*, dada a sua condição social:

“Ser modjeiro é um divertimento. Para ser modjeiro é preciso não ter vergonha, para poder aguentar com aquilo que as pessoas pensam de nós. Outros pensam que somos ladrões, mas não somos todos”. (Pascoal, 28 anos, 8ª classe)

Percebe-se deste modo, que a actividade de *modjeiro* faz-se no meio de muitas desconfianças por parte dos utentes do Terminal Rodoviário de Xikhelene. Os *modjeiros* passam a maior parte do tempo neste espaço. Nas horas de ponta organizam a fila de passageiros, cobrando 5 mts para quem pretende tomar o transporte com facilidade e nas horas que o Terminal não tem muita procura de transporte, eles interpelam pessoas da forma como lhes convém. Portanto, em ambas as actividades eles não criam simpatia com os utentes.

Depois das actividades no Terminal Rodoviário do Xikhelene ou no dia em que estes jovens não se fazem a este local, alguns deles têm uma vida igual a dos outros, como se pode ver a seguir:

“Não são todas as atitudes que tenho aqui no Xikhelene e lá fora também, temos que enquadrar nos próprios sítios. O modjeiro tem que estar um pouco tocado para não ter vergonha, mas lá em casa tenho que me comportar bem como outros jovens do bairro” (Majass, 30 anos de idade, 10ª classe).

“Nas horas que estou em casa, como por exemplo no domingo que não estou aqui no Xikhelene, fico em casa com minha família. Às vezes vou ao campo lá na zona para jogar, depois volto a casa para dormir cedo e logo segunda-feira de novo estou aqui a modjar” (Macamito, 34 anos de idade, 8ª classe).

Destas afirmações, nota-se que o quotidiano dos *modjeiro* não faz apenas no Terminal Rodoviário do Xikhelene, pois, é possível notar que para além das actividades que exercem no local do trabalho, também tem um tempo de diversão. Para além disso, eles se revestem de uma outra imagem, de forma a superar a natureza do seu trabalho.

5.2.1 A imagem e a caracterização dos *modjeiros*

Toda e qualquer imagem procede de uma tomada de consciência de um “Eu” em relação a um “alguém”. Assim Machado e Pageaux (1988:58) definem imagem como sendo “ o resultado de uma distância significativa entre duas realidades culturais”. O que os autores acima citados defendem sobre a imagem é como sendo, um conjunto de ideias sobre o outro incluído num processo de socialização, portanto, pode ser vista como elemento cultural que remete à sociedade.

Para o caso dos *modjeiros*, eles sentem-se discriminados, pois, sofrem preconceitos e estereótipos devido a vários pronunciamentos por parte dos utentes do Terminal Rodoviário de Xikhelene, conforme anunciam:

Eu só trabalho aqui porque não tendo aonde ir. As pessoas chamavam-nos de nomes. Tipo somos molwenes, ladrões e acusavam-nos de roubar coisas tipo telefones e carteiras. Mas não somos modjeiros que rouba. São outras pessoas” (Djedje, 31 anos de idade, 7ª classe).

Outro ainda diz o seguinte:

Eu quando comecei a trabalhar como modjeiro, sempre as pessoas me desprezaram e sempre tiveram medo de mim e diziam que eu sou molwene⁶. Diziam que eu roubo carteiras e telefones. Mas eu nunca roubei celulares nem carteiras de verdade, as pessoas sempre diziam que eu sou modjeiro-ladrão. (Zeferino, 26 anos de idade, 9ª classe)

6 Termo usado para descrever alguém que se comporta como marginal.

Um exemplo de um estereótipo bem patente no discurso acima é o facto de o *modjeiro* ser conotado a partir de uma imagem negativa: de ladrão, de inculto, etc. A imagem dos *modjeiros* é vista como resultante do sistema de valores dos indivíduos que usam o local e que constituindo uma ordem significante da realidade que vivem (a perda de bens neste local), lhes permite orientar-se e atribuir estas qualidades aos jovens *modjeiros*.

Como se vê, estereótipo constitui valor ou opinião formados antecipadamente, sem maior ponderação ou conhecimento de factos. É constituído como uma visão do mundo ingénua, que se transmite culturalmente e reflecte crenças, valores e interesses de uma sociedade ou grupo social, isto é, os utentes do Terminal Rodoviário do Xikhelene.

Quanto à imagem que se constrói de forma preconceituosa, parte de uma atitude discriminatória que se baseia nos conhecimentos surgidos em determinado momento como se revelassem verdades sobre os *modjeiros* ou ainda sobre o Terminal Rodoviário do Xikhelene.

As imagens negativas construídas à volta dos *modjeiros* são patentes no seu quotidiano e sentidas por eles no exercício de sua actividade, acabando-se por se tornar numa situação “normal” dentro deste espaço social, visto que estes se encontram de certa forma preparados para lidar com situações do género, durante o seu trabalho, ou seja, eles assumem as atribuições que lhes são feitas como algo que faz parte da realidade social na qual se encontram inseridos.

5.1.3 Práticas colectivas que norteiam a actividade dos *modjeiros*

A actividade dos *modjeiros* é uma acção clandestina para as autoridades que tutelam o Terminal Rodoviário de Xikhelene, apenas exercem as actividades com a autorização dos “chapeiros”, pois, estes auxiliam o cobrador do “chapa 100”, na angariação de passageiros. Face a isso, eles não têm uma associação capaz de criar instrumentos legais que orientem a actividade.

As práticas da actividade dos *modjeiros* também foram sintetizadas de acordo com os seguintes aspectos: associação ao crime, prestação de serviço ilegal, cobranças ilícitas aos passageiros na hora da ponta, etc.

Assim, esta prática está negativamente relacionada com os valores morais e éticos (consciência individual) que muitos referiram ter sido os principais factores a influenciar a prática da

atividade dos *modjeiros*. A existência de práticas desviantes face às normas estabelecidas pelas instituições do Estado parece estar positivamente relacionada com a percepção de que os agentes do sector informal dos transportes têm sobre a fraqueza das políticas e das práticas de nepotismo que atravessam a Policia Municipal.

Tratando-se de uma actividade que não possui uma associação, questionou-se aos *modjeiros* se eles participavam em algum tipo de poupança, no que os entrevistados responderam que fazem o *xitique*:

“Não há ninguém que não faz Xitique aqui. Por isso mesmo conseguindo pouco dinheiro estou num Xitique que faço com outros modjeiros aqui na praça. Aqui não se vive sozinho...” (Djedje, 31 anos de idade, 7ª classe)

“Hiii aqui temos que nos unir senão estamos mal. Com esse Xitique que fazemos conseguimos resolver situações logo-logo e nem precisamos de esperar muito, mas outros não fazem porque quando conseguem dinheiro só querem beber (Rodolfo, 35 anos de idade)

O Xitique segundo Trinadade (2011) consiste numa iniciativa local e saber popular parte das estratégias de sobrevivência económica e constitui alternativa ao financiamento bancário. Como se pode constatar entre os *modjeiros*, o Xitique é uma prática social e constitui um saber prático que estes jovens usam para satisfação de seus interesses práticos no mundo vida que eles vivenciam.

6.Considerações finais

O presente trabalho buscou identificar e perceber a natureza da actividade dos *modjeiros* e o seu quotidiano no Terminal Rodoviário de Xikhelene, partindo das práticas colectivas que norteiam a actividade. Partimos do princípio de que os *modjeiros* como actores sociais, no seu dia-a-dia e com base nas interpretações a eles inerentes constroem sua imagem para dar sentido às acções desenvolvidas no seu meio. Tivemos como base a teoria das representações sociais de Moscovici.

Com base nos resultados apresentados e analisados, consideramos que foram atingidos os objectivos previamente definidos, pois, foi descrito o perfil sócio-demográfico dos *modjeiros*, a natureza das actividades que desenvolvem e o seu quotidiano no Terminal Rodoviário do Xikhelene. Reflectimos também sobre a imagem que se constrói dos *modjeiros*.

No ponto que se refere ao perfil sócio-demográfico dos *modjeiros*, constamos que os jovens que operam no Terminal Rodoviário do Xikhelene são todos da zonal de Moçambique, dividido pelas quatro (04) províncias que compõem esta parte do país. São jovens com uma idade produtiva e com um nível de escolaridade que vai até 10^a classe.

A natureza do trabalho de *modjeiro* no local em estudo é bastante controversa, na medida em que é tida como clandestina. Eles não têm uma associação que os representam, são jovens bastante desconfiados, dadas as vicissitudes que ocorrem neste local. Nas horas de ponta organizam a fila de passageiros, cobrando ilicitamente aos que pretendem ter alguma facilidade. Nas horas com crise de passageiros, auxiliam os cobradores angariando transitórios, ganhando também algum valor.

Dada as qualidades acima enunciadas e entrando no ponto que diz respeito à imagem que se constrói sobre esses actores sociais, é realmente preconceituosa e estereotipada. Associam-se todos os males que ocorrem no Terminal Rodoviário de Xikhelene aos *modjeiros*, discriminando-os, chamando-os de ladrões. Portanto, essa atitude cria toda caracterização que se atribui aos *modjeiros*.

Importa nesta fase, sublinhar que os dados de campo permitiram concluir que nesta actividade existem dois momentos importantes a serem considerados, o primeiro o da inserção e motivações, e um segundo momento que é da permanência na actividade esse que os dados

mostraram que depende das representações e interpretações que as pessoas desenvolvem sobre actividade.

No decorrer das suas actividades, os *modjeiros* não têm nenhuma prática que norteia ou orienta as suas acções, como foi possível notar ao longo da pesquisa, essa actividade ainda não é reconhecida pelos órgãos que tutelam o Terminal Rodoviário do Xikhelene. Alguns apenas pautam por criar um grupo de poupança.

Em fim, de acordo com as observações por nós feitas, e tendo em conta as entrevistas realizadas no decorrer do trabalho de campo, constatamos que os *modjeiros* são jovens com baixa escolaridade e com semelhanças nas motivações da escolha desta profissão e características comuns entre eles.

Referências bibliográficas

- ACCARDO, Alain. (1991). *Initiation à la Sociologie: une lecture de Bourdieu*. Bordeaux: Le Mascaret.
- BOURDIEU, Pierre. (1989). *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil
- _____ (2009). *O Senso Prático*. Petrópolis: Vozes.
- CARVALHO, Eduardo. J. (2002). *Metodologia do trabalho científico – Saber fazer da investigação para dissertações e teses*. Lisboa: Escolar.
- CASTELLS, Manuel. (1999). *O poder da identidade*. Tradução Klauss Brandini Gerhardt. São Paulo, Volume II, Paz e Terra.
- CHICHANGO, Dália Suzete (2012). *A vida atrás da porta” Um estudo sobre a Identidade Social do cobrador de “chapa 100” na Cidade de Maputo*. UEM/DAA, Tese de Licenciatura em Antropologia.
- COHEN, I. J. 1999. “Teoria da Estruturação e Práxis Social”. In: *GIDDENS, A.; TURNER, J. (Org.). Teoria social hoje*. São Paulo: UNESP.
- COLAÇO, Carlos. (1998). *Mentalidade “chapa 100” na Cidade de Maputo*. In Estudos Moçambicanos. Número especial. Maputo: Centro de Estudos Moçambicanos.
- DINESSE, Carimo Robene (2008). *A Sociedade de Angariadores: Uma reflexão sobre o transporte semi-colectivo de passageiro, na Cidade de Maputo, 2004-07*. UEM/DAA, Tese de Licenciatura em Sociologia.
- DUBAR, Claude. (1997). “Para uma teoria sociológica da identidade”. In. *A socialização*. Porto: Porto Editora.
- _____ (2006) *A crise das identidades A Interpretação de uma Mutação*. Edições, Afrontamento, edição 1015.
- GIL, António Carlos. (1995). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 4ª Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A.
- MACAMO, Elísio e MACIE, Manuel (2004). “O chapa somos nós”, in: *Revista Política Mais*. Maputo.

MACHADO, Álvaro e PAGEAUX, Dominique. (1988) *Da Literatura Comparada à teoria da Literatura*. Lisboa: Edições 70.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria (2007). *Metodologia do trabalho científico*. São Paulo: Editora Atlas.

MOSCOVICI, S. *Representações Sociais Investigações em psicologia social* – Petrópolis: Ed. Vozes, 2005.

MATOS, António S. (2008). “Impacto da tarifa dos transportes públicos de Maputo”. In 5º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia (2º Congresso de Engenharia de Moçambique: Maputo.

MATOSSE, Sérgio Eduardo (2010). *A rentabilidade dos operadores do transporte semi-colectivo de passageiros e a concessão das rotas no Município de Maputo*. UEM/DEG, Tese de Licenciatura em Antropologia.

MAUEIE, Emílio Ernesto (2009). *Recusa de Regulamentos de lotação vs Reprodução de Superlotação: análise de práticas e percepções dos utentes do “chapa 100” na cidade de Maputo*. UEM/DS, Tese de Licenciatura em Antropologia.

OLIVEIRA, S. A.; SEGATTO, A. P. Transferência de Tecnologia e Conhecimento sob a Lente Estruturalista : uma Integração Temática. ERA electrónica, [S. l.], v. 8, n. 2, .jul. / dez. 2009. Disponível em: <www.fgv.br/raeeletronica>.

QUIVE, Samuel & Gonçalves (2005). *Sistemas Informais de Segurança Social em Desenvolvimento*. Fundação Friedrich Ebert. Maputo

USAID (2008), *Proposta de política dos transportes urbanos para Moçambique*, Nathan Associates Inc.

Regulamentos

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE MAPUTO. *Postura sobre o Transporte Urbano de Passageiros*. Resolução n.º 15/M/2009 de 15 de Dezembro.