

## **Mentalidade “chapa 100” na cidade de Maputo**

Por João Carlos Colaço\*

*\* Investigador associado da Oficina de Sociologia do CEA.*



## INTRODUÇÃO

O fenómeno “chapa 100” surge na cidade de Maputo nos anos 80, no contexto da crise económica. Entretanto, este fenómeno, está principalmente ligado a dois factores: à carência dos transportes públicos urbanos acompanhada de um relativo crescimento populacional e à incapacidade do Estado de responder às necessidades impostas pelos habitantes da urbe. A gradual diminuição das frotas dos TPM fez com que alguns indivíduos, por iniciativa própria, tomassem a liberdade de preencher o vazio deixado pelo Estado nesta área. Ele é, portanto, resultado das acções “ilegais” dos indivíduos face a essa incapacidade.

**Já em 1986, os meios de comunicação chamavam a atenção das autoridades para os problemas dos “chapas 100”, relacionados com as brutalidades e as condições a que os passageiros estavam sujeitos: insegurança, superlotação e a condição desumana na qual viajavam os utentes.**

Os primeiros carros (camiões), de caixa aberta, apareciam, subitamente, nas terminais dos machimbombos dos TPM e, logo, pequenas multidões se formavam aflitas, tentando um lugar. De acordo com as condições dos carros, os pas-

sageiros subiam através de escadas fixas ou móveis que podiam ser retiradas rapidamente. Tempos depois, os carros surgiram cobertos de lona e com bancos fixos ou móveis para passageiros; mais tarde, apareceram chapas em “mini-bus” de 30 lugares e outros de maior capacidade, na sua maioria recondicionados.

Depois de um polémico processo de legalização dos chapas, na Assembleia Popular, começaram a surgir novos carros, muitos deles de indivíduos ligados às empresas estatais e de altos funcionários de Estado.

O nome “chapa 100” relaciona-se com o custo da passagem que, inicialmente, era cobrado. De 100,00 MT foi, gradualmente, aumentando para: 300, 500, 1000, 1.500 até ao valor actual, de 2000,00 MT. Portanto, os 100,00 MT simbolizam este tipo de transporte de passageiros.

De 1985 até aos dias actuais, as condições nas quais viajam os utentes pouco mudaram. Contudo, é notável o aumento do volume dos carros e o número de linhas, em função da crescente procura.

Típico dos países pobres ou terceiro mundistas, são os problemas comuns que caracterizam as cidades e os bairros periféricos ou suburbanos : extrema miséria, crimes e vícios como a prostituição e o alcoolismo, grande número de pessoas vivendo em casas ou barracas que constroem para si próprios, com materiais improvisados; falta de meios adequados de transporte, saúde, educação, saneamento básico e carência de noções básicas de higiene, etc. (PERLIMAN, 1977).

O baixo nível de desenvolvimento económico tem possibilitado o surgimento de diversos fenómenos considerados informais (BERLINCK, 1975).

Muito embora o trabalho e o comércio sejam os fenómenos mais correntes, existem outros sectores de actividade económica afectados que acompanham e caracterizam o fenómeno da informalidade. Constituem exemplos os transportes de passageiros, nos principais centros urbanos.

Os parâmetros definidores desta economia informal têm sido estabelecidos em função das leis estatais, reguladoras da vida económica e social.

Em Maputo, os maiores usuários dos “chapas 100” são pessoas das periferias. Uma massa anónima e desconhecida, de quem por ela se fala e se pedem votos; é essa massa que, durante muito tempo, tem sido ovacionada pela sua “passividade”, sem sonhos nem esperanças, que vive o “aqui e agora”, desconhece e é brutalizada pelos instrumentos que lhe são dados no presente, e o amanhã. Este é o “povo” da periferia: Benfica, Polana Caniço, Maxaquene, Magoanine, Xiquelene, Hulene, Malhazine, Mavalane, Aeroporto, Xipamanine, Patrice Lumumba, etc., vivendo em condições sub-humanas, sem serviços urbanos básicos, em ambientes sujos e insalubres. Lá, também habita a grande massa de indivíduos que emigraram para a cidade “grande” em busca de oportunidade ou por razões de guerra. Outros, ainda, estão na periferia devido ao elevado custo de vida que os obrigou a “venderem” as chaves das suas casas, na zona urbana da cidade. Marcados pela ilusão da “terra prometida”, muitos caem na rua da amargura ao enfrentarem problemas de integração no mercado do trabalho e podem, tão somente, pelo olho da rua, ver “passar” o “futuro melhor”.

Muitos trabalhadores (dos sectores público e privado), estudantes, professores, vendedores informais, desempregados, “donas” de casa, crianças, velhos, deficientes,

namorados, imigrantes, assaltantes, etc., etc., não sairiam de casa sem o chapa, que se tornou um meio de transporte de extrema importância para as suas vidas.

Longe dos seus locais de trabalho, alguns precisam de duas ou mais conduções para chegarem ao seu destino.

Estamos longe de afirmar que o uso dos chapas é exclusivo dos habitantes suburbanos. Porém, de acordo com a nossa pesquisa, descobrimos que a maioria dos nossos entrevistados tem aquela proveniência. Embora não tendo as mesmas proveniências, no seu global, e pertencendo a extractos sociais diferenciados, estes indivíduos partilham, diariamente, dos mesmos espaços e vivenciam o mesmo dilema. Os recursos de sobrevivência estão, basicamente, concentrados na zona urbana de Maputo, e isto tem sido uma das principais razões que leva a deslocações maciças das pessoas à cidade, utilizando, basicamente, os “chapas”.

A questão “Chapa 100” já produziu reflexões por parte de pesquisadores e entendedores da matéria.

Um estudo encomendado pela GTZ (1997) sobre “Questões de género no sector privado de transporte rodoviário de passageiros” discute problemas relacionados com os utentes dos “Chapas”, bem como com o perfil dos mesmos. As relações existentes entre os “chapistas” (cobradores e motoristas) e os utentes são de Poder e Autoridade.

A problemática levantada pelo professor C. Serra (1998) sobre “chapas 100”, pretende definir a “mentalidade Chapa 100” como sendo “um conjunto de princípios, de teorias, de convicções e de regras que comandam o comportamento dos actores sociais utentes dos “chapas”. Diante das condições oferecidas por este meio de transporte, com to-

das as implicações para os actores sociais, principalmente utentes, as questões que coloca são duas: a primeira relaciona-se com as razões que levam as pessoas a “aceitar” viajar em condições desumanas; e a segunda centra-se numa problematização da “mentalidade chapa 100” no contexto da modernidade em Moçambique. Tal problemática propõe identificar os “públicos sociológicos”, as categorias sociais básicas e o rácio frequencial de homens/mulheres, jovens/velhos e empregados/desempregados. Como hipótese, foi colocada a possibilidade de existirem estratégias e recursos de Poder ilimitados, por parte dos proprietários, motoristas e cobradores, em relação aos utentes e que a aparente resignação destes últimos pode ser interpretada mais como “intenção estratégica” e menos como “determinismo”.

“A vida quotidiana apresenta-se como uma realidade interpretada pelos homens e, subjectivamente, dotada de sentido para eles na medida em que forma um mundo coerente” (BERGER E LUCKMAN, 1990:35).

O que queremos investigar é a maneira através da qual os actores sociais envolvidos interpretam a realidade “Chapa 100”, isto é, pretendemos captar este fenómeno como parte integrante da realidade social, do seu quotidiano. Ou seja, “tal como é acessível ao senso comum dos membros comuns da sociedade”.

Partimos do pressuposto de que existe uma “mentalidade”, gerada nos “chapas 100”, que resulta das relações entre os próprios utentes e entre estes e os chapistas. Isto significa, portanto, afirmar que os chapas são um espaço em que os utentes já têm uma ideia das condições oferecidas por este meio de transporte bem como da maneira de como “manejá-la”. Pensamos que

se trata de um “jogo social”<sup>1</sup> do qual os envolvidos conhecem as regras que os regem e aceitam, para si, o espírito ou a “lógica do sacrifício”. A pessoa, ao “perder parte de si”, garante a sua “transição” para o estádio seguinte. Segundo Bourdieu (1994), é dentro dos “espaços de jogo” que acontece a maior parte das condutas humanas, muitas vezes não tendo uma intenção estratégica.

O conformismo que se manifesta por parte dos utentes vem do facto de ser do seu conhecimento a existência de tais regras do jogo. Eles sabem: o que os espera ao entrarem nos chapas; da rapidez e da flexibilidade - e, por isso, mais concorridos - porém, menos seguros; e sabem do Poder e Autoridade dos cobradores sobre os utentes.

A violação das regras “impostas” implica uma retaliação ou manifestação espontânea e/ou imediata contra o transgressor. Por exemplo, os utentes, ao entrarem nos chapas, “aconteça o que acontecer”, não somente sabem, como também, devem aceitar as condições que lhes são oferecidas; os chapistas e os proprietários sabem que qualquer acto deliberado, como o aumento dos preços, desvio das rotas habituais ou preestabelecidas, provoca um mal-estar por parte dos utentes.

Há, portanto, um “pacto social” baseado no reconhecimento mútuo das regras do jogo e dos seus alvos. Neste sentido, “o apanhar” e/ou “o aceitar” o chapa significa olhar os chapas não como um fim, mas, sobretudo, como um meio em si.

---

<sup>1</sup> Ver P.Bourdieu, sobre “Contra o utilitarismo”, pg. 142-143.



A principal razão que leva os indivíduos ou os utentes a usar os chapas reside nos seus *afazeres*<sup>2</sup>. Esses *afazeres* assumem um carácter utilitarista ou económico, mas também social e cultural.

O conhecimento das “regras do jogo” e dos fenómenos correntes constituem e funcionam como “símbolos de orientação” dos actores sociais envolvidos.

Este trabalho visa, por outro lado, identificar as concepções/percepções e experiências dos utentes sobre os “chapas 100”, as relações sociais aí estabelecidas que, no nosso entender, fornecem subsídios para compreender a “mentalidade chapa 100”: a noção do tempo e do espaço, comportamentos corporais e psíquicos, a linguagem, regras de cortesia, objectos transportados, códigos comportamentais e factos envolvendo diferentes grupos etários e sexuais.

Entretanto a nossa preocupação reside na seguinte pergunta: existe uma “mentalidade chapa 100”? O que é “mentalidade chapa 100” e quais são os indicadores que determinam e definem essa mentalidade? Estas são questões que nos propomos discutir, somadas às outras levantadas na referida problemática.

Franz Boas, no seu “postulado” de etnologia, apontava, como algumas das suas principais tarefas, a descoberta das leis que governam a vida social e a observação dos fenómenos, no âmbito da metodologia. Assim, de acordo com o autor, a “ocorrência frequente de fenómenos similares (...) demonstra que a mente humana se desenvolve de acordo com as mesmas leis - que governam a vida social (Boas, 1888 e 1896, citado por Radcliff-Brown in Guimarães, 1990)”.

---

<sup>2</sup> Idem.

A “mentalidade chapa 100” será, por outro lado, definida em função da ocorrência dos fenómenos mais frequentes da “realidade chapa 100”: roubo, velocidade, transgressão das regras - de trânsito e de conduta -, assédio sexual, superlotação e outros, não menos importantes, como as condições internas - físicas e funcionais - que determinam atitudes e comportamentos específicos ou particulares dos actores envolvidos.

Outra questão que colocamos é sobre a maneira pela qual podemos problematizar a “mentalidade chapa 100”, na cidade do Maputo, no contexto de modernidade em Moçambique. Entendemos que o meio urbano é, por excelência, um espaço em que uma massa de indivíduos se encontra num contínuo processo de interacção social e esse espaço apresenta-se como um sistema em que a disponibilidade dos recursos é limitada. Estes, no contexto da modernidade, implicam a mudança das estruturas sociais e da atitude das pessoas, em função das necessidades estabelecidas como básicas. Em função disso, os seres humanos vivem uma “condição «artificial» e «isolada»... na qual as relações originais e naturais... são excluídas e cada pessoa luta pelo seu próprio benefício, com espírito de competição” (GOLDTHORPE, 1977: 23).

## **METODOLOGIA**

O presente trabalho contou com a observação participante, dois questionários de entrevistas e um diário de campanha. Os questionários mudaram de acordo com as exigências da pesquisa.

É de referir que, devido ao carácter do trabalho, tivemos preferência pelas entrevistas de tipo aberto abrindo um espaço maior de diálogo com os sujeitos. Pensamos que se tornava necessário, para captar as concepções e experiências dos sujeitos envolvidos na realidade “chapa 100”, privilegiarmos o que entendiam como práticas correntes, problemas que os afligiam pois, só assim, poderíamos então, nos objectivos do trabalho, captar a “mentalidade chapa100”.

A fenomenologia, estudo baseado na realidade social do quotidiano, ou seja, na compreensão que os indivíduos têm do real, aponta-nos que os indivíduos têm um conhecimento pré-científico ou quase científico dos fenómenos ligados ao seu meio. Ela baseia-se numa metodologia descritiva, não obedecendo, portanto, a “nenhum” rigor científico. É neste âmbito que o trabalho privilegia a observação participante e entrevistas abertas para captarmos as experiências e as concepções do real dos nossos sujeitos de pesquisa. Por

outro lado, conta com episódios - em anexo - seleccionados que, no nosso entender, ilustram e reflectem o *modus vivendi* das pessoas da periferia bem como a visão que têm da sociedade em que vivem.

Chamamos a atenção para o uso das palavras “Chapista” e “Carteirista”, termos usados pelos utentes para denominar o conjunto de cobradores e motoristas e os ladrões de carteiras, respectivamente. Existem também termos usados pelos cobradores que aparecem no ponto intitulado “Pequeno Dicionário Chapista”.

A pesquisa foi realizada por uma equipa de investigação composta por:

- Prof. Doutor Carlos Serra - coordenador, sociólogo
- João Carlos Colaço - monitor, sociólogo

Investigadores, estudantes do 3<sup>o</sup>. ano de História, da cadeira de Metodologia de Investigação:

- Arlete Matola
- Augusto Macicame
- Carolina Daniel
- Elsa Botão
- Fernando Manjate
- Guilherme Ombe
- Henrique Ngovene
- João Niove
- José Maduela
- Manuel Meque
- Rui Larangeira
- Xavier Lucas

e um jornalista:

- Victor Matsirhe

A equipa de investigação percorreu 13 linhas escolhidas, consideradas as mais representativas devido ao maior fluxo de passageiros e de “chapas”:

- Ronil-Liberdade,
- Ronil-Matola 700,
- Hospital Central-Benfica,
- Ronil-Cidade da Matola,
- Baixa-Compound,
- Xipamanine - T.3,
- Fajardo-Compound-Xiquelene,
- Ronil-Patrice Lumumba,
- Baixa-Magoanine,
- Baixa-Xipamanine,
- Museu-Xipamanine,
- Xipamanine-Compound-Xiquelene e
- Xipamanine-Hulene.

Durante as 5 semanas estabelecidas para a colecta de dados, que resultaram na elaboração deste relatório, foram executadas 512 viagens, tendo sido entrevistadas 384 pessoas das quais 256 do sexo masculino e 120 do sexo feminino.

Dos 384 entrevistados, contam-se 277 utentes, 51 motoristas e 56 cobradores (incluímos aqui um número insignificante de arrumadores e/ou chamadores).

A idade média dos nossos entrevistados é de 28 anos e estes provêm dos mais variados extractos sócio-profissionais, sendo, na sua maioria, trabalhadores (dos sectores público e privado), seguindo-se estudantes, vendedores de mercado e ambulantes e outros, respectivamente. O volume de chapas observados é de, aproximadamente, 25 a 30 chapas por linha.



## **CONTACTO COM OS SUJEITOS DE PESQUISA**

Na fase de colheita de dados, surgiram problemas relacionados com a colaboração dos nossos sujeitos para a busca de informações necessárias, isto é, nem todos os sujeitos estiveram dispostos a colaborar o que, em parte, dificultou um diálogo, mais profundo, entre os pesquisadores e os pesquisados.

Nem todos os inquiridos, principalmente utentes, aceitaram prestar declarações alegando falta de tempo, falta de informação sobre o assunto “chapa 100” ou, simplesmente, por medo de implicações ou represálias políticas. Neste aspecto, alguns preferiram o anonimato, como forma de preservar as suas identidades, pois imaginavam tratar-se de elementos da segurança do Estado (SISE), principalmente em situações em que se fazia o uso do gravador e perguntavam se não estaríamos a trabalhar para “eles”. Outra razão, não menos importante, estaria relacionada com o facto de desconhecerem a finalidade dos seus depoimentos e do nosso trabalho, em si. Fez-se necessário recorrer, às vezes, à conversa informal e ao uso de diários de campanha para registarmos as entrevistas, o que íamos escutando e vendo.

Algumas dificuldades também surgiram na elaboração do próprio questionário e na escolha das perguntas com o risco de criarmos um mal-estar nos nossos entrevistados. Por exemplo, “Onde o senhor(a) guarda o dinheiro quando viaja?” ou, “... qual é o seu salário mensal?”, são perguntas cujas respostas foram, até certo ponto, difíceis de serem conseguidas. Existe um problema “cultural” que leva os mais velhos ou chefes de família, geralmente, a não revelarem o seu salário e nem mesmo onde o guardam. “Eh! meu filho, estas perguntas não se fazem!” ou então, “... não te interessa saber, é segredo!”, respondia a maioria deles. Em parte, imaginávamos onde é que as senhoras, normalmente, guardam o dinheiro quando viajam nos chapas afinal, nós mesmos, somos parte desta realidade social e isto significa que tínhamos, mais ou menos, um conhecimento empírico do problema. Falando de “nós” - alunos - foi interessante vermos como fomos mudando de atitude perante o nosso “objecto de pesquisa”. Provavelmente, uma das grandes dificuldades que um pesquisador iniciante encontra, no campo, é o seu distanciamento com o tal “objecto”, principalmente, quando ele nos é familiar e, assim, tendemos a considerar natural certas práticas e atitudes ou comportamentos observados e voltamos a reproduzir visões do senso-comum.

Os trabalhadores e estudantes tiveram menos dificuldades em aceder a entrevistas do que os demais actores. Entretanto, entre a liberdade e o medo, havia o cinismo por parte de alguns entrevistados.

A cedência de alguns actores às entrevistas, relaciona-se com o facto de pensarem que estávamos ali para resolver os seus problemas ou, pelo menos, servirmos de porta-vozes às autoridades competentes sobre problemas relacionados com os chapas e TPM.



Mesmo com a exibição da credencial da Universidade, vários entrevistados confundiam os pesquisadores com agentes de comunicação social, isto é, com jornalistas.

## **1. RESULTADOS DA PESQUISA**

Os chapas começam a circular a partir das 5 horas da madrugada até, aproximadamente, 22 ou um pouco mais quando, praticamente, o fluxo de passageiros diminui.

Os horários de ponta (entre as 6:00 e 8:00 horas da manhã e entre as 16:30 e 19:00 horas (da noite), que considerámos como os mais representativos, ou seja, quando a maior parte dos utentes vai e regressa dos seus “afazeres”) revelaram que, entre as 6:00 e 8:00 horas, o sentido de maior movimentação de chapas é em direcção ao centro da cidade ou à zona urbana provenientes dos bairros periféricos; o sentido inverso foi verificado nos horários entre as 16:30 e 19:00 horas. Esta constatação possibilitou-nos captar a proveniência básica dos utentes, através das linhas que percorremos.

A carência dos TPM e todos os problemas conhecidos têm contribuído, decisivamente, para um grande fluxo de pessoas para os chapas. A maioria foi unânime em afirmar que apanha os chapas por “necessidade” e/ou “falta de alternativas” uma vez que rotas há em que a passagem dos TPM não é regular e que, em outras, simplesmente não passam, como é o caso, por exemplo, da rota Fajardo-Compound-Xiquelene.

Existem outros factores, de importância secundária, que levam as pessoas a utilizar os chapas como, por exemplo, a rapidez e a flexibilidade, o transporte de mercadorias e questões financeiras.

Em resposta às deficiências estruturais e funcionais dos TPM, os chapas surgem, porém, transportando consigo, problemas de outra natureza:

- falta de segurança;
- abuso da velocidade;
- abuso das regras de trânsito e,
- superlotação dos carros, (etc.).

As principais linhas por onde circulam os chapas ou em avenidas como Ed. Mondlane, K. Marx, V. Lenine, 24 de Julho, etc., parecem verdadeiras indústrias de seres humanos enlatados, com carros a circularem transbordando de passageiros, em espaços densamente ocupados. Esses chapas contrastam com o que poderíamos chamar, na linguagem popular, de “carros de marca” como Mercedes, BMW, Hyundai, Nissan, etc., etc.

De fora, os carros dão a impressão de que, a qualquer momento, podem capotar ou “descolar” (como parecem as carrinhas de caixa aberta) e muitos passageiros preferem as janelas ou as entradas, não somente para facilitarem a sua saída, mas, também, para fugirem - em vão - à poluição sonora e do ar.

## **1.1. Condições dos Carros e Linhas**

Três modelos de veículos predominam nas rotas observadas: carros de caixa aberta, semi-aberta e fechada.

As condições de acomodação são determinadas de acordo com o modelo e capacidade dos veículos.

Os de *caixa aberta* não possuem nenhum banco e as pessoas, umas sentam-se em taipais e outras viajam de pé, apoiando-se, normalmente, nas pessoas sentadas ou em qualquer parte, sem nenhuma segurança. A principal linha por onde circulam esses carros é Compound-Xiquelene-Fajardo e vice-versa.

Os carros de *caixa semi-aberta* são adaptados e cobertos por uma lona ou chapas de zinco com travessas metálicas que suportam a cobertura e servem de apoio aos passageiros que viajam de pé. Estes são um pouco melhorados em relação aos de caixa aberta pois possuem dois bancos laterais improvisados com capacidade para dez passageiros, em cada banco. Porém, a maior parte dos passageiros viaja de pé e poucos destes carros possuem ventiladores ou janelas impossibilitando o controle das paragens, por parte dos utentes. Estes carros são frequentes nas linhas Liberdade, P. Lumumba-Ronil e Benfica, Liberdade e T.3-Xipamanine.

Os veículos *fechados* oferecem múltiplas condições internas de acordo com a sua capacidade:

a) nas linhas Cidade da Matola, Matola 700 - Ronil, os autocarros possuem, normalmente, 60-70 lugares;

b) na linha Hospital Central-Benfica circulam os chamados *mini-buses* com 25-32 lugares. Os assentos encontram-se dispostos em duas filas. O corredor, que existe, é usado para albergar passageiros que viajam de pé, obstruindo a saída de passageiros dos bancos de trás;

c) nas linhas Baixa-Compound e Xipamanine-Mu-seu, os veículos predominantes são de 15 lugares com

três assentos, dois colocados nas laterais e um atrás da cabine do motorista. Possuem um corredor, ao meio, para os passageiros que viajam de pé cujos pontos de apoio são o tecto e as paredes da viatura. Algumas destas paredes estão ornamentadas com figuras religiosas, publicidade de pneus, vestuário e calçado (“Nike” e “Reebok”) e figuras de artistas da televisão e dos cinemas americano ou indiano, que são verdadeiros heróis dos cobradores e motoristas: “Rambo”, M. Jackson, Batman, etc. As figuras, ali existentes, representam, para os chapistas, protecção contra os acidentes, sorte nos negócios e no serviço e sonho de consumo, alimentado pela indústria capitalista de produção de signos e bens simbólicos;

d) existem os *mini-buses* de 10 lugares predominantes nas linhas Baixa, Museu-Xipamanine e Baixa-Compound. Possuem uma única fila de bancos e um pequeno corredor de passagem que, no entanto, é usado para albergar quem não consegue assento. Tem sido uma regra geral, para estes últimos, viajarem com o corpo curvado e os braços esticados segurando qualquer coisa - até mesmo um outro utente - de modo a conseguir um equilíbrio.

Importa referir que, em alguns veículos, há uma redução de assentos, permitindo, assim, um número maior de passageiros.

De uma maneira geral, a quantidade de chapas a circularem numa determinada rota varia de acordo com a procura pois verificam-se, às vezes, “invasões” a algumas rotas, inicialmente definidas como exclusivas, para determinados veículos.

Há rotas nas quais os carros servem, basicamente, para transportar vendedores ambulantes e de mercados. Coincidentemente, as terminais dessas rotas estão localizadas

nos mercados como os de Fajardo, Malanga, Xipamanine, Xiquelene, Compound, etc. Na sua maioria, os chapas destas rotas são carrinhas de caixa aberta e/ou cobertas de lona e, frequentemente, transportam “maguevas” com produtos de primeira necessidade e outros para a revenda.

As rotas Ronil - Cidade da Matola, Matola 700, transportam, basicamente, trabalhadores dos bairros suburbanos para os diversos locais de trabalho, no centro da cidade, e estudantes. Nestas os chapas variam, segundo determinadas condições, como o estado das vias de acesso. Muitos carros possuem aparelhos de som para “distrair” os passageiros durante o percurso e o tipo de música, geralmente executada é o Zouck (cabo-verdiano, angolano, guineense, etc.) seguindo-se música moçambicana, de artistas conhecidos na praça e da nova geração, que são sucessos do momento.

## **1.2. Actores Sociais**

Na sequência da nossa pesquisa, conversámos com os utentes, cobradores, motoristas e chamadores. Dos utentes, os mais representativos foram os trabalhadores, estudantes, vendedores e outros, em pequena escala. Descrevemos aqui o perfil desses actores e tentámos, na medida do possível, apresentar os seus símbolos identitários.

Os que partem de Xiquelene, Hulene T3 e Patrice Lumumba são, na sua maioria, mulheres com idades compreendidas entre os 15 e 50 anos ou pouco mais. Usam normalmente capulanas, avental, lenços cobrindo cabelos trançados ou desfrisados, sapatilhas (pretas) ou chinelos, com blusas, algumas vezes substituídas por *robes*, sem soutiens, deixando mal cobertos os seios caídos. Transportam consigo enormes cestos

carregados de produtos para serem vendidos ou comprados nos mercados: verduras, legumes, fruta, peixe seco, farinha, camarão, sal, produtos de beleza, animais vivos como galinhas e cabritos, etc., transportados em “sacudus” ou largos sacos. Muitas mulheres, por razões do elevado aumento do custo de vida, têm-se tornado as maiores provedoras das suas famílias. Por outro lado, elas são, também, as maiores vítimas dos abusos cometidos nos “chapas 100”.

Já os jovens vendedores ambulantes, amigos dos cobradores, apresentam-se vestidos de jeans, sapatos ou chinelos, cabelo punk, tatuagens e, nos braços, uma caixa contendo o que levam para vender: amendoim, castanhas, cigarros, doces, cassetes audio, etc. Estes e alguns estudantes, por vezes, calçam sapatos tipo “jimmy dole”.

Os estudantes são, na sua maioria, das escolas públicas, primárias e secundárias, situadas dentro e nos arredores da cidade e viajam geralmente uniformizados, com excepção dos estudantes do ensino técnico médio e/ou universitário. Alguns andam com a cabeça rapada, usam brincos, tatuagens, ténis e roupas de “marca”.

O grupo, bastante variado, é o dos trabalhadores. São empregadas domésticas e funcionários do Estado e do sector privado e distinguem-se dos grupos acima apontados pela sua formalidade, comportamento e indumentária (moderna). Vestem o que chamam “roupa de serviço”: calças lisas, camisas de manga comprida ou curta, gravata e sapatos. A indumentária feminina obedece a um estilo bastante variado: saia, calças, blusas, trajes “africanos” compostos por capulanas, etc.

Os cobradores apresentam-se de uma forma muito típica: de calças ou bermudas jeans, despenteados e “sujos” de óleo no corpo e nas mãos.

As suas roupas assumem marcas de inversão e de rebeldia e contrastam com as dos passageiros e motoristas. E é em função desta diferenciação que, por outro lado, os utentes os classificam. Entretanto a sua indumentária oferece um significado simbólico pelo facto de saberem que trabalham num lugar com precárias condições higiénicas e que, pela própria natureza do trabalho, se sujam facilmente. Os cobradores são, na sua maioria, provenientes de famílias de situação sócio-económica precária. Uns abandonaram a escola para ganharem a vida nos chapas; outros abandonaram antigos empregos por lhes parecerem menos rentáveis; outros, ainda, simplesmente estão nos chapas pela primeira vez e aspiram por melhores empregos no futuro ou, mesmo, voltar a estudar.

Os chamadores possuem entre 10 -18 anos de idade. Estabelecem-se em algumas terminais com a função de organizar filas e atrair passageiros para os carros onde prestam serviços. Muitos recebem instruções para não dar qualquer informação sobre o trabalho que fazem e sobre os proprietários dos respectivos veículos por se tratarem, essencialmente, de menores de idade. Os chamadores têm uma relação delicada com os proprietários. Danificam os carros em caso do não pagamento devido pelos serviços prestados.

Os motoristas diferem, em parte, dos cobradores e trabalham um pouco mais decentemente vestidos. Pode-se dizer que são privilegiadas em relação aos cobradores uma vez que, muitos deles, têm um grau escolar mais ou menos elevado e alguns são proprietários dos carros que dirigem.

Os vendedores(as) ambulantes, motoristas, cobradores e chamadores são parte de um enorme mercado de trabalho informal ou marginal da cidade de Maputo pois muitos já estiveram empregados e estão nos chapas por não conseguirem “algo melhor”.

Em média, o grupo de utentes entrevistados ganha 750.000,00 MT por mês e gastam, em transporte, à volta de 120.000,00 MT por pessoa, sem contar, portanto, com o elevado número de agregados familiares que, geralmente, dependem dos trabalhadores e/ou dos vendedores(as), já que muitos são chefes de família.

### **1.3. Principais Fenómenos Correntes**

Em todas as linhas que percorremos percebemos, tanto através da observação como pelos entrevistados, comentários relacionados com roubos, superlotação, assédios sexuais, velocidade dos carros e transgressão das regras de trânsito e de conduta.

#### **1.3.1. Roubos e Assédios Sexuais**

As origens dos roubos foi o que maior polémica gerou nos nossos entrevistados. Os utentes acham que “os cobradores conhecem os ladrões” e existe conivência entre estes e os ladrões (infelizmente não nos foi possível entrevistar nenhum deles).

Muitos utentes revelaram-se relutantes em desvendar o lugar onde escondem o dinheiro e os seus pertences valiosos. Talvez porque fôssemos pessoas estranhas e/ou desconhecidas para conhecermos as suas intimidades.



A preocupação com o material ou concretamente com o roubo, resulta das constantes dificuldades enfrentadas pelas pessoas na busca dos recursos de sobrevivência. Esta situação obriga as pessoas a assumirem determinados comportamentos e estratégias de protecção. Olhares atentos e desconfiados caracterizam a tensão que se vive nos chapas. Neste sentido, duas cosmovisões - racional e mágico-religiosa - constituem o imaginário social dos passageiros, que os levam a acreditar em poderes sobrenaturais ou em forças ocultas como seus protectores.

Os homens guardam o dinheiro nos bolsos, em casos em que não guardam as carteiras nas meias ou presas aos cintos dentro das calças. Outros ainda, acham "... bom introduzir no biquine...". Já as mulheres, as maiores vítimas dos roubos e assédios, apresentam múltiplos mecanismos de defesa. Guardam alguns pertences, como o dinheiro, nos soutiens, amarram nas capulanas ou embrulham no papel dos jornais<sup>3</sup>. Outras chegam a vestir duas calças e, particularmente as "maguevas", usam aventais cobertos pelas capulanas para guardarem o dinheiro no interior. Dizem que ninguém transporta para os chapas "objectos de valor", porém, ao fazê-lo, guardam relógio, fios e brincos de ouro e o que mais for considerado de valor na carteira com sal, para espantar os maus espíritos.

A forma mais corrente de assédio sexual é do tipo potencial devido à superlotação, principalmente nas horas de ponta, obrigando os passageiros a viajarem apertados, sem possibilidade de movimentação. Nestas ocasiões, alguns passageiros, homens, aproveitam-se da superlotação para assediarem, formalmente, as mulheres.

---

<sup>3</sup> Há um mito segundo o qual o dinheiro embrulhado no jornal não desperta a atenção do ladrão.

As pessoas acabam estabelecendo prioridades estritamente individuais como básicas tornando, portanto, outros fenómenos meramente secundários, em relação aos roubos ou aos objectivos em vista. A manifestação animaléscica de fome, que constitui o assédio sexual, muitas vezes é tolerada pelas suas vítimas, uma vez que, não implica perdas materiais. Assim, para quem viaja nos chapas, o roubo é mais preocupante do que o assédio sexual e, por causa disso, os utentes acabam levando consigo o “essencial” ou objectos e vestuário considerados de menor valor.

Os roubos e assédios se, por um lado provocam contestação e indiferença, por outro as vítimas nem sempre se manifestam e permanecem omissas com receio de virem a sofrer represálias, por parte dos praticantes (violadores ou ladrões), por imaginarem que transportam sempre consigo uma arma. No entanto, o tipo de roubo acontece de acordo com as linhas pois, dependendo delas, é possível prever o tipo de objectos que, com maior frequência, são transportados pelos utentes. Por exemplo, nas linhas com destino aos mercados, normalmente viajam as “maguevas” transportando géneros alimentícios.

### **1.3.2. A Super Lotação e o Dilema dos Utes**

A superlotação nem sempre se deve à eficácia da propaganda dos cobradores, mas, sobretudo, à necessidade que os passageiros têm de não se atrasarem ao serviço. Neste sentido, a velocidade também é consentida, como já tivemos oportunidade de referir anteriormente. Em situações de perigo, os passageiros até se recusam a descer dos carros.

A justificativa é de que: “O meu patrão não aceita desculpa de chapa como justificação e corta o salário”. Em horas de ponta, chegam a viajar pendurados, pensando no destino, não se importando, contudo, com as condições dos carros: “... mesmo quando espero o chapa e vejo que já estou atrasado, oh pá, penduro-me” (António, 21 anos, vendedor ambulante). É que, “hoje em dia”, segundo Rute Nhavene, 43 anos, moradora no Singatela, com seis filhos, “pequena falha no serviço mandam-te embora por isso, para não perder o emprego, a pessoa pendura-se, mas não porque gosta”.

Todas as acções visam maximizar alguma forma de lucro e este lucro pode ser simbólico (BOURDIEU, 1994: 150). As pessoas que não têm outras alternativas necessitam de chapas para honrarem os seus compromissos laborais, académicos, económicos, sociais, etc.

As condições higiénicas dos chapas levam certos utentes a viajar de roupa escura para evitar que saiam ou cheguem visivelmente sujos ao seu destino. Os cobradores argumentam dizendo que “isto não é machimbombo, isto é chapa”.

### **1.3.3. Estratégias de Sobrevivência e Relações entre Chapistas e Utentes**

“As pessoas gostam de ser tratadas como sacos. Quando você não empurra e nem berra para eles, não fazes nada e é preciso completar a receita” - palavras de um cobrador da rota Patrice Lumumba-Ronil.

A economia de tempo e de espaço são conjugados em função da discriminação das mulheres gordas e grávidas, velhos e deficientes físicos, por representarem para os

“chapistas” um atraso e, portanto, perdas de dinheiro. Particularmente, as mulheres gordas e grávidas que, devido ao volume e ao espaço que ocupam, são encaradas como a possibilidade de “menos um” e, por isso, são obrigadas muitas vezes a perder o transporte ou a pagar uma passagem dupla. Esta situação também se verifica com senhoras que viajam com bebês ou crianças de três a quatro anos de idade que não se sentam para evitar a passagem dupla.

Verifica-se, por outro lado - como tendência - a redução de bancos em alguns veículos, de modo a permitir a entrada de um número maior de passageiros.

Em nome da segurança no emprego e da sobrevivência física, os motoristas e cobradores criaram mecanismos próprios para garantir o cumprimento das metas.

Mesmo que não exista espaço para nem mais um passageiro, os cobradores parecem nunca tomar consciência da superlotação. Para eles o mais importante é a receita diária obrigatória que deve ser entregue ao patrão e a outra parte da receita, arrecadada, pode ficar com o motorista e o cobrador. Em função disso, registam-se grandes velocidades, encurtamento das rotas, superlotação e desvios de rotas para aquelas de grande fluxo. A atitude dos cobradores é sempre a mesma: “Vamos afastar, por favor, estão a ficar na porta só pra me comprometer”.

Os motoristas fazem travagens bruscas como meio de obrigar os utentes a preencherem o que consideram “espaços vazios”. Os cobradores desenvolvem códigos e linguagens próprias de grupo, ritmados e cadenciados com gestos e assobios para os motoristas, sendo uma verdadeira propaganda às suas máquinas - “ xiquelene; xipama...

vazioooo...” - até certo ponto, bem sucedidas. Resulta destes mecanismos uma constante superlotação dos carros com a qual os passageiros são obrigados a conviver. Contactos físicos indesejados, transmissão de fluídos, roubos, assédio sexual (formal e potencial) e outros, são fenómenos correntes da realidade “chapa 100”.

A lógica do espaço para cobradores e motoristas contrasta com a dos utentes: “... isto está cheio. Não podem nos considerar como sardinhas, saibam que somos pessoas”, palavras de uma senhora. Entretanto, situações como estas, resultam, muitas vezes, infrutíferas. Os motoristas aceleram e vão embora...

A filosofia política dos cobradores e motoristas, cuja moral os utentes têm por duvidosa, prima pela “igualdade entre os utentes” e estes apresentam-se como “verdadeiros” árbitros com a função de tornar possível uma “convivência” mais humana entre os utentes.

“... os cobradores andam com umas varas para disciplinar os utentes confusos...” (Teresa Nuro, 42 anos).

Alguns chapas chegam a possuir dois a três cobradores para “arrumarem” as pessoas. A aparente atitude “filantrópica” dos cobradores constitui mecanismo ou estratégia de sobrevivência e, sobretudo, uma necessidade de maximização dos lucros. E esta, por um lado, obedece às formas violentas no tratamento com os utentes e, por outro, obriga os chapistas a tomar atitudes que constituem uma forma de resistência à imposição dos padrões.

Como forma de protesto social, pelo excesso da carga horária de trabalho - para o alcance dos lucros estabelecidos - os motoristas e cobradores quebram os carros e praticam o que, em Moçambique, se chama de “cabritismo”<sup>4</sup>.

Os cobradores usam e abusam do corpo das senhoras e das meninas. Insultam-nas e agarram nas suas nádegas como se fossem suas esposas ou namoradas.

A impossibilidade, mas, também, a malandragem e a esperteza de alguns utentes têm criado tensões e conflitos com os cobradores quando entram ou saem, sem pagar ou, simplesmente, pagam uma passagem incompleta. Outra forma encontrada de fugir ao pagamento tem sido o apelo às forças sobrenaturais. Os utentes “rezam” para que os carros avariem perto do destino porque, por regra, não pagam enquanto não tiverem concluído a viagem e, nestas circunstâncias, enquanto os motoristas apelam para o divino, os cobradores atribuem a avaria do carro às práticas de feitiçaria por parte de alguns utentes.

Deus, feiticeiros ou coisas parecidas, são lembrados somente em momentos difíceis, predominando, nas restantes situações, uma outra ética, virada para a racionalidade ou acumulação, com vista à maximização dos lucros.

Algumas vezes, entre chapistas e utentes femininos, desenvolvem-se relações muito específicas, caracterizadas por pequenas trocas simbólicas. As moças usam a sedução e, às vezes, o próprio corpo em troca de viagens gratuitas.

---

<sup>4</sup> Os chapistas retiram ilicitamente dinheiro das receitas diárias; “O cabrito come onde está amarrado”, diz o ditado popular, referindo-se à grande escalada de corrupção que tomou conta das instituições públicas do país ou a pessoas ligadas ao poder - não importa qual - e que se aproveitam da sua posição para auferirem benefícios pessoais.

Outras fingem namoros com os mesmos fins. Esta forma de pagamento visa, em primeiro lugar, minimizar os custos materiais (afinal, são dois mil meticais e com eles se compra um pão para o matabicho!). Estas moças, geralmente, têm “cadeira cativa” à frente, ao lado do motorista. Estes espaços são geralmente reservados às pessoas da confiança dos chapistas ou àquelas a quem entendem que deve merecer a sua atenção. Quando isso acontece, a porta, normalmente, fica trancada para impedir que os demais passageiros “atrapalhem” o trabalho do motorista.

#### **1.4. Acusações Mútuas**

Uma das questões difíceis de ser resolvida e que, por si, constitui um dilema da realidade “chapa 100”, é a captação das origens dos problemas ou das relações conflituais existentes entre utentes e cobradores ou motoristas, principalmente cobradores.

Tudo leva a crer que os cobradores são os principais protagonistas da realidade “chapa 100”, de acordo com a concepção dos utentes:

“...o motorista nunca fala; quem fala é o cobrador” - palavras de um sindicalista.

É através do seu “Poder e Autoridade” que os cobradores determinam quem deve subir nos chapas e em que condições; o valor das mercadorias, as paragens efectuadas; a velocidade dos carros; a quantidade dos passageiros. Reduzem o *status* dos indivíduos a um mesmo denominador comum, isto é, os recursos de poder dos utentes são diluídos na acção dos cobradores. Essas determinações são, no entanto, estabelecidas de forma arbitrária, de acordo com o estado de espírito e a simpatia dos cobradores.

Existem elementos não culturais que revelam actividades e/ou atitudes que fazem parte das funções particulares dos cobradores e motoristas e que adquirem sentido na divisão de trabalho. Neste âmbito, o cobrador subordina-se ao motorista, mesmo parecendo o contrário, pois apesar de o motorista “não falar”, é sua a última palavra. Para além das suas obrigações, comunica-se com o motorista em casos em que é necessário trocar dinheiro para facilitar o atendimento dos clientes.

Os cobradores, só eles sabem quem pagou ou não; e são eles que pedem aos motoristas para “encostar” (parar), “acontecer” (arrancar) e “guezar”, isto é, aumentar a velocidade. Não respeitam as suas próprias vidas nem as dos passageiros, assobiam, descem, sobem e dançam, com os carros em andamento, e mandam o motorista seguir sem verificar se os passageiros desceram ou não. Mesmo com os carros cheios dizem “... ronil, xiquelene ou xipama... vaziooooo...” e é um empurra p'ra cá outro p'ra lá, “afastar... aí, aí tem lugar aí...” até chegar..., usando uma linguagem particular. “Cinquenta por cento da nossa vida está no caixão” dizem os passageiros em tom de desabafo e desespero.

Atendendo à opinião dos dois principais segmentos dos chapas (utentes e chapistas) percebe-se que existe um conjunto de estereótipos que cada um constrói sobre o outro. A existência destes estereótipos são percebidos através de acusações mútuas relacionadas com a origem dos problemas e conflitos de que os chapas têm sido palco.

Para os utentes, os cobradores são “prepotentes”, “arrogantes”, “autoritários”, “violadores”, “estupradores”, “drogados”, “ladrões”, “intriguistas”, “zaragateiros”, “selvagens”, “desonestos”, “mal-educados”, “donos do



Poder”, “cobardes”, “incultos”, “sujos”, pessoas frustradas ou fracassadas e incapazes de conseguir um emprego “decente”.

Os cobradores atribuem aos utentes a transgressão de normas como sair sem pagar ou pagar uma passagem incompleta, o que resulta em “perda de paciência” porque eles precisam de cumprir com as metas estabelecidas pelos patrões. Embora alguns reconheçam o recorrer às drogas, acham-se, no entanto, “tolerantes”, “pacientes”, “bondosos”, principalmente para os utentes que consideram levar para os chapas “... os seus problemas pessoais” e os que entram “bêbedos e vomitam nos chapas”.

Expressões ou palavras como “confusos”, “provocadores”, “problemáticos”, “reclamadores”, “oportunistas”, “aproveitadores”, “bêbedos”, “ladrões”, “mal-educados”, “incultos”, são partilhadas pelos chapistas, quer cobradores quer motoristas, para caracterizar o perfil dos utentes.

Josué, 22 anos, trabalhador, resume o que o chapa significa para a maioria dos utentes: “O chapa para mim é insegurança, superlotação, falta de respeito, humilhação”.

Os utentes viajam como “reféns” ou em situação de dependência. “Muitas vezes a situação do utente passa de um comprador de serviços a «pedinte» e a possibilidade de ser transportado num chapa 100 é o resultado da boa vontade ou «favor» de quem o possui” (GTZ, 1997: 21).

Se, por um lado, existem acusações mútuas, por outro existe a auto-acusação por parte dos próprios utentes, que vem do reconhecimento de que, entre os “maus”, existem os “bons” e vice-versa, tanto entre os cobradores, como entre os utentes. Constatámos, em algumas ocasiões, passageiros bêbedos, cuspiendo, vomitando e até urinando nos

chapas, criando um mal-estar nos passageiros e na tripulação ou simplesmente passageiros saindo sem pagar.

“Alguns cobradores tratam-nos mal porque os passageiros comportam-se mal”, palavras de um estudante.

Por outro lado, constatámos, também, cobradores a tocarem em lugares considerados delicados ou sensíveis das senhoras como pernas, nádegas ou seios, empurrarem e não pedirem desculpas aos passageiros.

## 1.5. Pequeno “Dicionário Chapista”

Apresentamos aqui o significado de alguns termos usados entre os cobradores e motoristas e as linhas nos quais eles foram captados.

**Afinar** - arrumar as pessoas; em várias rotas, mas, principalmente, na rota Xipamanine-Hulene.

**Aconteceu** – arranca - Benfica-Fajardo.

**Bomba** – arrancar - em todas as rotas.

**“Cinco moedas”** - troco de cinco contos - Benfica-Hospital Central.

**Cobra** - TPM.

**Dobra** – arranca - Museu-Xipamanine.

**“Duas notas”** - troco de cinquenta mil meticais ou cinco mil avulso (moedas) – Benfica-Hospital Central e em várias outras.

**“Estás trocado”** - o cobrador pergunta ao passageiro se tem dinheiro trocado – Ronil-P.Lumumba e Benfica-Zona Verde e em várias outras.

**Encosta** – parar - Baixa e Museu-Xipamanine.

**Gueleza** – acelerar- Compound-Xiquelene-Fajardo.

**“Futuro melhor”** - TPM.

**Maguevas** - mulheres que se dedicam à venda e compra de produtos colhidos nas suas próprias machambas para venderem em pequenos mercados informais ou nas ruas.

**Kuba mboma (ou nhoko)** - ultrapassar o chapa da frente

**Pisa** – acelera - em várias rotas.

**Pula** – desce - Benfica-Hospital Central.

**Tshopa** – continua - Xipamanine-Compound-Xiqueleni e Fajardo-Compound-Xiqueleni.

**“Sangra aĩ”** - pára (Idem).

**“Uma das duas”** – opção dada pelo cobrador ao motorista para carregar os passageiros ou prosseguir a viagem.

A linguagem varia de acordo com as rotas e com o tipo de utentes frequentes nas respectivas rotas. Por exemplo, “Futuro melhor” é normalmente usado na rota Ronil-Matola, já que, por lá, frequentam os TPM “Maguevas”. É comum nas rotas que têm como destino os mercados suburbanos. O uso de palavras obscenas tem também as mesmas determinantes.

## 1.6. Assuntos abordados

O tipo de conversa corrente refere-se normalmente a questões primárias de sobrevivência.

Nas linhas em que circulam, na sua maioria, as “maquevas”, as conversas, geralmente em “tsonga”, referem-se aos preços da cebola, óleo, farinha, tomate, carapau, arroz, etc., etc., praticados nos mercados, ao custo de vida, aos salários que terminam nas primeiras semanas do mês; à exploração de que têm sido vítimas, por parte dos cobradores, na cobrança dos preços das suas mercadorias. Neste aspecto, elas são as preferidas dos cobradores uma vez que pagam pela mercadoria que transportam, aumentando assim os lucros diários, embora as cobranças não ofereçam nenhum critério fixo; falam da família, das dificuldades de a sustentar, dos filhos que vão à escola ou das filhas que estão iniciando a vida sexual. Estas últimas, por outro lado, segredam às suas amigas e aos cobradores, na solidão da viagem, os seus relacionamentos extra-conjugais. Os motoristas, chefes de família normalmente, observam o cansaço dos passageiros perante as dificuldades da vida e escutam conversas relacionadas com problemas de saúde ou falta de dinheiro.

Os jovens e adultos, particularmente, questionam, entre outros aspectos, o *establishment* ao se referirem, constantemente e com indignação, ao significado e às implicações do “futuro melhor”, como, por exemplo, a ampliação das limitações económicas das quais se consideram vítimas.

Nos tempos actuais, as eleições autárquicas, têm sido tema de conversa na qual os utentes revelam as suas preferências partidárias, cuja escolha para o próximo governo se traduz em garantias de continuidade dos chapas.

Encontrámos jovens que diziam estar cansados da Frelimo porque “este partido perdeu credibilidade”, mas que também não valeria a pena votar na Renamo porque “... são pobres, hão-de querer enriquecer à nossa custa e nem chapa teremos para ir trabalhar”.

Apesar de uma relativa “alienação” política, estas pessoas são, à sua maneira, verdadeiros analistas do seu quotidiano. Lamentam o desinteresse das autoridades para com o tipo de transporte oferecido aos cidadãos, as condições das estradas, a inoperância da polícia (civil e de trânsito) e da sua cooptação com a imprudência e as arbitrariedades dos motoristas, falta de assistência a “nós os pobres” e da desilusão com o “futuro melhor” e, tudo isso, imbuído de um sentimento de abandono ou orfandade daquele que um dia foi o seu “pai” - o Estado. Ao tratarem de assuntos relacionados com a política, observa-se que, entre as lamentações, os utentes também propõem soluções.

“Proponho ao governo que, em vez de investir na compra de Mercedes Benz, devia aplicar esses montantes na compra de autocarros” - palavras de um estudante, 21 anos residente no Chamanculo.

Os cobradores comunicam entre si, comumente através de gíria ou de palavras obscenas, agredindo moralmente estes espaços públicos.

Entretanto comuns são as inúmeras lamentações dos utentes, que constituem verdadeiras “reverências” negativas aos cobradores, sobre o tratamento que lhes é dado.

## **1.7. Solidariedade(s) ou “acidentes de percurso”?**

Quando falamos dos “chapas 100”, vem-nos logo à ideia a crise: instabilidade (de diversa ordem), insegurança, desordem, “caos”, “amor e ódio” e a imoralidade caracterizada pela quebra de regras de conduta.

O mundo moderno é o mundo do anonimato em que as pessoas se cruzam, trocam olhares (apaixonados ou desconfiados) e, desses cruzamentos, surgem encontros e novas identidades se constroem.

Existem situações ou momentos de solidariedade. A frequência, embora curta, dos pequenos grandes gestos verifica-se quando os chapas não estão superlotados:

“Tive uma experiência agradável quando, num belo dia, um cobrador ajuda a minha mãe de 69 anos de idade a entrar no chapa. E, chegado ao destino, ajuda-a de novo e disse-lhe para ela que não precisava de pagar” (Isaura, 31 anos, vendedeira).

Os chapas não são, neste sentido, somente um meio de transporte, mas, também, um espaço de socialização, dos encontros em que o anonimato é revelado num espaço em movimento, isto é, onde se estabelecem relações de amizade, companheirismo, namoros, etc., entre os utentes e entre estes e chapistas. Estes últimos, revelam-se, às vezes, sensíveis e amáveis nestes tempos em que se pressupõe o fim do “romantismo”.

As relações sociais que se estabelecem são condicionadas e determinadas pela combinação e disposição dos espaços físicos. “Já fiz muitas amizades... até o meu namorado conhecemo-nos num chapa. É muito bom fazer amizades,

porque se formos da mesma rota, nós cruzamos todos os dias” “Rosita Bila”. No entanto, estas pequenas redes informais de amizade, em poucos casos, são sólidas e duradoiras.

Entre as incertezas da chegada, os desencontros são, em parte, determinados pelos “destinos ignorados”, isto é, raramente têm continuidade pois terminam assim que os utentes chegam ao seu destino.

Contado por uma senhora na rota T. 3 – Xipamanine: “A um senhor teria sido roubado um maço de dinheiro no interior do chapa. Apercebendo-se do sucedido alertou o motorista que conduziu o carro, directamente, para a quarta esquadra. Desde a descoberta do roubo, não foi mais permitido o desembarque de passageiros até serem submetidos a uma revista coerciva na polícia, facilitando assim a detenção do carteirista”. Solidariedade desta natureza é raro pois não faz parte das funções dos chapistas e o argumento destes é de que não estão nos chapas para controlar os ladrões, mas sim para cobrar o dinheiro dos utentes.

Muitas vezes a reacção dos utentes a práticas, tão comuns, como o roubo, é ambígua e marcada, normalmente, pela indiferença e contestação tardia. O ambiente do “salve-se quem puder” leva os passageiros a assumirem comportamentos imprevisíveis não sendo, portanto, possível ter-se uma noção exacta do que se pode esperar, em termos de solidariedade, por parte dos outros.

Helena, 27 anos, solteira, vendedeira e moradora no Chamanculo, foi-lhe roubado um lenço no chapa, sem que recebesse um gesto de solidariedade por parte dos utentes, porém ela é dona de uma visão paradoxal:

“Nunca tive experiência alguma desagradável”. Depoimentos dessa natureza foram muitas vezes dados pelos utentes, principalmente do sexo feminino, demonstrando e contrariando todo um conjunto de atributos negativos ou animais construídos em torno dos cobradores e motoristas.

## **1.8. Polícias e Motoristas: A relação entre o Público e o Privado em Moçambique**

Em várias rotas, aparecem veículos piratas, que não obedecem ao percurso normal estabelecido porque muitos deles precisam de fugir da polícia. Os carros, nestas condições, são normalmente os não licenciados e os de matrícula estrangeira.

Os utentes acusaram uma relação de cumplicidade entre os polícias e os motoristas dos chapas porque estes lamentam a falta de segurança nas estradas, a ilegalidade de alguns veículos em circulação, o excesso de velocidade e a transgressão às regras de trânsito.

“Quando te cruzares com algum polícia na estrada é que pretende «comer». Ah, o capim da polícia são os chapistas” (anónimo, 35 anos, vendedor ambulante e morador da Polana Caniço).

Parece-nos existir dois tipos de “cabritismo” praticados nos “chapas 100”, um está ligado aos chapistas cujas vítimas são os proprietários; e o outro, aos polícias tendo como vítimas os motoristas.



## ANÁLISE PRELIMINAR

Numa perspectiva comparativa, é possível olharmos os utentes como se estivessem num contínuo “rito de passagem” caracterizado por três momentos diferenciados de comportamentos: antes, durante e depois da viagem. A) Nas terminais, os utentes ficam atentos aos carros que podem chegar, a qualquer momento, e prestam atenção às pessoas que se aproximam enquanto conversam ou não; B) nos chapas, os utentes são afastados do seu “eu” do dia-a-dia e do tempo normal, durante longos minutos ou horas. Estão sujeitos às ordens e às regras do jogo, impostas pelos cobradores, submetem-se a algumas proibições (no âmbito das modalidades e funcionamento dos chapas) e são, praticamente, afastados socialmente para viajarem em condições desumanas ou seja, como animais. Saem sujos, pisados, tensos e cansados; podem ser vítimas de roubo ou de assédio sexual. Constitui, portanto, a fase de transição e, finalmente; C) chegados ao destino, caminham aliviados por estarem salvos e verificam se foram assaltados, roubados, danificados, etc. Regressam à sociedade, isto é, à convivência normal e assumem novamente o seu papel ou ganham um novo estatuto social.

A anomia pode ser concebida como uma “sociedade” existindo em estado de natureza ou de guerra de todos contra todos, dando uma imagem apocalíptica da realidade e do mundo. Parece-nos que este é o drama e/ou o dilema de milhares de cidadãos de Maputo que viajam nos “chapas 100”. E a maneira como é interpretada a realidade “Chapa 100”, leva-nos a pensar *a priori* que os “Chapistas” são indivíduos anómicos a partir do momento em que são acusados de terem comportamentos socialmente reprováveis. Entretanto, essa “anomia”, na concepção dos chapistas, assume um carácter de invocação e de revolta perante a conduta dos passageiros e face à maneira como a própria sociedade encara a categoria profissional, levando a tornarem o chapa como um espaço de subversão em que se joga a ordem pelo avesso.

Featherstone (1995), concebe a modernidade no sentido weberiano que decorre de uma progressiva racionalização e burocratização da vida - ou do mundo social - que rompe com a ordem tradicional. As consequências daí decorrentes, levariam ao que Weber chamou de “desencantamento do mundo”. Assim, a modernidade implicaria, na visão do autor, uma mudança nas estruturas sociais e nos valores tradicionais que dariam origem à formação de novas identidades.

O fenómeno “Chapa 100” é, sem dúvida, um fenómeno da economia informal, mas é, também, uma manifestação de “massas” que envolve a grande maioria dos habitantes desta urbe. O termo “massa” implica uma camada populacional diferenciada cujos membros, na sua maioria, no caso em questão, provêm dos bairros periféricos e enfrentam um conjunto de problemas que caracterizam – para lembrar a expressão de Óscar Lewis - a “cultura da pobreza”. Refe-

renciando Lewis (1966), Berlinck (1975) aponta que, para além de significar desorganização social, ela constitui-se, também, de “um conjunto de símbolos que fornecem aos seres humanos um plano de vida com conjuntos e soluções para os seus problemas e que, portanto, contém uma importante função adaptativa” (Lewis, 1966 citado por Berlinck, 1975:17). Esta função adaptativa consistiria, por um lado, no esforço dos pobres “para lidar com sentimentos de desespero que se desenvolvem com a consciência da impossibilidade de se ter sucesso em termos dos valores da sociedade mais ampla” e, por outro, na incapacidade das agências e/ou instituições de encontrar soluções para problemas que os pobres enfrentam (Lewis, citado por Berlinck, 1975: 17, 18). Para dizer que, em última instância, a “cultura da pobreza” é, ao mesmo tempo, uma adaptação e uma reacção dos pobres a uma sociedade excludente.

A evidência de que somos uma sociedade cada vez mais competitiva está na velocidade usada pelos motoristas nas horas consideradas de ponta e na superlotação dos carros. Em situações como estas, os passageiros rogam para conseguir um lugar, não se importam como, nem em que condições. Qualquer manifestação do cobrador no sentido de “impedir” a entrada de alguns passageiros faz com que estes “marquem o seu carro e nunca mais o apanhem”.

A flexibilidade e a rapidez são um importante atractivo para os utilizadores dos mesmos que correm contra o tempo em busca de tais recursos. Os motoristas competem entre si com velocidades, ultrapassagens e transgressões de regras de trânsito; os cobradores superlotam os carros assessorados pela sua capacidade de persuasão, pelos ditos “chamadores” e pela situação de “reféns” em que se encontram os utentes. Os utentes lutam, entre si, por um

lugar nos chapas, mas também, pela irreversibilidade da cultura de consumo e são arrastados pelo processo de “inércia” levando-os para lugares supostos de curta distância.

A lógica do tempo é dominada pela ideia do futuro e da acumulação rápida e desenfreada do capital em que a violência, dos mais diversos tipos, é uma das suas características.

A superlotação e a velocidade são a garantia do lucro “fácil”, não havendo preocupação com a segurança dos utentes. Os chapistas têm a consciência do dever cumprido perante o proprietário e a possibilidade de ganhos extra decorrentes do alcance rápido das metas estabelecidas. Paradoxalmente, os utentes consentem no uso da velocidade para que seja possível o cumprimento ou a realização das suas obrigações ou dos seus *afazeres* diários, a tempo e horas.

Enquanto se consente e se partilha a lógica do tempo, se consagram novas “técnicas” de uso do corpo condicionados pelos aspectos ligados aos espaços físicos, estes são largamente disputados, implicando uma modificação dos comportamentos e posturas corporais - curvado ou agachado, mãos à frente, atrás, nos bolsos, na cintura, etc. - acompanhados de olhares atentos aos roubos, às lesões, aos acidentes, aos assédios sexuais ou aos contactos físicos indesejados. O medo da morte é uma constante e sentido principalmente pelos utentes, chefes de família.

As lealdades e hierarquias tradicionais - de poder, prestígio e riqueza, normalmente repartidos numa sociedade e que constituem factores de diferenciação entre os indivíduos - estão fragmentados na realidade “chapa100” e essa

fragmentação caracteriza-se pela redução dos indivíduos a um denominador comum, a sua uniformização à condição de passageiro, de massa. “Os utentes, antes de entrarem no chapa, não são muito exigentes, mas, já depois, querem regalias e nós não aceitamos que sejamos mandados pelos passageiros porque o patrão diz que quem manda no chapa somos nós...” porque no chapas, de acordo com a opinião de outros cobradores, há utentes que “... têm comportamento de gente importante...”.

Regalia é um privilégio que, em Moçambique, é dos “chefes” como os “nossos responsáveis” ou pessoas do “nosso governo” e directores não usam os chapas para os seus *afazeres*, quem apanha o chapa é a gente comum; povo, massa enfim, “gente qualquer” e redutível, por isso “no meu carro não há finos nem pessoas importantes, todos são iguais”, palavras de Zimba, cobrador.

O facto de partilharem os mesmos espaços físicos e vivenciarem o mesmo drama ou dilema não significa que, assim, as pessoas sejam solidárias entre si pois são, na sua maioria, desconhecidas e talvez por isso pensem que as possibilidades de serem recompensadas são remotas porque as pessoas não sabem quando irão encontrar-se novamente, já que não constituem um grupo.

O deslocamento das funções de socialização para fora da família - que no caso das sociedades africanas dilui a tradição do “Chefe”, da família e do mais “velho” -, a perda das solidariedades colectivas e o desenvolvimento das relações impessoais constituindo uma sociedade anónima, é uma das características da modernidade. Os principais “lesados”, no mundo do chapa, têm sido normalmente os velhos, as mulheres gordas e grávidas, crianças e deficientes; crianças e velhos, as duas partes mais sofridas da

humanidade - e outros - são estes que se deparam principalmente com a falta de solidariedade nos “chapas 100”.

A relação entre velhos e jovens (como categorias socialmente construídas) é, na sua maioria, uma relação marcadamente conflitual. Ou seja, vive-se entre estes grupos o que poderíamos chamar de “conflito de gerações”. Os velhos tendem, muitas vezes, a terem uma imagem caótica dos jovens como um grupo quebrador das regras tradicionais de conduta, um “espaço perdido”, eles são “irresponsáveis”, “mal educados” enfim, inconsequentes ou simplesmente são uma “geração perdida”. “Isso não acontece, meu filho. Agora já não há respeito pelos mais velhos, tenho visto isso durante o percurso”.

Parece-nos que a problemática dos “chapas 100” gira em torno dos cobradores. A maior parte dos utentes entrevistados apontavam este segmento profissional como sendo o principal responsável pelos comportamentos socialmente reprováveis: abusos, falta de respeito para com as mulheres, superlotação, velocidade, etc.

Um artigo publicado pelo jornal *o metical* (18/03/98), intitulado “Os Cobradores”, reflectia também esta visão - popular - sobre o segmento. A nossa pesquisa, em parte, veio con-trariar essa visão, encontrando, assim, posições diferenciadas a respeito dos integrantes dos chapas. No entanto, foi comum observar que há acusações mútuas entre utentes e chapistas sobre a má conduta. Não negando as origens dos problemas, acreditamos, em parte, que os utentes muitas vezes determinam o comportamento dos chapistas.

As relações jocosas entre os cobradores e as “maguevas” ilustra, por outro lado, uma evolução das normas que cons-

titui não uma ruptura ou oposição, mas, sim, uma continuidade e interpenetração e que, portanto, “dar lugar” ou ficar indiferente diante de um “velho”, faz parte de um conjunto de condutas preferencias (G. Rocher, 1989: 60).

Quando a diferença é caracterizada pela negação do outro gera-se, então, uma situação de conflito.

A falta de regras de cortesia, das quais os jovens são acusados, pode não ter, necessariamente, uma relação directa com falta de “boa educação”. Pensamos que se trata, por outro lado, de uma maneira de estar, de ser, de viver, de pensar e de agir, particulares de um grupo ou geração, (e que estão de acordo com as concepções actuais da vida moderna). A sociedade tem uma dinâmica própria e os valores mudam, de acordo com as circunstâncias. Nesta perspectiva, se estamos a viver “tempos modernos”, é normal que segmentos conservadores da sociedade tendam a relacionar a modernidade ou a pós-modernidade com “desordem”.

“Eh pá, a sociedade está de pernas p’ró ar. Ninguém consegue pôr a torto e a direito esta brincadeira, a culpa é do nosso governo” (L.I.).

“É a vida que nos obriga a ter que mudar de comportamento no chapa. Eu não me entrego à descencialização, mas são as condições do próprio chapa e do tempo em si” segundo Felismina, 34 anos, vendedeira, solteira e moradora no bairro do Xipamanine.

Quando Felismina fala das “condições... do tempo em si” ou, como muitos utentes adultos e idosos, ao falarem de “hoje em dia” é como se, para essas pessoas (e muitas outras), o tempo actual fosse um pandemónio ou caracterizado pelo “fim do social”.

Os mais “velhos” lembram, com nostalgia, o passado e um Estado paternalista que “ficou” e olham o presente de forma apocalíptica.

A ideia de um Estado paternalista, mas também autoritário e repressor, continua presente nas pessoas quando falam do “nosso governo”, dos “nossos responsáveis”; de “... ficar comprometido” e/ou “... quer me comprometer”, pressupondo que, de “lá p'ra cá”, a situação pouco mudou. Este sentimento também se fez notar, várias vezes, nos momentos de entrevistas, como já tivemos oportunidade de referir. Era como se o tempo tivesse parado e, em função disso, as pessoas ficassem com uma imagem estática ou congelada do Estado. O fim da guerra e as primeiras eleições livres criaram expectativas nas pessoas, parecem-nos que não têm sido alcançadas. Neste âmbito, em forma de protesto ou de críticas ao governo, as pessoas referem-se ao “futuro melhor” como algo utópico, distante e, portanto, inalcançável.

O conformismo dos utentes em relação às arbitrariedades praticadas nos chapas pode estar relacionado com o facto das pessoas pensarem que os chapas são, na sua maioria, dos “nossos responsáveis” e estes responsáveis serem vistos como membros do governo ou do partido no poder cuja postura ou imagem parece confundir-se com a do próprio Estado. E é este Estado pai, patrão e ao mesmo tempo autoritário e repressor que as pessoas aprenderam a respeitar e a temer, mais a temer.

A falta de ética, o desmando, a corrupção e a cooptação das polícias com o arbítrio resultam da fragilidade das nossas instituições e das crises moral e económica que nos afectam. Como estão, por exemplo, os hospitais, os nossos serviços públicos?



Vejamus que, “numa sociedade, a crise indica algo a ser corrigido, o fim de uma era, um sinal de catástrofe” (Da Matta, 1990: 148).

A modernidade em Moçambique parece mais caracterizada pelo crescimento das diferenças sociais, pela cultura de consumo e de corrupção, pela apropriação do espaço público pelo privado, pela anomia, pelas incertezas; pelo individualismo exacerbado, pela acumulação desleal, pela exclusão e pelos novos mecanismos de controle social; e menos pelo “grito de alerta”, pela dignidade humana, enfim, pelo exercício “pleno” da cidadania.

O cepticismo, a perda de sensibilidade e a naturalização do estado de coisas, são aspectos graves e generalizados porque constituem um aniquilamento das nossas mentes e são agravados pela existência ou emergência de uma elite que só faz e ouve o que convém.

Daqui a pouco, ainda teremos que pagar pela natureza, pelo direito de existir, enfim, por esse “lugar-comum”.

O tipo de Estado existente em Moçambique, facilita e reforça relações baseadas no paternalismo, no nepotismo e clientelismo, que constituem factores malignos para um Estado ou sociedade que se pretendam modernos. As concepções de um Estado moderno têm, como bases, as relações impessoais em que os indivíduos são iguais perante a lei.

Quando se está diante de uma situação - de um Estado cuja mentalidade é obsoleta - deixa-se, ao abrigo de um pequeno grupo de indivíduos ou de uma pequena elite, a apropriação do espaço público. A polícia, enquanto propriedade do Estado, não pode reagir contra a proveniências daqueles bens circulantes. É isso o que

as utentes pensam: "... chapas que andam nas ruas pertencem aos nossos dirigentes. Veja que durante as andanças nocturnas, a maior parte deles, estão nas zonas residenciais dos nossos responsáveis" (Sónia Reis, Xipamanine). O bairro da Coop, por exemplo, tem sido abrigo de muitos "chapas", em "várias" madrugadas.

O mito da igualdade ou de uma sociedade sem classes já não compõe o imaginário social de muitos dos utentes dos chapas. As pessoas estão a tomar consciência das crescentes diferenças sociais e, de acordo com as posses, conhecem os seus limites, o seu espaço, isto é, a sua localização na sociedade. E este conhecimento "é partilhado tanto por aqueles que são também pobres como pelos que se encontram numa situação mais privilegiada" (P. Berger e Luckmann, 1990: 62). "Eu acho que o chapa é um meio que dá muita falta sobretudo a nós os pobres", palavras da estudante Rosita Bila, enquanto Tuxa, também estudante, acha que "deviam existir chapas próprios para as senhoras que andam aí a "guevar"".

A existência dos chapas e a sua importância para pessoas como Rosita Bila e Tuxa, revelam-nos uma sociedade fragmentada e dividida entre ricos e pobres, integrados e marginalizados, entre "nós" e "eles"; o lugar ou espaço social dos indivíduos enfim, os que estão do "lado de cá" e os que estão do "lado de lá".

Quando surge o fenómeno "chapa 100", os cobradores, ainda no "início da carreira", ou seja, antes de se terem tornado numa categoria profissional reconhecida, foram alvo de preconceitos e de discriminação por parte da sociedade. Frases como "... isso não é profissão", "... vai trabalhar", "você cheira mal", etc., etc., são verdadeiros elementos desqualificadores de uma sociedade que fazia pouca fé no crescimento e fortalecimento desse grupo profissional.

É comum as sociedades construir estereótipos sobre si mesmas e/ou sobre alguns dos seus segmentos sociais.

A sociedade e, particularmente, as pessoas que apanham os chapas retratam, de forma negativa, os chapistas. Há um complexo de superioridade manifesto por um sentimento de desprezo, desinteresse e indiferença à conduta dos chapistas. Eles sabem disso e ganharam consciência sobre a maneira, através da qual a sociedade, de uma forma geral, os trata; ganharam consciência, também, da dependência da população em relação a este meio de transporte. Esta situação de desprezo pode ter criado, nos cobradores, uma mentalidade de revolta e de indignação, ainda que muitas vezes em estado latente. Estes passaram a usar os “chapas 100” ou melhor, o seu chão de trabalho, como um espaço de Poder e de afirmação enquanto grupo e perante a sociedade. O mundo dos cobradores é um mundo dos excluídos, dos marginalizados. Muitos deles estão em idade escolar, porém uns abandonaram o ensino antes de o concluírem, outros não tiveram, não têm e estão longe de ter acesso à educação. O trabalho nos chapas 100 surge para estas pessoas como uma solução para os problemas pessoais e até familiares.

Para os chapistas, isto é, para os cobradores e motoristas, os “chapas” não são somente um lugar de trabalho mas, também, um espaço identitário, no sentido colocado por Liesegang (1998) referindo-se à existência de um “território social”<sup>5</sup>. É, portanto, neste “território” que os cobradores e os motoristas buscam afirmar a sua identidade individual e

---

<sup>5</sup> De acordo com o autor, “Território social” “é uma área de uso individual ou colectivo 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 existência”. Em função disso, existe “Uma predisposição para manter dentro dos territórios regras de comportamento ou códigos mais ou menos explícitas(...)” Pg. 14.

de grupo. Afinal, o Chapa, é o mundo dos excluídos e, sobretudo, o mundo dos cobradores. Lá, eles aprendem tudo o que a realidade lhes queira ensinar. Inventam e reinventam códigos e regras comportamentais como forma de protesto e de autodefesa do seu “território”.

A perversidade que constitui a nossa modernidade centra-se no espírito da acumulação primitiva do capital, através de mecanismos duvidosos buscados para tais fins; no individualismo exacerbado que transforma os indivíduos em mercadorias ou em meros objectos de consumo; na forma como os padrões comportamentais são modificados e usados na luta pelos recursos; na naturalização do estado de coisas caracterizada pelo conformismo das pessoas e pela indiferença de quem de dever para criar meios de transporte humana e moralmente aceitáveis; e na concepção da Democracia como sinónimo de “anarquia” ou libertinagem.

## CONCLUSÃO

Sobre as hipóteses relacionadas com as motivações do uso dos chapas, a maioria dos passageiros afirmou tratar-se mais da necessidade e da falta de alternativas do que de outras razões. Afinal, os chapas, enquanto fenómeno económico, determinam a realização da vida social e profissional de diversos agentes sociais. Porém, existem os que usam os chapas como uma fonte de recursos e, nesse grupo, estão os chapistas, chamadores, ladrões e “assedidores” sexuais. Estes dois últimos podem ou não estar na condição de passageiros “normais”.

Há, portanto, uma predisposição para o medo do roubo, da morte, do assédio sexual e é, de acordo com o conhecimento destas práticas, ou seja, dos estoques simbólicos, que os utentes acabam adquirindo comportamentos ou atitudes de precaução, de defesa ou ataque contra aquilo que consideram ser “regras do jogo” ou leis que regem a realidade “chapa 100”.

Procuramos definir a “mentalidade Chapa 100” como um conjunto de “regras de jogo” e de fenómenos correntes que constituem vectores ou “símbolos de orientação”. Pois é em função destes factores que os actores sociais não somente assumem atitudes ou comportamentos

determinados, mas, também, é através deles que é possível capturar, apreender a realidade “Chapa 100”.

A falta de alternativas de meios de transporte, coloca os cobradores numa situação privilegiada pois, se os TPM estivessem em pleno funcionamento haveria necessidade de melhorar os serviços de transporte semi-colectivo de massas devido à concorrência. Os chapas permanecerão enquanto se justificar a sua existência e existirem as insuficiências dos TPM. Por outro lado, acreditamos que a capacidade de auto-regulação do mercado irá pressionar o melhoramento dos seus serviços.

Somos membros desse “lugar-comum” chamado sociedade moçambicana. Fazemos parte da realidade social do seu quotidiano e, talvez por isso, o fenómeno “chapa 100” perturbe os espíritos daqueles mais atentos aos problemas que nos caracterizam.

A “mentalidade chapa 100” remete-nos para uma profunda reflexão sobre a relação Estado, Sociedade e Indivíduo.

As desigualdades entre os nacionais assumem proporções cada vez maiores e os actuais sistemas já não podem comportar políticas que não priorizam problemas sociais.

Os chapas são uma importante janela sociológica pela qual podemos olhar a realidade moçambicana e avaliar em que condições se encontra a nossa sociedade.

Este trabalho não pode ser visto como um estudo acabado. Ele apenas inicia ou contribui para uma discussão mais ampla do fenómeno “Chapa 100”, de uma maneira particular, e da sociologia do quotidiano, de um modo geral.

## **BIBLIOGRAFIA:**

**BERLINCK, Manoel T., Marginalidade Social e Relações de Classes em São Paulo, Ed. Vozes, Petrópolis, RJ-Brasil, 1995.**

**BERGER, P. e LUCKMANN, T. A., Construção Social da Realidade, Ed. Vozes, 8ª. ed, Petrópolis, Brasil, 1990.**

**BOURDIEU, P. Razões Práticas - Sobre Teoria da Acção, Ed. Papirus, Campinas, Brasil, 1996.**

**DaMATTA, R. Carnaval, Malandros e Heróis - Uma Sociologia do Dilema Brasileiro, Ed. Guanabara Kocgan S.A, Brasil, 1990.**

**FEATHERSTONE, Mike, Cultura de Consumo e Pós-Modernismo, Ed, Studio Nobel, São Paulo, Brasil, 1995.**

**GOLDTHORPE, J. E. Sociologia do Terceiro Mundo - Disparidade e Envolvimento, Eds. Zahar, Rio de Janeiro, Brasil, 1977.**

**GTZ, Estudo, “Questões de Género no Sector Privado de Transporte Rodoviário de Passageiros e Cargas, Cidade de Maputo”, Maputo, 1997.**

**LEACH, Edmund, Cultura e Comunicação, Eds. 70, Perspectivas do Homem, Brasil.**

**LIESEGANG, Gerhard., “Territorialidades Sociais e Identidades com Referência a Moçambique”, in 5º. Curso Aberto sobre: “Para uma Sociologia dos Processos Identitários em Moçambique”. Org. por Carlos Serra, Sessão de 27-3-1998, UEM, Texto 6.**

**PERLIMAN, Janice E., O Mito da Marginalidade - Favelas e Política no Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, Brasil, 1977.**

**RADCLIFF-BROWN, A. R., O Método Comparativo em Antropologia Social, in ALBA Z. GUIMARÃES, “Desvendando Máscaras Sociais”. Ed. Francisco Alves, 3ª. Ed., Rio de Janeiro, Brasil, 1990.**

**ROCHER, Guy, Sociologia Geral - Acção Social, Ed. Presença, 5ª.Ed., Lisboa, 1989.**

**SERRA, Carlos, “Mentalidade Chapa 100” e Modernidade Perversa em Maputo. Ideias para uma pesquisa. Série: Ideias e Teorias. Ed. Carlos Serra, Texto n.1, UEM/CEA, Oficina de Sociologia, 08/03/98.**

**METICAL, jornal. “Os Cobradores”. N. 194, Maputo, 18/03/98.**

**NOTÍCIAS, jornal. “Debates na Assembleia Popular”. Ed. 20124, Maputo, 16-12-1985.**



## **ANEXOS**

### **EPISÓDIOS:**

**Dia 6 de Abril, 12: 35 horas. Rota Compound-Xiquelene-Fajardo.**

Durante a viagem pude presenciar uma conversa que tinha como protagonistas quatro senhoras e um cobrador, girando à volta do que elas gostariam de receber no dia 7 de Abril.

Entretanto as senhoras defendiam que as flores não tinham significado algum e que gostariam de receber alguns quilos de arroz, batata, etc.

Enquanto o cobrador ia insistindo no valor que as flores tinham, dizendo que estas simbolizavam o amor profundo que o ofertador tinha para com a pessoa ofertada.

Uma senhora, que estava de pé, introduziu-se na conversa, dizendo que nem arroz nem flores tinham significado para si, senão um homem que a satisfizesse na cama.

A partir da intervenção da última senhora, a conversa mudou de tema, tendo, em seguida, uma das senhoras intervenientes dito que não era qualquer homem que a podia satisfazer na cama, senão um que ela disse ter. Em seguida, o cobrador disse que ele podia muito bem satisfazê-

-la, tendo a senhora respondido que era pequeno demais. O cobrador, diante de tal resposta, disse que já havia satisfeito inúmeras senhoras iguais a ela. Mas a conversa não chegou ao fim pois a viagem terminava ali mesmo, no Fajardo.

### **Dia 9 de Abril, 6: 45 horas.**

Subo num carro da marca Isuzu KB.

Encontravam-se no interior 8 senhoras sentadas nos dois taipais laterais opostos. A dada altura, o cobrador apareceu com um saco e lança-o sobre os cestos de tomate das senhoras que estavam na cabine do motorista.

Logo a seguir, as senhoras reagiram com palavras insultuosas, tendo dito que aquele tomate não se comparava aos seus testículos... Diante de tal reacção, o cobrador ameaçou uma das senhoras que lhe iria bater. A senhora ameaçada reagiu, dizendo que, se ele quisesse, ela mostraria o local por onde nasceu e, se possível, faria questão de o devolver, desamarrando, em seguida, a sua capulana.

Quis parecer que a senhora quisesse tapar a boca do cobrador, mas este não se calou, tendo mandado uns “filhos da puta”.

### **Dia 10 de Abril, 10: 25 horas.**

Dois cobradores iam conversando. Um deles disse que no dia anterior havia feito sexo com uma “miúda” que o desprezava muito pois, dizia ela, que ele não tinha dinheiro. Mas, desde que começou a trabalhar no chapa e, vendo-o com dinheiro, ela começou a aproximar-se dele.

Esta conversa decorria em tsonga, em tom tão alto, que dava para se ouvir a cinco metros da viatura.

### **Dia 10 de Abril, 15: 39 horas**

“... afora o assalto que já sofri não tenho outro facto muito desagradável a contar”.

Só chamar a atenção das senhoras que há homens muito perigosos que gostam de fazer sexo à distância. Noutro dia, ia viajando no chapa, um homem que estava de pé, à minha frente, foi introduzindo as suas pernas entre as minhas. Contudo, só me apercebi do que estava a acontecer quando reparei nos movimentos irrequietos do senhor. Perguntei-lhe, em seguida, o que é que ele estava a fazer, ao que me respondeu, desavergonhadamente, que parecia que eu não queria tal coisa” (Anónima, 35, solteira, vendedeira ambulante, moradora da Polana Caniço).

### **Dia 20 de Março.**

Na rota Patrice-Xipamanine, verifiquei que os cobradores também sofrem porque são perseguidos por ladrões que procuram arrancar-lhes o dinheiro da receita.

Eu, como não sabia dos perigos que existiam naquele local, inocentemente entrevistei um cobrador e, quando os presentes e alguns utentes se aperceberam disso, entre cinco a seis jovens sujos, de cabelo punk e despenteado, de jeans e tatuagem, rodearam-me e perguntaram-me: “Quem tu és? O que estás a fazer aqui?”. Respondi-lhes que era uma estudante universitária e que estava a fazer entrevistas sobre o “chapa” para fins didácticos. Muitos

duvidaram de mim, fui obrigada a identificar-me. Tirei a credencial e o meu cartão de estudante. Alguns disseram: “Esta é espia, está a trabalhar para o governo”... e um deles disse: “ Senhora, nós não gostamos de pessoas como tu aqui nesta zona. Seja a última vez. Não voltes mais para aqui porque senão vais-te arrepender. Nós somos ladrões”. Indicou-me depois outro jovem, de cerca de 22 anos, robusto, com um corte de cabelo esquisito e disse: “Senhora, entrevista lá este aqui, para ires dizer ao Chissano que aqui não funciona o «futuro melhor»”. Outros diziam: “Esta senhora está a fazer campanha eleitoral e eles não gostam de política. Não volta mais Ok!?” E os dois cobradores, com quem estava tendo a entrevista, protegeram-me. Um deles disse-me: “Senhora, você fez mal em tirar gravador aqui no Xipamanine, há muitos bandidos”.

As pessoas, no chapa, estavam apreensivas e traziam quase todos dinheiro nas mãos, outras nos seios. Só retomaram a conversa quando o chapa arrancou.