

Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Letras e Ciências Sociais
Departamento de Sociologia

PROJECTO DE PESQUISA

**Recusa de Regulamentos de lotação vs Reprodução de Superlotação:
análise de práticas e percepções dos utentes do ‘chapa 100’ na cidade de Maputo, 2009**

Dissertação a ser apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau
de Licenciatura em Sociologia

DECLARAÇÃO

Eu, **Emílio Ernesto Maueie**, declaro por minha honra que esta monografia resulta de minha investigação pessoal e nunca foi apresentada na sua essência para a obtenção de nenhum grau acadêmico.

DIDICATÓRIA

Aos meus tios Estevão e André, que tudo fizeram para os meus estudos; ao meu pai Ernesto e tio Daniel que muito cedo partiram para o além. Saudades.

AGRADECIMENTOS

Meus agradecimentos à todas pessoas que directa ou indirectamente me apoiaram para a efectivação dos meus estudos no geral, e deste trabalho em particular. De entre tantos, destaco o meu supervisor, Dr. Obede Baloi, que paciente e atenciosamente me acompanhou, indicando melhores caminhos para esta marcha; o meu Chefe do sector de trabalho, Miguel Mulungu, que durante os 5 anos teve de gerir a lacuna que criei no serviço. De forma especial agradeço a minha esposa Rosa Argentina pelo acompanhamento e compreensão ao longo deste tempo todo, e ao meu filho Andrelsen, o maior presente até ao momento, que veio criar incentivo e estímulo na minha vida. Agradecimentos extensivos à minha avó Henriqueta e minha mãe Laurinda pelos seus valiosos contributo na minha infância. À tia Margarida Manave, ao Sr. Pedro João Cossa, ao Sr. Carlos Cossa, que me apoiaram no que podiam. Não me esqueço dos colegas da turma com os quais partilhei bons e maus momentos académicos e até extras-académicos, sobretudo os do “grupo M” (Manhique, Monjane, Mindoso e Fuel). Por fim, aos meus amigos Feliciano Mavota, Nelson Bonifácio Picardo e Aires Aron que deram muita força ao longo do curso. Para todos estes e outros que não os mencionei, vai um grande KHANIMAMBO. Ainda conto convosco.

RESUMO

Este estudo apresenta uma reflexão sobre a realidade “chapa 100”, baseada em percepções e atitudes dos utentes do chapa. Ter como ponto de partida as percepções dos utentes, confere à este estudo uma particularidade com relação aos outros que analisam o “chapa” na perspectiva dos “chapeiros”. Nestes, os chapeiros são vistos como sendo os actores principais, no sentido de que as suas acções são encaradas como as que estruturam, e delas dependem os comportamentos e práticas dos passageiros.

No presente estudo, analisamos o mesmo fenómeno mas numa perspectiva que mostra que as práticas dos utentes, antes de tudo, constituem o reflexo das suas consciências, das suas subjectividades, na avaliação da realidade chapa 100. Nele procuramos apurar as condições sociais da reprodução da superlotação das viaturas. Nessa ordem de ideias, deduzimos que a lotação que se verifica nos chapas, não é somente resultante da acção dos chapeiros, mas também da avaliação subjectiva de todo contexto em que se desenvolve o chapa 100, por parte dos utentes do chapa 100. Assim, os passageiros também concorrem para a reprodução dos fenómenos que caracterizam a realidade chapa 100, no caso vertente, a superlotação.

Palavras-chaves: “Chapa 100”; regulamento, actor social; reprodução social; superlotação.

ABSTRACT

This study presents a reflection about the “chapa 100 reality”, based on perceptions and attitudes of the “chapa’s users”. To take as starting point the perceptions of the chapa’s users gives to this study a particularity regarding the other studies that analyze the chapa 100 in the perspective of the chapa’s makers. In these, they are seen as being the main actors, in the sense that their actions are faced as the ones that structure, and of them depend the passengers’s behaviors.

In the present study we analyze the same phenomenon, in a perspective which shows that the practices of the chapa’s users, before everything, constitute the reflex of their consciences, of their subjectivities, in the evaluation of the “chapa’s reality. On it, we’re trying to reach the social conditions of the reproduction of the overcrowding of the vehicles. So, we deduced that the overcrowding of the vehicles that is verified in the chapa, is not only resulting from the actions of the chapa’s makers, but also for the subjective evaluation of the context in that grows that chapa 100, by the passengers. In that sense, the passengers also compete for the reproduction of the phenomenon that characterize the chapa 100 reality, in the case slope, the overcrowding.

Word-key: “chapa 100”; regulation; social actor; social reproduction; overcrowding.

INDICE	Pg
INTRODUÇÃO.....	09
1. Apresentação do trabalho.....	09
2. Problematização das percepções dos utentes do chapa 100.....	11
2.1. Hipótese.....	15
2.2. Variáveis.....	15
3. Relevância sociológica.....	15
4. Objectivos.....	17
4.1. Geral.....	17
4.2. Especifica.....	17
5. Enquadramento Teórico e Conceptual.....	18
5.1. Quadro Teórico.....	18
5.2. Quadro Conceptual.....	21
5.2.1. Regulamento.....	21
5.2.2. Controle Social.....	23
5.2.3. Actor social.....	24
5.2.4. Reprodução social.....	25
DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO.....	27
1. Metodologia.....	27
1.1. Técnica de Colecta de Dados.....	28
2. Contexto do surgimento do chapa 100.....	30
2.1. Contexto global.....	30
2.2. Contexto moçambicano.....	32
2.3. Casos de transporte informal fora de Moçambique.....	34
3. Estudos realizados sobre chapa 100.....	35
4. Apresentação da realidade chapa 100.....	37
4.1. Legislação sobre a lotação das viaturas.....	37
4.2. Actores sociais directamente envolvidos.....	40
4.2.1. Chapeiros.....	40
4.2.2. Fiscalizadores.....	41
4.2.3. Passageiros.....	41
4.3. As viaturas.....	42

4.4. Experiências dos entrevistados.....	43
4.5. Práticas observadas.....	45
4.5.1. Atitudes dos utentes e chapeiros.....	45
4.5.2. Intervenção dos Fiscalizadores.....	48
4.5.3. Lotação das viaturas.....	50
5. Análise de percepções e práticas dos utentes.....	51
CONCLUSÃO.....	57
BIBLIOGRAFIA.....	59
ANEXOS.....	62

INTRODUÇÃO

1 – APRESENTAÇÃO DO TRABALHO

Esta monografia, tem como título é “recusa de regulamentos de lotação vs reprodução de superlotação: análise de práticas e percepções dos utentes do ‘chapa 100’ na cidade de Maputo, 2009”, e enquadra-se no processo de ensino-aprendizagem, exactamente na componente avaliativa, parte dos requisitos exigidos para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane.

É um trabalho no qual analisamos as percepções bem como as práticas dos utentes do chapa 100 em torno das normas de lotação de viaturas, na realidade “chapa 100”¹. Temos como pretensão, perceber e explicar as condições sociais da reprodução de superlotação de viaturas no contexto do chapa 100, a partir do “lado” dos utentes, isto é, considerar os utentes do chapa como elementos a partir dos quais podemos perceber e interpretar a realidade chapa 100.

Tem como principal pressuposto que nesta realidade, existem normas de lotação de viaturas – embora não sejam exclusivas à esta realidade² – que são do conhecimento de todos actores envolvidos. À estas normas, os envolvidos devem a obediência, orientando as suas condutas e suas práticas (lotação das viaturas) por elas, motivo pelo qual elas existem. Porém, para que isso aconteça empiricamente, estas devem ser subjectivamente consideradas válidas pelos participes (Weber, 2001), ou seja, depende da forma como estas são percebidas pelos sujeitos.

Diante disto, o argumento principal deste estudo é que os utentes do chapa 100, sendo actores sociais e não meros objectos – no verdadeiro sentido do termo – concorrem para a reprodução de superlotação das viaturas de chapa 100, facto que pode ser percebida nas suas práticas, que por sua vez, têm explicação nas percepções que estes têm dos regulamentos de lotação de viaturas.

¹ Veja o significado e a origem do termo de “chapa 100” na contextualização

² Os regulamentos de que falamos destinam-se à todo tipo de transporte público.

Longe de ser um trabalho conclusivo, apenas se pretende com ele evidenciar alguns elementos fundamentais da estruturação desta realidade, contribuindo dessa maneira para a apreensão e reflexão sobre esta realidade (chapa 100), que no decurso das últimas duas décadas vem se tornando cada vez mais parte do quotidiano de muitos moçambicanos, particularmente os cidadãos de Maputo.

Ao fazer reflexão nesta perspectiva pretendemos, de uma forma genérica, mostrar que a validade empírica das normas passa pela avlição subjectiva por parte dos actores sociais envolvidos na realidade a que estas (normas) se destinam a regular. Especificamente, queremos demonstrar que os utentes do chapa 100 também concorrem para a reprodução de superlotação das viaturas nesta realidade, tendo em conta as suas práticas, justificadas pela maneira como eles percebem as normas de lotação.

É um estudo de carácter descritivo uma vez que assenta no método fenomenológico, na medida que procura mostrar e esclarecer os factos que estão diante da consciência dos passageiros. Ele é composto estruturalmente por três partes, designadamente:

Introdução, em que apresentamos o tema delimitado; apresentamos a justificativa, na qual mostramos a relevância teórica (sociológica) deste estudo; os objectivos que pretendemos alcançar; a formulação do problema em torno do objecto do estudo, bem como a nossa hipótese e respectivas variáveis; o enquadramento teórico e conceptual, através qual analisamos e explicamos o fenómeno em causa, e os conceitos fundamentais empregues neste estudo.

A segunda parte é do *Desenvolvimento do estudo*, composta pelos capítulos de contextualização, em que apresentamos o contexto do nosso campo de estudo (chapa 100), desde o seu surgimento até aos tempos em que efectuamos este estudo; o capítulo da revisão da literatura, em que apresentamos o que colhemos sobre o assunto em causa, como os outros autores analisam o chapa 100; o capítulo da metodologia, onde mostramos e justificamos os métodos empregues neste estudo; em último, o capítulo da apresentação e análise de dados, onde apresentamos os dados recolhidos no campo, bem com a sua análise e discussão, em confrontação com a nossa hipótese.

A terceira parte é a de *Conclusão* geral do trabalho, em que mostramos como o trabalho foi desenvolvido, demonstrando as principais ideias. E, no fim da monografia, temos a parte onde apresentamos todo referencial bibliográfico das obras nas quais colhemos subsídios para desenvolver esta monografia, e os anexos: guião de entrevistas e o perfil dos entrevistados.

2 – PROBLEMATIZAÇÃO DAS PERCEPÇÕES E PRÁTICAS NO CHAPA 100

Num momento em que há cada vez mais demandas de mobilidade de e para vários e diferentes pontos geográficos, o transporte é um elemento privilegiado de mudança, na medida em que permite dinamizar a circulação de pessoas, e consigo as ideias e produtos. Para nós, esse facto e a quantidade ou o fluxo de pessoas que se servem do chapa 100 para a realização de seus afazeres no dia-a-dia, conferem uma certa importância a estes serviços na Cidade de Maputo.

Contudo, isso não isenta estes serviços de problemas (sociais), aliás, têm sido reportados muitos casos conflituosos entre chapeiros e passageiros, e/ou entre aqueles e fiscalizadores de trânsito, etc. Por isso, *já em 1986, os meios de comunicação chamavam atenção das autoridades para os problemas e as condições a que os passageiros estavam sujeitos: insegurança, superlotação e a condição desumana na qual viajavam os utentes* (Colaço, 1998:11).

Em função da abrangência, podemos deduzir que estes problemas são dos mais preocupantes na Cidade de Maputo, a nível das entidades de tutela e de quem queira perceber as possíveis causas.

O foco do nosso estudo encontra-se na necessidade de perceber a sustentabilidade social de manutenção e perpetuação da superlotação das viaturas; uma necessidade de compreender as condições sociais que concorrem para este facto; as suas causas sociais. É como disse Aron, interpretando a ideia *montesquiana*, segundo a qual, pode-se transformar uma diversidade incoerente dos acontecimentos, hábitos e costumes, em uma ordem inteligível. Por isso,

segundo este autor, *é preciso captar, por trás da sequência aparentemente accidental dos acontecimentos, as suas causas profundas que os explicam* (Aron, 2002:22).

O problema que pretendemos levantar tem dois suportes: um empírico e um teórico. O primeiro tem a ver com as práticas dos utentes do chapa, a maneira como se comportam diante das normas legais de lotação de viaturas pré-estabelecidas. Do suporte teórico temos o pressuposto de que, as normas no geral, as leis em particular, têm sempre uma relação com uma determinada realidade social. Tal relação consiste na regulação desta (realidade) por aquelas leis, onde é suposto que elas sejam *subjectivamente* consideradas como válidas pelos actores sociais que nela fazem parte (Weber, 2001).

Recordemos que no chapa 100, estão directamente envolvidas duas categorias de actores sociais³, a dos chapeiros e a dos passageiros, cujas práticas estamos aqui a analisar. Contudo, quando se trata de quaisquer normas sobre o transporte em veículos automóveis, o seu cumprimento é exigido somente aos automobilistas, que no presente caso são os chapeiros. É a estes que se exige que a lotação esteja dentro dos limites regulamentados e, conseqüentemente, é à eles que se aplicam as sanções no caso de desvio.

Contudo, não obstante a existência destas normas de lotação, o seu cumprimento não acontece; os chapas andam sempre (que houver passageiros) com a lotação para além dos limites prescritos. Os chapeiros parecem não ter em conta a existência real e objectiva da limitação de número de passageiros nas viaturas. Os fiscalizadores de trânsito “não conseguem” contrariar este facto, até porque qualquer acção e medidas sancionais tendentes a isso é que parecem desviantes, sendo que o normal é deixar que as “coisas” aconteçam independentemente das normas pré-estabelecidas legalmente.

Nestes casos, os motivos são procurados nos chapeiros pois, à primeira, é à eles que cabe a “culpa” sobre a superlotação das viaturas; são os que são chamados a observar as normas. Isso porque eles são vistos como os que orquestram e comandam tudo quanto acontece no chapa, justificado na maioria dos casos, para a maximização dos seus ganhos.

³ Mais detalhes sobre os actores envolvidos na realidade chapa 100, no capítulo de apresentação de dados.

Ora, se não trata de superlotação de viaturas por uma simples carga, mas sim de pessoas, que têm sentimentos, pensamentos, anseios, interesses, etc., a questão é o que dizer destas? Será que se conformam com as práticas dos chapeiros no que concerne à lotação? Se se conformam, porquê? Se não, porque é que não recorrem aos regulamentos para uma lotação certa e “confortável” dos veículos?

Analisando as acções e interacções no chapa 100, Colaço (1998) explica que existem estratégias e recursos de poder ilimitados, por parte dos chapeiros (motorista e cobradores) aos quais os utentes se submetem. Mas, como teríamos visto anteriormente, antes das estratégias e poder dos chapeiros existem as normas legais de lotação que os chapeiros, e nem os utentes exigem o seu cumprimento. Ademais, os utentes mostram conformismo com relação à estas estratégias dos chapeiros e não com os regulamentos legais.

Podia se dizer que aqueles regulamentos de lotação são destinados somente aos automobilistas e não aos passageiros, não havendo “obrigação” por parte destes de os cumprir, no que diz respeito à lotação das viaturas, enquanto que as aludidas estratégias e poder dos chapeiros recaem directamente sobre os passageiros. Nesse contexto, estes manifestam um conformismo que *...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;(...* (ibid,1998:16).

Neste argumento, podíamos questionar se os utentes do chapa não têm conhecimento dos limites de lotação das viaturas pelos quais se transportam; e se tiverem, porquê não exigem o seu cumprimento aos chapeiros.

Nas rotas que ligam a Cidade de Maputo com os distritos fronteiriços de Namaacha e Ressano-Garcia, as práticas evidenciam que não existe nenhuma estratégia nem poder por parte dos chapeiros sobre os passageiros, valendo somente o que está regulamentado. Ninguém aceita que mais alguém se introduza na viatura quando atingido o número de passageiros prescrito pelo regulamento.

Com esta situação, ficam aqui evidentes dois cenários: o primeiro é aquele que se verifica dentro da Cidade de Maputo, na rota em que trabalhamos, onde as leis não são cumpridas, mesmo com a presença de homens *dispostos* para fazerem cumprir com recurso à coação, como pressupõe Weber (2001); os actores sociais envolvidos não orientam suas práticas por elas. Os chapeiros são os que traçam regras às quais os utentes se submetem. O segundo cenário é aquele em que imperam as leis; e os passageiros – cientes ou não deles – cumprem-nas rigorosamente, e não aceitam imposições dos chapeiros, que possa pôr em causa a ordem das coisas.

Entretanto, mesmo na situação em que os actores orientam suas práticas por regulamentos de lotação pré-estabelecidos, não podemos afirmar seguramente que esse facto se deva somente ao conhecimento destes por parte dos passageiros, mas também não podemos o fazer com relação à (falta de) necessidade de maximizar o lucro por parte dos chapeiros, pode haver outros factores que explicam o facto. O que importa reter nos dois cenários aqui apresentados é que, tal como os chapeiros, também os utentes concorrem para a produção e reprodução de fenómenos que ocorrem no mundo chapa 100.

Assim, o que pretendemos mostrar é que nos dois cenários acima descritos, as práticas (de lotação de viaturas) também podem ser explicadas pela forma como os passageiros percebem as respectivas normas, resultantes da “confrontação” que estes fazem entre essas (normas) com o resto da situação que os envolve.

Neste trabalho, estamos a analisar o caso em que não há cumprimento das normas de lotação de viaturas, criando dessa forma uma situação de superlotação, em que achamos que estes (utentes do chapa) também concorrem para a sua reprodução. Por detrás desse facto estão as percepções que estes (utentes do chapa) têm sobre os regulamentos de lotação, o problema que constitui a nossa inquietação e que pretendemos levantar resume-se na seguinte questão: De que modo os utentes do chapa 100 percebem os regulamentos de lotação de viaturas na Cidade de Maputo, 2009?

2.1 – Hipótese

Os utentes do chapa 100 vêem os regulamentos de lotação instituídas no transporte em veículos automóveis como descontextualizados, isto é, não reflectem a realidade a que se destinam a regular. Isso faz com que eles (os utentes) recusam-nos e não orientem suas práticas por eles, criando uma condição para a superlotação de viaturas.

2.2 – Variáveis

Em qualquer domínio do conhecimento científico, o problema é uma *questão não resolvida e que é objecto de discussão (...)*. Pode-se dizer que um problema é de natureza científica quando envolve variáveis que podem ser tidas como testáveis (Gil, 2002:24).

Nessa ordem de ideias, as principais variáveis deste estudo são: recusa de normas como variável independente; reprodução de superlotação como variável dependente. Isso significa que a partir da atitude de recusa de normas de lotação, podemos explicar as práticas observáveis – a superlotação.

3 – RELEVÂNCIA SOCIOLÓGICA DO ESTUDO

Neste trabalho o “chapa 100” é encarado como uma realidade social, isto é, como sendo uma *soma total dos objectos e dos acontecimentos do mundo cultural e social, vivido pelo pensamento do senso comum de homens que vivem juntos numerosas relações de interacções* (Coulon, 1979:12). Estaríamos falando de tudo quanto existe respeitante ao chapa 100: as normas (formais e informais), os actores sociais, suas condutas sociais, as viaturas, etc. Nesses termos, esta realidade é passível de ser analisada sociologicamente, quer para perceber a sua dinâmica, quer para identificar e compreender as estruturas dos comportamentos sociais.

Ora, se na realidade chapa 100, tal como em qualquer outra realidade social, nela fazem parte indivíduos com determinadas *práticas sociais*⁴ (De Oliveira, 2007), existem mecanismos de *sistemas de controlo social* exercidos tanto pelo Estado, assim como pela Sociedade. Estes correspondem ao sistema legal e moral respectivamente, tendo como objectivo, criar e manter a padronização de condutas sociais na sociedade, bem como enquadrar seus membros recalcitrantes (Berger, 1986).

É sobre estes mecanismos de controle social exercidos pelo Estado, precisamente os regulamentos de lotação das viaturas, que questionamos como é que são subjectivamente percebidos pelos actores sociais. Isso constitui uma condição social para a sua validade empírica, e determina se os actores sociais orientam ou não suas condutas por eles.

Tendo em conta que, *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), este trabalho consiste na captação e análise de *experiências* e percepções que os actores sociais envolvidos têm sobre os regulamentos que fixam os limites de lotação. Posteriormente, procuramos estabelecer uma relação entre essas percepções e as práticas observáveis no “chapa 100”.

Deste modo, temos neste estudo, um desafio sociológico de apurar as percepções que os actores sociais envolvidos na realidade chapa 100 têm sobre o meio que os circunda e, por via disso, explicar as suas práticas, neste caso, a lotação das viaturas. Isso confere à este estudo uma relevância sociológica pois, isso nos possibilita apreender e perceber *estruturação*⁵ (Giddens, 1996) não só da “realidade chapa 100”, mas de qualquer outra realidade social.

É um estudo que também se desenvolve a nível de *mentalidade chapa 100*, como conceituou Colaço (1998). Contudo, tem uma particularidade comparativamente aos outros, como a

⁴ Segundo a autora, o conceito de prática alude a uma actividade humana concreta desenvolvida no quotidiano, num contexto relacional, supondo um processo de intervenção do sujeito sobre um objecto ou situação, em condições espaciais e temporais definidas

⁵ Giddens, com este conceito presuppõe a análise da realidade social a partir da sua estrutura e agência em simultâneo, na medida em que afirma que não existe agência sem estrutura e vice-versa; ambas são elementos da mesma realidade e são inseparáveis.

mentalidade chapa 100 de Colaço, uma vez que consiste em uma análise do fenómeno chapa 100 partindo do ponto vista dos utentes. O pressuposto é de que os utentes não são elementos passivos, mas que também participam activamente no processo de produção e reprodução da realidade chapa 100, e, por isso, esta pode ser percebida e interpretada a partir daqueles.

4 – OBJECTIVOS

4.1 – Geral

Neste estudo, de uma forma geral queremos mostrar que a validade empírica das normas de lotação de viaturas na realidade no chapa 100 depende de todos actores sociais nela envolvidos. É na sua subjectividade de todos partícipes em que qualquer norma é considerada válida ou não, e, o que se manifesta no orientação das práticas (por ela).

4.2 – Específico

Especificamente, o estudo visa mostrar que os utentes do “chapa 100”, de certa maneira, também concorrem para a reprodução de superlotação das viaturas, ao não orientar suas práticas no momento em que se fazem ao chapa, por encará-las como estando descontextualizadas relativamente à esta realidade.

5 – ENQUADRAMENTO TEÓRICO E CONCEPTUAL

5.1 – Quadro Teórico

Neste estudo, fazemos *triangulação*⁶ (Graham R. Williamson, 2005) da teoria de actor social de Alain Touraine e a teoria do Direito de Max Weber, que pensamos que podemos a partir delas ler, perceber e explicar o fenómeno que constitui o nosso problema de estudo.

Começamos por Touraine (1994, 2000), cuja teoria nos ajuda a perceber a validade das normas partindo do que considera ser *actor social*, o qual o concebe e define em duas directrizes.

Na primeira, afirma que o actor social não pode ser visto como uma entidade isolada ou autónoma, encerrada somente sobre si mesmo. Deve sim, ser visto sempre de uma forma relacional, ou seja, este com relação ao “outro”. É com base na “ligação” com esse outro que se constituem interacções nas quais o indivíduo se envolve, quer seja numa instituição social, quer num grupo social, assim por diante. Desse modo, para Touraine (1994), somente aquele que tem o outro como referência se define como actor social, na medida em que lhe permite definir suas convicções sobre uma dada situação e sua identidade, assim como lhe permite identificar o seu grupo de referência e/ou de pertença.

No caso corrente, tendo em conta que estamos a analisar as percepções e práticas diante de regulamentos, podemos deduzir que os fiscalizadores – os representantes da legalidade – são os que constituem o “outro”. Isto é, partindo dos regulamentos em causa, há o “outro”, que funcionalmente defendem a sua validade e seu cumprimento, e os utentes que por algum motivo se distanciam daqueles regulamentos.

Na segunda directriz, Touraine (2000) reconhece a existência de uma dimensão rígida e coerciva das instituições sociais nas quais os indivíduos se encontram inseridos, onde se estruturam e se orientam as acções e comportamentos do indivíduo. No entanto, mostra também uma outra dimensão não-conformista dos indivíduos com relação à tais instituições.

⁶ A triangulação é um procedimento que consiste em combinar mais de uma teoria, métodos ou técnicas por forma a compreender o problema de pesquisa numa forma mais abrangente.

Essa atitude é, para Touraine, o que define o actor social; isto é, o autor concebe o actor social como não sendo aquele que simplesmente se conforma com as normas e valores duma determinada sociedade ou instituição social, mas sim aquele que age em referência a si mesmo (e ao seu grupo de referencia/pertença), e que tem capacidade de manter a sua autonomia ou identidade.

Para este autor, a definição do “outro” e o não conformismo com as normas, permite que o actor social sempre se encontre numa situação que lhe permite aceitar ou rejeitar uma determinada situação, tendo em referência os seus interesses, as relações interpessoais que desenvolve, bem como os seus valores. Quando um actor social percebe que suas necessidades “ignoradas” e interesses são postos em causas pelas normas destinadas a regular a realidade em que se encontra inserido, estas (normas e) instituições lhe parecem injustas ou ilegítimas. Nessa situação, ele convence-se de que tais normas sociais não foram criadas para o bem comum, mas sim, constituem uma expressão do poder que ameaça a liberdade, responsabilidade, auto-realização e dignidade das pessoas (Touraine, 2000).

Com este argumento de Touraine, podemos deduzir que o individuo vendo sua auto-estima ameaçada por normas ou instituições sociais, opta por não se conformar a elas e manifesta-se contra elas. É somente nessa condição em que o indivíduo se torna actor social; uma situação em que, antes de agir, toma consciência do contexto em que se encontra inserido, o julga em função dos valores do seu grupo de referência e seus interesses, culminando com dois resultados: aceitar ou recusar as respectivas normas.

Quanto à Weber (2001), socorremo-nos da sua teoria do direito, na qual o *direito é* concebido como um conjunto de normas resultantes de interações sociais no mundo de trocas (económicas, políticas e simbólicas), tendo como finalidade, orientar condutas sociais fruto, também, da convivência humana.

Este autor mostra que quando se trata de direito deve-se ter em conta duas perspectivas: uma jurídica e outra sociológica. Na perspectiva jurídica, a preocupação é sobre o que realmente vale como direito; o direito enquanto dado e visto objectivamente, enquanto que juridicamente, este acarreta apenas obediência da parte dos actores. Enquanto que na

sociológica, a preocupação é sobre o que acontece em função da existência da probabilidade de que os homens que participam no mercado (político, económico e simbólico), considerem subjectivamente como válida uma determinada ordem e orientem por ela sua conduta prática; o direito encarado e avaliado subjectivamente pelos actores, independentemente da disposição jurídica, podendo ser “aprovada” ou “reprovada” para orientar as suas condutas (Weber: 1978, 2001).

Percebe-se nesta teoria que, o pressuposto fundamental é de que não basta que a norma exista objectivamente tal como nos é dada juridicamente para que seja garantida a sua validade empírica. É importante também ter em conta é o que os sujeitos dizem sobre a norma em causa; que significado que os sujeitos o atribuem; a sua dimensão subjectiva. Isso porque, segundo o autor, o facto de que os sujeitos de uma dada realidade social se conduzam de uma determinada forma não é porque consideram que assim está prescrito por tais normas jurídicas. Diz o autor que:

As amplas camadas dos partícipes se conduzem de acordo com a norma jurídica, seja porque o mundo circundante o aprova ou reprovava o contrário, seja por um novo hábito rotineiro às regularidades da vida arreigadas na qualidade de costumes, porém não por obediência “sentida” como obrigação jurídica (Weber, 2001:118).

Quer isto dizer que a obediência das normas legais não está na sua existência objectividade apenas, mas sim na subjectividade dos indivíduos que se supõem que orientem suas condutas por elas, na medida em que estes podem aceitá-las e/ou recusá-las, tendo em conta meio social em que estiverem inseridos. É por via da avaliação do contexto, pela maneira como as percebem, o significado que as atribuem, que as consideram como válidas para orientarem suas condutas práticas.

Neste sentido, importa indicar em que medida estes dois teóricos nos ajudam a perceber o fenómeno aqui analisado. Nestas teorias, há um paralelismo na medida em que ambos são estruturadas com base na subjectividade dos sujeitos; atribuindo relevância aos significados

que estes dão às normas da realidade social em que estejam inseridos, condição para aceitá-las ou rejeitá-las.

A partir da teoria de Touraine, podemos dizer que os utentes do chapa 100 são actores sociais, que têm capacidades de recusar as instituições e as respectivas normas (de lotação de viaturas no caso presente), em função dos seus interesses, as relações interpessoais que criam, bem como os seus valores baseados nos seus grupos de referência ou de pertença. Na teoria do Direito de Weber, temos que os utentes só podem se orientar e se conduzir de acordo com os regulamentos de lotação das viaturas (enquanto norma jurídica), quando ela não contrasta com os hábitos rotineiros e às regularidades da vida arraigadas nos seus costumes, e não por mera obediência à uma obrigação da norma como tal.

Essa possibilidade e capacidade dos actores sociais, no caso vertente, os utentes do chapa, de aceitar ou rejeitar as normas instituídas servem de base deste estudo para a explicação do fenómeno em análise: a reprodução de superlotação das viaturas de chapa 100.

5.2 – Quadro Conceptual

A conceptualização é um dos procedimentos básicos para melhor esclarecimento de um trabalho desta natureza. Dessa forma, pretendemos nesta parte, explicitar os conceitos-chaves adoptados neste trabalho, a saber: Regulamento; Controlo Social; Actor Social.

5.2.1 – Regulamento

O conceito regulamento deve ser percebido a partir do conceito de “lei”. E, nesse contexto, o primeiro aspecto a ter em conta é que a lei deve ser vista em dois sentidos: sentido restrito (e próprio) e amplo.

No sentido próprio, a lei (propriamente dita) é apenas a norma jurídica aprovada pelo Poder Legislativo, e difere dos decretos, regulamentos, portarias, instruções, medidas provisórias e

outras normas emanadas da Administração Pública (André Montoro, 1994). No sentido amplo, lei ou legislação é empregue para indicar quaisquer normas jurídicas escritas, sejam as leis propriamente ditas, oriundas do Poder Legislativo, sejam os decretos-leis, regulamentos, medidas provisórias ou outras normas baixadas pelo Poder executivo (idem).

Se tivermos em conta que, neste estudo falamos de um artigo – sobre a limitação de lotação das viaturas – de um conjunto de regulamentos (RTA), temos de empregar o termo *lei* no seu sentido amplo.

Entretanto, também há que fazer referência ao facto de que a lei (quer no sentido restrito, quer no sentido amplo) poder ser concebida em duas perspectivas: uma concepção objectiva e outra subjectiva. A objectividade e a subjectividade da lei são dadas em função da sua relação com os sujeitos, sendo que em qualquer dos casos, esta é sempre um instrumento de controle social.

Montesquieu diz que a lei é *uma prescrição do legislador, uma ordem dada pela autoridade competente, que nos obriga a fazer isso ou a não fazer aquilo* (Aron, 2002:45). Na mesma perspectiva, encontramos Castro (2000), que diz que lei deve ser vista *como um instrumento institucionalizado de controle social; é a formalização do controle social (regras deliberadamente formuladas e impostas por autoridade competente) contando também com a força coactiva* (Ibid, 2000:200).

Nas considerações objectivas, a lei, tal como todos tipos de normas, é fundamentalmente caracterizada por uma *exterioridade* com relação aos actores sociais. É considerada exterior na medida em que é moldada fora dos indivíduos, sendo que, por isso, é vista apenas como um elemento estruturante que se lhe impõe e coage a agir de uma determinada maneira e não de outra (Rocher, 1989). As normas são moldadas fora dos indivíduos sem que, no entanto, estes possam fazer algo para mudar essa disposição. Tudo quanto fazem, desde a linguagem até a etiqueta, todas suas condutas, suas convicções, são pré-definidas e pré-determinadas exteriormente; a sociedade é lhes objetiva e externa e se manifesta na forma de coação (Berger, 1986).

Na abordagem subjectiva, o entendimento da lei, assim como qualquer outro fenómeno ou facto social, assenta no sentido ou significado que os indivíduos lhes atribuem. Nesta perspectiva destaca-se Weber cuja teoria e seus pressupostos já apresentamos acima. Este autor que diz que a lei – enquanto direito – é uma determinada ordem que os actores sociais considerem subjectivamente como válida e orientem por ela suas condutas (Weber, 2001). A lei é algo subjectiva na medida em que for vista como resultante não só de normas preexistentes, mas também de interações, sentimentos, etc., dos indivíduos nas suas colectividades ou comunidade (Idem).

Na mesma perspectiva, encontramos Ehrlich (2001) que propõe a teoria do *direito vivo* para a regulamentação das práticas ou a realidade social no geral. Diz este autor que o entendimento da lei passa pelo entendimento do *direito vivo* pois, este constitui a base da ordem jurídica da sociedade humana. Entretanto, alerta que há que ter em conta que o Direito vivo não está nas proposições jurídicas do direito positivo, mas sim, é o que domina a vida, o que pode ser observado nas praxes concretas, relações de dominação, relações jurídicas, contratos, estatutos, disposições de última vontade.

O direito vivo assenta na *observação* dos factos da vida e difere do direito positivo pelo facto de que aquele se baseia no empírico, enquanto que este se baseia em documentos cujo conteúdo retrata apenas uma pequena parte da realidade dos factos.

É neste “ângulo” em que pretendemos tratar a lei neste trabalho, pois, efectivamente, como constataram Burns e Flam (2000), a validade e a aplicação de regras envolve a compreensão e interpretação da situação e uma considerável improvisação.

5.2.2 – Controle Social

Existem várias teorias que se dedicam ao estudo do controlo social, mas tal como nos diz Pitts, citado por Souto & Souto (1981), na maioria destas, a tónica centra-se na dicotomia indivíduo/sociedade, em que se presume que a sociedade tem de controlar a natureza animal do homem. Contudo, não vamos aqui tratar o que tem sido discutido em várias e diferentes

teorias de controle social, mas sim, indicar a definição e o sentido que servem os nossos objectivos.

Neste estudo empregamos o conceito de controle social enquanto concebido como um conjunto heterogéneo de recursos materiais e simbólicos disponíveis em uma sociedade para assegurar que os indivíduos se comportem de maneira previsível e de acordo com as regras e preceitos vigentes (Cancian, 2005). Os recursos estariam disponíveis na vida social e associados com os mecanismos institucionais, sobretudo as leis, que sancionam a conduta do indivíduo em sociedade e punem o desvio. Os recursos simbólicos estariam associados à esfera da cultura, que integra diversos mecanismos de socialização e aprendizagem que, quando bem sucedidos, oferecem condições para que as pessoas se comportem de acordo com os valores colectivos, morais e éticos, prevalentes na sociedade (Idem).

Partindo dos mecanismos de sancionamento das condutas acima indicados, chega-se à classificação de controle social em dois tipos. O controle social do tipo (01) formal que se manifesta por juntas de licenciamento, regulamentos, requisitos, entre outras formas de carácter legal; e do tipo (02) informal constituído por costumes, usos e hábitos (Castro, 2000; Berger, 1986).

Neste trabalho interessa o controle social enquanto conjunto de recursos materiais, pois tratamos de normas legais, os recursos materiais que prescrevem e sancionam a conduta do indivíduo em sociedade, bem como punir em caso de desvio, ou seja, tratamos de controle social do tipo formal. Isso porque estamos analisando as percepções e as atitudes de actores sociais diante dos regulamentos de lotação de viaturas, aqueles que prescrevam como deve – supostamente – ser a lotação e determina correlativamente, as sanções para casos de desvios.

5.2.3 – Actor social

O conceito de actor social já foi detalhadamente apresentado neste estudo, aquando da apresentação da teoria de actor social de Touraine, no quadro teórico. Dessa forma, neste

espaço apenas iremos referenciá-lo de uma forma sucinta, simplesmente para mostrar em que sentido o definimos e empregamos neste estudo.

Assim, de acordo com Touraine, actor social é entendido como sendo um indivíduo que não *age em conformidade com o lugar que ocupa na organização social, mas aquele que modifica o meio ambiente e sobretudo social no qual está colocado* (Touraine, 2000:220). Essa acção é em função da avaliação que faz do meio social em que estiver inserido e da constatação de que a sua auto-estima, sua criatividade e seus interesses estão ameaçadas pelas instituições e respectivas normas.

Esta concepção de actor social, evidencia que o indivíduo é uma entidade inconformada com uma situação que julga opressora e luta visando modificar tal situação. É nesse sentido que usamos este conceito neste estudo, para mostrar que os utentes do chapa devem ser entendidos como actores sociais, indivíduos inconformados com as normas de lotação.

5.2.4 – Reprodução social

Sobre o conceito de reprodução social, De Oliveira (2007) diz que alguns autores empregam-no para fazer referência à manutenção da sociedade global ou de sistemas sociais; outros aplicam este conceito à recriação do social em diferentes âmbitos: individual, familiar, grupal e societal, etc. Nessa ordem de idéias, teremos reprodução social entendido como sendo processo mediante o qual uma sociedade, através de diversos mecanismos, reproduz a sua própria estrutura.

Este conceito foi usado por Bourdieu (1989), para explicar o processo de manutenção de sociedade “classista”, definindo-o como um processo pelo qual as estruturas e/ou as praticas sociais garantem a sua continuidade ao longo do tempo, isto é, mecanismo ou uma acção da sociedade no sentido de manutenção da ordem social e da perpetuação das condições em que a vida social se desenrola.

Por via deste conceito, Bourdieu fala-nos de mecanismos de como fazemos parte de uma determinada classe social e de como podemos reproduzi-la continuamente, partindo do conceito de *habitus*⁷ de classe (Bourdieu, 1985).

O *hábitus* é incorporado no processo de socialização nas suas diferentes fases, e é interiorizado pelos indivíduos, permitindo a sua uniformidade e/ou diferenciação. Como consequência dessa uniformidade e diferenciação, forja-se solidariedades e divisões grupais de forma universal. Isto quer dizer que o processo de socialização, ao realizar a incorporação do *habitus* de classe nos indivíduos, produz a “filiação” nessa mesma classe por parte daqueles que assimilarem as respectivas disposições, reproduzindo simultaneamente a classe enquanto “grupo” de indivíduos que compartilham o mesmo *habitus*. Também, de forma simultânea exclui aqueles que não poderem assimilarem o *habitus* desta classe, que seguramente assimilam o de outra.

Desta maneira, de acordo com este autor, pode se conceber e explicar a manutenção de classes em diferentes sociedades, manifestes em diferentes *campos sociais* (tais como campos desportivos, campos académicos, etc.).

Neste estudo empregamos o conceito de reprodução social para dar conta de perpetuação de superlotação de viaturas de chapa 100, ou seja, continuidade deste fenómeno.

⁷ *Habitus* é entendido como um sistema socialmente constituído de disposições (tendências, aptidões, inclinações, talentos, etc.) que orientam pensamentos, percepções, expressões e acções numa determinada classe.

DESENVOLVIMENTO DO ESTUDO

1 – METODOLOGIA

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* (Idem, 27).

Neste estudo, usamos o método fenomenológico, cujo pressuposto fundamental é de avançar para as próprias coisas (factos e fenómenos) vistas diante da consciência dos indivíduos... *mostrar o que é dado e em esclarecer este dado, (...) considera imediatamente o que está presente à consciência* (idem, 30).

Se, de acordo com (Trivinos, 1987), a fenomenologia é considerada a investigação do “mundo vivido” pelos sujeitos considerados isoladamente e nela olha-se para a realidade com o desejo de descrevê-la, de apresentá-la tal como ela é, em sua experiência pura, sem o propósito de introduzir transformações substanciais nela. Nisso, temos de considerar que o individuo é dotado de dois tipos de experiências, cuja importância varia em função da sua posição temporal na consciência do individuo. Trata-se das *experiências passadas* e das *experiências actuais* (Schutz, 1979).

Nestes dois tipos de experiências, a fenomenologia vai considerar as *passadas* como as mais importantes pois, estas são passíveis de serem apreendidas *não por vivermos através delas, mas por meio de um acto de atenção. e (...) somente uma experiência passada, isto é, uma experiência que é vista em retrospectiva, como já acabada, terminada, pode ser chamada de significativa* (Schutz, 1997:63). Isso porque, na óptica deste autor, só na retrospectiva é que existem experiências delimitadas; somente o já vivenciado é que se apresenta como significativo, e é sobre estas que se pode desenvolver uma reflexão.

Este método confere à este estudo o carácter qualitativo, o tipo de método também designado por análise intensiva, a forma através da qual se investigam os valores, as

atitudes, as percepções e as motivações do público pesquisado com vista a alcançar a essência do fenómeno e posterior verificação dos resultados (Trivinos, 1987).

Não obstante, recorreremos também ao método do tipo *quantitativo*⁸ (Marconi e Lakatos, 2000), aplicado no processo de recolha e análise de dados quantitativos relativos ao fenómeno da superlotação de viaturas no mundo chapa 100. Isso verificou-se precisamente na categorização dos indivíduos que constituem a nossa amostra, quanto ao conhecimento de normas, quanto à ocupação e idade.

1.1 – TÉCNICA DE COLECTA DE DADOS

Tendo em conta o método de que nos servimos – a fenomenologia –, para aceder às experiências dos próprios actores sociais cujas práticas se pretende regular, este trabalho privilegia a observação e entrevistas aos participantes desta realidade social.

É da observação que foi possível a colecta de dados que permitiram a escolha e formulação do problema em que assenta todo o trabalho, bem como a construção da hipótese por nós dada. Adoptamos *observação simples*⁹ (Gil, 1995:105), uma vez que tivemos de passar de uma situação de mero espectador à outra de envolvimento directo (situação de fazer parte da realidade a analisar enquanto utente do chapa 100 em situação de superlotação), de modo a apreender os factos evidentes, a conduta dos utentes do chapa 100 e actuação dos fiscalizadores de trânsito em situações de viaturas superlotadas.

As entrevistas possibilitam a captação das suas experiências, com as quais nos servimos para a apreensão do significado que (estes) atribuem ao seu quotidiano, às práticas sociais observáveis, também conduzem à obtenção de informações acerca do que os actores sociais

⁸ Devido ao uso de técnicas de amostragem, são, também, conhecidos como métodos de medida ou análise extensiva. Neste tipo de método, submetem-se os dados à uma análise estatística através de modelos matemáticos.

⁹ Observação simples “é aquela em que o pesquisador, permanecendo alheio à comunidade, grupo ou situação que pretende estudar, observa de maneira espontânea os factos que aí ocorrem”.

sabem, crêem, esperam, sentem ou desejam, pretendem fazer, fazem ou fizeram, bem como acerca das suas explicações ou razões a respeito das coisas precedentes (Ibid, 1995:113).

Recorremos à entrevista do tipo *semi-estruturada*¹⁰ (Idem, 1995) com perguntas abertas de modo a proporcionar liberdade de resposta aos entrevistados. Isso permite que estes dêem muito do que pensam sobre as suas práticas, mas também com perguntas fechadas para os aspectos em que não precisamos de detalhes.

As entrevistas foram dirigidas para uma amostra de 25 utentes do chapa, constituída aleatoriamente. O estudo circunscreve-se na Cidade de Maputo e a recolha de dados foi efectuada na via pública, especificamente na rota da Costa do Sol – Baixa e/ou Jardim. Foi lá que efectivamos as 25 entrevistas, sendo que 20 foram nas “horas-de-ponta”, entre as 06 horas e mais ou menos 08:30min, e entre as 16 e 19 horas, as quais consideramo-las mais representativas em termos de afluxo de passageiros nas paragens. As restantes cinco foram realizadas nos períodos ditos “mortos”, precisamente no intervalo de mais ou menos das 10 à mais ou menos 15:30 horas, dos dias úteis de semana.

O trabalho decorreu em três momentos, designadamente: fase da pesquisa exploratória e revisão de literatura; fase da observação e recolha de dados por meio de entrevistas; e análise dos resultados recolhidos.

No seu decurso foram surgindo dificuldades de vária ordem, das quais destacamos e apresentamos apenas duas. A primeira delas prende-se com a falta de literatura que trate de chapa 100 profunda e cientificamente; exiguidade de trabalhos que forneçam ou possibilitem abordagens teóricas sobre o fenómeno. A segunda esteve ligada à indisponibilidade das pessoas visadas para cederem às entrevistas, devido, primeiro e presumivelmente, ao desconhecimento que os utentes tiveram sobre nós que lhes gerou uma desconfiança com relação a nós e sobre a finalidade do nosso trabalho. Segundo porque tínhamos que efectuar grande parte das entrevista mesmo nas horas de confusão, na hora em que as pessoas estão mais preocupadas apenas em chegar aos seus destinos, nos momentos de “pico” da

¹⁰ A entrevista semi-estruturada desenvolve-se a partir de uma relação não fixa de perguntas, cuja ordem e redação pode variar para diferentes entrevistados, em função da evolução da própria entrevista.

superlotação de modo a encontrar os passageiros em flagrante, facto que possibilitou que conseguíssemos fazer com que os entrevistados percebessem facilmente a situação que estávamos tratando. Devido ao congestionamento da situação em fizemos o trabalho, tivemos vários casos em que começamos uma entrevista e não terminamos; ou porque o entrevistado chega logo ao destino, ou este deve se movimentar no processo de preenchimento de espaço.

Contudo, no decurso do trabalho, estes problemas foram fazendo parte da nossa rotina, fomos lidando com eles até conseguimos ter os resultados sobre os quais assenta este estudo.

2 – CONTEXTO DO SURGIMENTO O CHAPA 100

2.1 – Contexto global

Importa referir que estamos inseridos num contexto social caracterizado por um capitalismo firmado, ou se quisermos, de uma acção económica capitalista que se baseia na expectativa de lucro através da utilização das oportunidades de troca de bens ou de serviços (Weber, 1992), acção humana que visa a acumulação de capital material pelos indivíduos isolados ou em grupos, pelas nações inteiras.

Estamos também em situação de urbanização, que nem sempre foi (ou não tem sido) acompanhada pela criação de condições necessárias para uma “vida social saudável”. Trata-se de uma situação bem visível nos países em vias de desenvolvimento em que, segundo Araújo (2003), com o “advento” das suas independências nacionais e como consequência de uma série de factores conjunturais, foi se assistindo nas cidades o aumento da sua população, sem que isso tivesse sido acompanhado pelo correspondente crescimento de infra-estruturas e serviços urbanos. Araújo refere ainda que, no caso de Moçambique, essa situação fez com que os espaços urbanos se degradassem e neles proliferassem actividades informais, como estratégia de sobrevivência de uma parte considerável da sua população.

É também importante fazer referência ao facto de que Moçambique é, tal como tantos muitos países do continente africano, um país economicamente pobre, se comparado com os dos outros continentes (do ocidente sobretudo), e quando se tem em contas os diversos

indicadores de desenvolvimento económico, tais como rendimento *per capita*, oferta de serviços de transporte, de saúde, de educação, etc. Isso tem se reflectido no quotidiano das populações, sobretudo “aderentes e/ou vítimas” da aludida urbanização, possuídos e guiados pelo *espírito de Capitalismo*, tendo que fazer algo para que não sejam arrastados pela “lei da selecção natural”.

De acordo com Berlinck, citado por Colaço (1998), o baixo nível do desenvolvimento económico tem possibilitado o surgimento de diversos fenómenos informais, tal como acontece com o tipo de urbanização caracterizado por Araújo (2003) acima indicado. Isso cria uma situação em que, por um lado, as populações “excluídas” de regimes de emprego formal (na sua maioria) se lancem no sector informal, não obstante a incerteza e instabilidade das actividades aí desenvolvidas (Quive, 2008), e por outro, indivíduos com capacidade económico-financeira, vêem essa situação como oportuna para aumentar a sua renda. Falamos do Sector informal na perspectiva em que foi definido por Quive e Gonçalves (2005)¹¹, que por sua vez teve como base a definição da Organização Internacional do Trabalho (2003)¹².

Em Moçambique, de entre vários e diferentes sectores de actividades económicas que são desenvolvidas, o serviço de transporte público de passageiros notavelmente nos principais centros urbanos, constitui um dos exemplos dessas informalidades. É neste contexto social marcadamente urbano (e/ou suburbano) e de capitalismo, em que surgem estes serviços de transporte público semi-colectivo de passageiros, vulgarmente denominado “chapa 100”, alicerçados sobremaneira, às informalidades tidas como caracterizadoras de países de fraca economia, como é o caso de Moçambique.

¹¹ Quive e Gonçalves 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.

¹² A Organização Internacional de Trabalho considera o sector informal como sendo conjunto de unidades económicas envolvidas na produção de bens e serviços desenvolvidos em pequenas escala, de forma artesanal, sem separação da titularidades de trabalho e capital, com um baixo nível de organização, e tendo como objectivo final a criação de emprego e rendimento

2.2 – Contexto Moçambicano

Sobre o surgimento do chapa, os estudos (Colaço, 1998 e Matos, 2008)) indicam que foi no decurso da década 80 em que apareceram os primeiros sinais deste fenómeno na capital do país que com o tempo se expandiu por todo o país e se tornou consistente, perdurando até aos dias de hoje. Um fenómeno que se tornou fundamental e indispensável para a vida de muitas populações, sobretudo em áreas de grandes concentrações.

Trata-se de uma fase histórica em que o país atravessava uma grande crise económica, corolário da fraca adaptação ao obsoleto e corroído 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 de transporte público rodoviário, inserido no âmbito do processo de desestatização ou redução da intervenção de Estado (veja Mosca, 2003)¹³ na economia do país.

O Estado mostrava afrouxamento no que diz respeito ao aprovisionamento de serviço essencial tal como é o transporte público. Esta situação é que fez com que alguns indivíduos, por iniciativa própria tomassem a liberdade de preencher o vazio deixado pelo Estado nesta área, ou seja, resulta das acções tidas como “ilegais” dos indivíduos face a tal incapacidade. Daí dizer-se que o surgimento do transporte público semi-colectivo, ou seja chapa 100, associa-se à carência dos transportes públicos urbanos, com vista a preencher o vazio criado pela fraqueza e diminuição das frotas dos TPM¹⁴ (Colaço, 1998).

Esse facto viria a ganhar mais força nos princípios da década de noventa do século passado, momento em que o país espreitava a paz, na sequência do fim do conflito armado que corria desde década 80 do século passado, trazendo uma nova dinâmica de desenvolvimento do país.

¹³ O processo de desestatização da economia esteve inserido no conjunto de Programas de Ajustamento Estrutural (PAE) impostas pelas Instituições de Breeton Woods (IBW).

¹⁴ Transportes Públicos de Maputo.

Tal como nos indica Matos (2008), estávamos entrando 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 cavalgada 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).

No decurso do tempo foram surgindo pressões relativas ao transporte público que começaram a preocupar o Governo de então. Assim, este desenhou a sua política de transporte público, tendo entregue aos Municípios a responsabilidade de os gerir, conferindo-lhes o papel de operador e regulador. Estes por sua vez legalizaram a actividade dos transportes semi-colectivos de passageiros, e veio a confiar o papel de operadores aos privados, posicionando-se (o município) apenas como regulador e fiscalizador (Idem, 2008). Nessa ordem de ideias, o chapa 100 passaria a ser uma “actividade informal formal”.

Inicialmente, os horários de funcionamento, as paragens e os itinerários não eram fixos. As rotas eram alteradas em função da oferta. Porém, era uma solução que se demonstrava óptima pois podia se viajar sem problemas (ibidem). O chapa 100 era feito geralmente em carrinhas de caixa aberta, com uma tarifa de 100,00Mt¹⁵ por passageiro. Essa é a razão pela qual os veículos com as quais se fazia este serviço passaram a se designar por chapa 100¹⁶ denominação que até hoje se emprega.

Desde esses tempos até aos actuais, a actividade mostrou-se sustentável e, de certa maneira, aceitável até ao ponto de ser regularizada e reconhecida pelas autoridades estatais e/ou municipais. E embora ainda não se lhe tenha definido um horário, foi lhe definido itinerário, as paragens, e nota-se também a observância do tipo de viaturas, tendo se mudado do anteriormente usado – veículos de caixa aberta – passando a *mini-buses* veículos em uso actualmente.

¹⁵ São 100Mt da antiga família, que corresponderia à 0,1Mt do metical actual

¹⁶ A prática mostra que esta designação é usada para se referir também, para além das viaturas usadas para actividade, aos próprios serviços de transporte semi-colectivo.

2.3 – Casos de “transporte informal” fora de Moçambique

Casos similares ao “nosso chapa 100” existem em outras partes do mundo. Neste estudo mostramos alguns na região sul da América, uns dos mais ilustrativos deste fenómeno. Pretendemos usar estes exemplos, tendo em conta o nosso contexto, de modo a fazer necessárias generalizações.

Mamani (2005) fala do caso de transporte semi-colectivo brasileiro, dizendo que durante os anos 90, as metrópoles brasileiras viram surgir e se expandir na circulação diária, o uso de *pick-ups* cobertas – os chamados *kombis*, *vans* ou *peruas*. Diz ainda este autor, citando um estudo da ANTP¹⁷, que de certa maneira o transporte informal sempre coexistiu com o sistema convencional nas cidades brasileiras, sendo que a partir de 1995/6 este transporte se expandiu com vigor, passando a disputar passageiros com carros regulares e táxis, inclusive nos centros urbanos e nos bairros de classe média. Esta seria expressão de transformações estruturais permanentes no mercado de transporte urbano deste país.

Refere-se também que em alguns países da região sul americana, a presença deste tipo de transporte é mais forte ainda. No México por exemplo, a frota estatal de transporte urbano que em 1995 era estimada em 5 mil *ônibus*¹⁸, mas hoje está reduzida a uns 350 *sucateados*¹⁹, dando lugar ao transporte informal. Lima, capital do Peru, está seguindo o mesmo caminho do México, pois lá actuam mais de 50 mil veículos informais (Harada, 2000).

Estes autores dão conta de que também nestes países há registos de situações de superlotação nestes serviços. Porém, não podemos concluir que em todas estas situações as condições sociais de sua reprodução de superlotação de viaturas do transporte informal sejam as mesmas. Cada caso é um caso, devendo ser visto no seu tempo e nos seu espaço por forma a apurar a sua especificidade; “cada superlotação” tenha suas particularidades. No

¹⁷ Associação Nacional de Transportes Públicos (do Brasil).

¹⁸ Termo brasileiro que significa veículo automóvel para transporte público de passageiros, com itinerário e horário pre-estabelecidos. Em diferentes partes do Brasil é ainda chamado de *garota*, *gôndola*, *jardineira*, *marinete*, *sopa*. Em Moçambique é chamado de *machimbombo*; em Portugal de *autocarro*.

¹⁹ Uma diminuição de cerca de 4650, o que representa uma redução na ordem de 93%, isto é, 93% de transporte público é assegurado por informais, e apenas 7% é que é formal.

entanto podemos afirmar que o que há de comum em todos esses casos, é que esta prática é seguramente uma das características desta actividade, fenómeno no qual todos indivíduos envolvidos concorrem de diversas maneiras para a sua reprodução.

3 – ESTUDOS REALIZADOS SOBRE CHAPA 100

Em Moçambique existem poucos trabalhos científicos sobre chapa 100, o que não inibe que possamos fazer questionamentos sobre esta realidade social repleta de interacções sociais e outros aspectos de vária ordem. Destaque e basicamente analisamos o estudo de Colaço (1998) intitulado *mentalidade chapa 100 na Cidade de Maputo*, em que procura mostrar que na realidade chapa 100 existe uma mentalidade chapa, e, ainda procura identificar os elementos estruturantes das interacções entre os chapeiros e os utentes do chapa.

Nesse estudo, este autor procura alcançar seus objectivos partindo das condutas sociais e das *experiências* que os sujeitos têm sobre esta realidade. A primeira constatação que Colaço faz é de que no chapa há vários fenómenos, várias práticas que ocorrem apenas neste “mundo social”, uns com maior frequência que outros, que de certa maneira o tornam específico.

Desse modo, os indivíduos, aos se fazerem ao chapa assumem uma forma de pensar, de sentir e de agir que não é a mesma que têm antes e depois do chapa, ou seja, algo específico do chapa 100. Assim, diz autor que o conjunto de ocorrências de fenómenos mais frequentes é que define a mentalidade chapa 100, e, estes é que determinam atitudes e comportamentos específicos ou particulares dos actores sociais nela envolvidos, quer chapeiros, quer utentes. (Colaço, 1998).

Um dos elementos que caracterizam a mentalidade chapa 100, na óptica de Colaço, é o tipo de relações que se desenvolvem no seio de duas categorias sociais de actores que identificou no mundo chapa 100: a categoria dos chapeiros e a dos passageiros. Afirma que as relações existentes são de dominação na medida que (...) *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 (Colaço, 1998:15).

Procuremos perceber o *poder* na concepção weberiana em que é entendido como (...) *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 (Weber, 1969:117)*²⁰.

Aqui está subjacente a ideia de uma relação social em que uns traçam e impõem regras sobre os outros, e uns que cumprem as imposições dos outros (os que detêm poder). No caso vertente, no ponto de vista de Colaço (1998), os chapeiros é que detém o poder sobre os utentes. Dessa forma, delimita-se uma situação na qual os envolvidos conhecem as regras que os regem e aceitam a submissão. *O conhecimento das regras do jogo e dos fenómenos correntes constitui e funciona como símbolo de orientação dos actores sociais envolvidos (Colaço, 1998:17).*

Nesses termos, o aludido *poder* dos chapeiros é que seria estruturante das condutas sociais, dos pensamentos e das relações observáveis nesta realidade, e nele estariam determinadas e baseadas as “regras de jogo” reconhecidas pelos utentes do chapa, às quais eles se submetem. Esse *poder* é que delimita e sanciona os comportamentos sociais destes, anulando e substituindo todos outros elementos ou dispositivos (pré) definidos de controle social. Dito de outra maneira, o mundo chapa 100 seria uma “subcultura”, onde existisse hábitos e costumes próprios, gerados e estruturados pelo *poder* dos chapeiros.

Esta análise permite que, de uma forma geral, possamos perceber a questão de cumprimento ou não das normas na subjectividade dos actores sociais em uma determinada realidade social, uma vez que ilustra o facto de que estes podem aceitar se submeter à certas normas, e rejeitar outras.

²⁰ A tradução é nossa, cuja citação original é: *by power is meant that opportunity existing within a social relationship which permits one to carry out men's own will, even against resistance and regardless of the basis on which this opportunity rest.*

No que concerne ao chapa 100, tenhamos em conta antes do poder e estratégias dos chapeiros, existem os regulamentos legais. Nessa ordem de ideias podemos dizer que a submissão dos passageiros às estratégias dos chapeiros significa que estas lhes convêm e aceitam que sirvam de orientadoras de suas práticas. Ainda, se tivermos em conta que estas estratégias não preconizam o mesmo que o preceituado nos regulamentos legais de lotação, podemos deduzir que as atitudes dos utentes implica que eles recusam à estes (regulamentos legais de lotação), mas aceitam as normas geradas no próprio contexto da realidade chapa 100, traçadas e impostas pelos chapeiros. Essa é a atitude que achamos que favorece a reprodução de superlotação.

Assim sendo, concordamos com Colaço (1998) ao dizer que a acção dos chapeiros transfigura-se em elemento estruturante das práticas sociais na realidade chapa 100, que se sobrepõe sobre qualquer dispositivo (pré) definido de controle social. Contudo, para nós a aceitação da submissão dos utentes às estratégias dos chapeiros não reflecte uma passividade dos passageiros, mas sim, algo deliberado por parte destes, resultante da “confrontação” das normas legais, o meio social envolvente, bem como seus interesses. Isto é, as atitudes dos chapeiros mostram-se convenientes aos passageiros, vistos que vai ao encontro dos seus interesses assim como o contexto em que estes se encontram inseridos.

4 – APRESENTAÇÃO DA REALIDADE CHAPA 100

4.1 – Legislação sobre a lotação das viaturas

Começamos este capítulo, referente à apresentação dos resultados colhidos no terreno, com a apresentação e análise da legislação sobre a lotação das viaturas, sobre a qual argumentamos que os utente do chapa não cumprem. Fazemos referência ao dispositivo legal no qual estão reunidos os regulamentos que indicam como deve ser feito o transporte de (carga e de) passageiros em veículos automóveis. Não são exclusivos do chapa 100, mas sim, destinam-se à todo tipo de transporte em automóveis, quer público quer particular. Tal dispositivo é denominado RTA (Regulamento de Transporte em Automóvel).

O RTA foi aprovado pelo Conselho de Ministros, pelo Decreto nº 24/89, de 08 de Agosto e actualizado pelo Decreto nº 15/96, de 21 de Maio. A sua aprovação foi na sequência da constatação de que após a independência ocorreram profundas alterações quer a nível da economia nacional quer a nível do aparelho de Estado que tornou difícil a implementação do então diploma legislativo. Isso tornou imperiosa a introdução de normas que regulem a actividade de transporte em automóveis tendo em conta a actual estrutura administrativa e exigência política, económica e social da então República Popular de Moçambique²¹ (RTA, 1996).

Entretanto, este que se supõe que seja o dispositivo legal global no que concerne à regulação de transporte em automóvel no país, nada diz de forma específica, sobre o transporte semi-colectivo, quer no início em 1986, da sua aprovação e de vigor, quer em 1996, ano em que foi actualizado o RTA. Tenha-se em conta que referimo-nos ao momento (de sua actualização em 1996) em que estes serviços já se afiguravam como um dos tipos de transporte mais abrangente, o mais usado, no sentido de que era o tipo de transporte que mais passageiros movimentava, nos moldes em que operam actualmente.

No RTA, apenas faz-se referência a dois tipos de transporte: o particular (no seu artigo 2) e público (artigo 3). Este último subdivide-se em transporte de aluguer e transporte colectivo. No colectivo por sua vez, encontramos o semi-colectivo (este que constitui o nosso campo de estudo). Por aproximação, definimos o transporte público semi-colectivo com base na definição do transporte público colectivo pois, segundo o RTA, *é equiparado a transporte colectivo aquele que seja efectuado por quaisquer entidades em benefício social, assim como o transporte de bagagens e mercadorias em veículo de passageiros, com excepções previstas no presente decreto* (RTA, 1998: 10).

Assim, a base para a definição do transporte publico semi-colectivo é a definição do transporte público colectivo, segundo a qual, é:

aquele que é efectuado por meio de veículo automóvel utilizado por lugar da respectiva lotação ou fracção da capacidade total de carga, obedecendo a

²¹ Actualmente República de Moçambique, tratando de um país democrático desde 1992, preconizado no Acordo Geral de Paz.

itinerários e horários previamente estabelecidos e podendo servir várias pessoas simultaneamente sem estar ao serviço exclusivo de cada uma. (Idem, 10).

A diferença entre o transporte colectivo e o semi-colectivo está no facto de este último não ter horário fixo, estando este ao critério dos próprios transportadores, isto é, estes iniciam e terminam quando assim o entender. Estes ainda diferem dos colectivos na medida em que visam a obtenção de lucro, por parte dos proprietários dos chapas e dos chapeiros como fim último, tendo como o benefício social o seu meio, isso porque o semi-colectivo é, simultaneamente, *público* e *particular* (Idem, 1998).

Ainda sobre a legislação, dizer que o RTA no seu artigo 13, numero 1, preconiza que *nenhum veiculo pode realizar transporte publico sem a respectiva ficha de inspecção...devendo ainda, no interior do veiculo, colocar bem visível o numero da respectiva matricula e a lotação de acordo com o indicado no livrete de cada viatura* (Ibid, 12). Isso era somente para as viaturas do tipo machimbombo, excluindo dessa forma o transporte público semi-colectivo, uma vez que este inicialmente era feito em viaturas de caixa aberta, como vimos no capítulo da contextualização. Porém, actualmente este regulamento é aplicável e efectivado nos semi-colectivos, visto que usam-se *mini-machimbombos*, tanto chamados por *mini-buses*.

No caso do desvio da prescrição do regulamento acima indicado, a sanção correspondente (a multa) está disposta no artigo 163, em que na alínea *b* do número 1 preconiza que o transporte de cada passageiro para além da lotação fixada no livrete do veículo, é sancionado o automobilista por um determinado valor monetário.

Diante disto tudo, deduzimos que os regulamentos estão claros e objectivos nas suas prescrições: um determinado número de passageiros por (tipo e tamanho) da viatura; a violação tem uma sanção (multa) correspondente. Nessa ordem de ideias, a questão é: porque é que estes regulamentos não são cumpridos pelos chapeiros? Será que o seu cumprimento é apenas da responsabilidade dos chapeiros? E porque é que os passageiros não exigem o seu cumprimento a estes?

4.2 – Actores sociais directamente envolvidos

No que se pôde observar no campo, estão directamente envolvidos na realidade chapa 100, três categorias de actores sociais, nomeadamente: chapeiros²², passageiros e fiscalizadores. Nestas diferentes categorias, os actores, cada gesto, cada atitude, cada palavra, constituem parte deste “mundo” que chamamos de chapa 100. Assim, vejamos como cada categoria “contribui” para a constituição da realidade chapa 100.

4.2.1 – Chapeiros

Em primeiro lugar encontramos a categoria dos chapeiros – motoristas e cobradores. Estes, diferentemente de outros actores envolvidos, estão regular e permanentemente ligados ao chapa. Ademais, o envolvimento de outros actores depende da sua existência, se tivermos em conta que o trabalho dos fiscalizadores recai sobre estes, e os passageiros só se fazem ao chapa quando eles lá estiverem a trabalhar.

São figuras cujas funções não têm quase nada diferente do que os próprios substantivos sugerem. Os motoristas são os que da primeira à última hora tomam conta do volante da viatura, atentos e pronto para o (in)cumprimento de regras de trânsito, orquestrar “fintas” aos fiscalizadores. Os cobradores, mais do que cobrar o dinheiro de passagem por cada passageiro (e sua carga), têm a função de garantir e assegurar a lotação da viatura, assim como auxiliar o motorista no controlo de “emboscadas” de fiscalizadores e “armadilhas” dos demais chapeiros.

Nesta categoria de chapeiros, encontramos ainda a figura do chamador²³. Este fixa-se nas terminais e intervém (auxiliando o cobrador) na angariação de passageiros. A sua missão termina logo que a viatura estiver lotada ou quando os principais protagonistas – cobradores

²² Chamamos chapeiros ao que os outros (Colaço por exemplo) chamam chapistas para designar os fazedores do chapa 100: sobretudo os motoristas e os cobradores.

²³ A expressão usada no mundo chapa 100 para esta figura, é a de *modjeiro*, que deriva do termo (gírico) *modja*, que pode ser entendido como promotor ou angariador.

e motoristas – entender avançar para outras paragens. Estes têm um contacto muito reduzido com outros actores, uma vez que são fixos nas terminais com maior afluxo de passageiros.

4.2.2 – Fiscalizadores

Uma outra categoria de actores a ter em conta é a de fiscalizadores de trânsito e da própria actividade chapa 100, com o papel de obrigar e velar pelo cumprimento das normas legais. A presença de fiscalizadores justifica-se pela necessidade de, segundo weber (2001), assegurar a coerção sobre os actores sociais de modo a cumprirem com as obrigações legais mesmo contra sua vontade, garantindo dessa forma um controlo social que, por sua vez, sustenta a produção e reprodução de ordem social na realidade chapa 100.

Os fiscalizadores de trânsito, nomeadamente, agentes da Polícias de Trânsito e da Polícia do Município, velam pelo cumprimento do código de estradas no geral, o conjunto de regulamentos de transporte e automóveis bem como as condutas achadas inconvenientes e que possam perigar a condução, mesmo que não estejam previstas em qualquer dispositivo regulamente legal. Os agentes fiscalizadores da Associação dos Transportadores de Maputo (ATROMAP), são responsáveis pela verificação das condições e da maneira da exploração da actividade, enquanto um sector de actividade económica.

4.2.3 – Passageiros

A última categoria de actores directamente envolvidos no chapa 100 é dos utentes do chapa 100; aqueles que se servem do chapa 100 para mobilidade à várias e diferentes direcções. De referir que entre estes, uns se fazem ao chapa de forma regular, basicamente trabalhadores (formais e informais) e estudantes; e outros procuram o chapa ocasionalmente. O *quadro 1* ilustra detalhadamente a distribuição dos utentes do chapa entrevistados²⁴ por diferentes categorias, bem como as respectivas frequências.

²⁴ Ver o perfil completo em anexo

Quadro 1

Perfil dos passageiros de chapa 100 que constituem a amostra

Sexo			Idade			Ocupação			Proveniência		
Tipo	Freq.	%	Anos	Freq.	%	Tipo	Freq.	%	Zona	Freq.	%
Fem.	11	44	15-24	07	28	Estud.	05	20	Urb.	06	24
Mas.	14	56	25-34	12	48	Trab.	18	72	Sb-urb.	19	76
-----	-----	-----	35-44	03	12	Livre	02	08	-----	-----	-----
-----	-----	-----	44-55	03	12	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Total	25	100	Total	25	100	Total	25	100	Total	25	100

Neste quadro podemos ver que os utentes do chapa entrevistados têm as seguintes características:

- No que respeita à proveniência, são na sua grande maioria de proveniência de zonas sub-urbanas;
- Quanto à ocupação, os utentes do chapa são maioritariamente trabalhadores – formais e informais –, estudantes e, com baixíssima frequência, há também os que não têm nenhuma ocupação;
- Quando à idade, indivíduos de 25 a 34 anos de idade aparecem com maior frequência, seguida dos de 15 a 24;
- No respeitante ao sexo, embora haja uma ligeira vantagem do masculino sobre o oposto, a diferença entre ambos não é significativa.

4.3 – As viaturas

No que diz respeito às viaturas, importa dizer que na rota Costa do Sol – Baixa e/ou Jardim predominam os carros pequenos, os *mini-buses* de 15 lugares²⁵, na sua maioria, viaturas de marca *toyota hiace*. Há também, em número reduzido, viaturas médias de 26, 29 e 32 lugares, que ligam as terminais do bairro do Jardim e do bairro dos Pescadores.

²⁵ Estes são vulgarmente chamados de *ten-years*

As condições destas viaturas, em alguns casos são deploráveis, sem nenhum conforto, vidros das janelas quebrados ou removidos. É frequente encontrar os bancos sem os encostos e/ou ainda com esponjas gastas e com napa de cobertura rota, ou mesmo removida completamente.

No entanto, existem viaturas com condições físicas em que se pode usufruir de um certo conforto; com uma limpeza razoavelmente aceitável. Em qualquer dos casos, se houver música, é do critério do motorista, às vezes desafinada, muita das vezes com um volume ensurdecador, regulado sem ter em conta os outros. Em suma, nas viaturas do chapa 100 não se pede muito, senão a passagem de um ponto para o outro.

4.4 – Experiências dos entrevistados

Nesta parte queremos apresentar o que os entrevistados dizem, se sabem ou não da existência dos regulamentos que fixam os limites a lotação. Mostramos também o que estes dizem sobre o que vivenciam no seu dia-a-dia, sobre o cumprimento das prescrições sobre a lotação. Para tal, apresentaremos um quadro estatístico de respostas de perguntas, parte da entrevista²⁶ que efectuamos aos utentes, desenhadas com o propósito de colher suas percepções, tal como ilustra o *quadro 2*.

²⁶ Veja todo questionário no anexo 1

Quadro 2

Conhecimento de regulamentos de lotação de viaturas

Questão	Resposta	Frequência	%
Sabe da existência de regulamentos que fixam a lotação das viaturas?	Sim	21	84
	Não	04	16
Como utente, alguma vez procurou seguir o que está regulamentado sobre a lotação das viaturas?	Sim	00	00
	Não	25	100
Em alguma ocasião teria já notado uma preocupação, por parte de outros passageiros, de cumprir com que está regulamentado?	Sim	00	00
	Não	25	100
O que acha dos regulamentos, olhando para o que prescreve e tendo em conta a procura do chapa?	Contexto	05	20
	Descontexto	20	80

A superlotação das viaturas é resultado de incumprimentos dos respectivos regulamentos por parte dos actores sociais envolvidos. Neste trabalho, o nosso argumento é de que os utentes do chapa também concorrem para a ocorrência desse fenómeno.

Analisando os dados que o *quadro 2* nos oferece, podemos notar que uma grande maioria dos entrevistados sabe da existência e do conteúdo dos regulamentos de lotação das viaturas. Contudo, estes, assim como os poucos que nem sabem da existência destes regulamentos, nunca procuraram se orientar por eles. Ademais, afirmam nunca ter visto ninguém em algum momento preocupado com o cumprimento do que está prescrito nestes regulamentos. Isto quer dizer que o não cumprimento dos regulamentos que prescrevem a lotação das viaturas não é por falta de conhecimento sobre estes.

No que concerne aos regulamentos de lotação das viaturas, a maioria dos passageiros entrevistados afirma que os regulamentos de lotação não reflectem a realidade social a que se destinam (transporte de passageiros). E, a relação destes regulamentos com a realidade vivida, no que respeita ao transporte de passageiros em automóveis, é o elemento em que se centra a avaliação subjectiva daqueles (regulamentos em causa) por parte dos passageiros; é com base nessa relação em que são subjectivamente válidos ou não.

4.5 – Práticas observadas

4.5.1 – Atitudes dos utentes e chapeiros

Os utentes do chapa, os trabalhadores e estudantes, normalmente com determinados horários a cumprir, concentram-se nos locais de embarque e desembarque (as paragens) desde muito cedo, com maior afluência nas “horas-de-ponta”, como já indicamos, na apresentação da técnica de colecta de dados no capítulo da metodologia.

Nestas situações, a demanda mostra-se bastante superior que a oferta, fazendo com que se crie uma situação de “salve-se quem puder” quando chega um chapa. Ninguém quer perder tempo na paragem para não se perder do horário que provavelmente tenha que cumprir. É como se cada chegada de um carro fosse uma oportunidade única e soberana para “viajar”, numa situação em que não se pode levar a todos passageiros.

Não há nenhum tipo de organização das pessoas que se fazem aos chapas, que permitisse uma entrada ordeira nas viaturas – em filas por exemplo – provocando sempre situações de correrias às vezes infrutíferas para muitos, enquanto a enchente continuar, nas direcções de um ou alguns carros que forem chegando.

As pessoas lançam-se aos empurrões; sem (necessidade de) perguntar o itinerário, que embora pré-definido pode ser alterado apara evitar a polícia, o vermelho do semáforo, ou para fazer “corta-mato”, desde que assim os chapeiros o entendam.

No entanto, não há controlo do número de passageiros que vai entrando na viatura, senão ver se ainda dá para colocar o pé, isto é, todas as acções podem acontecer sem precisar que alguém oriente; sem que ninguém obrigue. No fim, os passageiros só se vêem “entulhados” e agachados no interior da viatura porque há espaço para ver e cumprir com a lotação, porque não sobra tempo para esperar por outro – que provavelmente terá o mesmo cenário, enquanto não se evacuar a todas as pessoas que ai estiverem concentradas. O que constitui preocupação dos utentes do chapa 100 é o cumprimento de horários dos seus afazeres, e essa preocupação está acima da preocupação pelas condições em que tenham que viajar. Esta

situação constitui uma mais valia aos chapeiros e, por isso, adoptam formas para capitalizá-la. Estes, sobretudo os cobradores, aparecem como “facilitadores”, como orientadores dos passageiros de modo a se “ensardinhar” ainda mais, processo que eles chamam “afinar”, caso estes mostrem alguma “dificuldade” no preenchimento de espaço. Indicam onde se deve pisar, onde se deve pegar, como se deve posicionar no interior da viatura, aonde se deve reparar, como se deve sentar; mostram os centímetros que possam ser “aproveitados”.

De entre os mecanismos adoptados para o alcance dos seus objectivos nestas *acções economicamente orientadas*²⁷, para além de já falada “afinação” de passageiros (superlotando as viaturas) e o desvio do itinerário predefinido legalmente, destaca-se também o encurtamento de rotas, a angariação de passageiros de curtas distâncias – gerando a famosa situação de “sobe-desce” (cedendo dessa forma, espaço para que outros passageiros, preferencialmente os que não chegam na terminal), etc.

Nestas situações, são preteridas as pessoas que trouxeram uma certa carga que possa ocupar lugar de uma ou mais pessoas e atrapalhar o “sobe-e-desce”. São igualmente preteridas as pessoas gordas, que provavelmente sejam encaradas como que atrapalhassem a disposição de 04 a 04 passageiros nos bancos, bem como o perfilamento dos que tenham que permanecer em pé.

Estes, não são mal vistos só pelos chapeiros (cobradores sobretudo), mas também por outros passageiros a quem (estes gordos) possam criar desconforto nesse alinhamento de 04, (ao invés de 03 a 03). Mesmo assim, a reclamação não é feita directamente para os passageiros, mas sim para o cobrador, sobre quem se pensa que cabe a tarefa de fazer o melhor intercalamento das pessoas, por forma a possibilitar o normal 04 a 04. Também não são bem vindas as pessoas com pouca flexibilidade, cujo atendimento é visto como um desperdício de tempo: é o caso de idosos e doentes.

²⁷ Acção economicamente orientada entende-se como sendo aquela motivada somente por interesses materiais, o lucro (Weber, 1978); acção económica (transacção económica), aquela que se explica pelos cálculos racionais do lucro individual (Granovetter, 2003).

Todavia, exceptuando o “conflito” resultante de falta de intercalamento adequado entre gordos e magros nos bancos, entre os que conseguem se introduzir na viatura para embarcar cria-se uma situação de “solidariedade dos necessitados”. É frequente ouvir-se entre os passageiros a dizerem “cheguem para cá, ainda há espaço”, de modo a se permitir a entrada de mais passageiros.

Estes têm de se suportar um ao outro. O apelo para a partilha do espaço, não só vem de dentro; aliás, é mais forte do lado de fora, tal evidenciou Chissano, 44 anos de idade, utente regular. *Eu também tenho de chegar às sete e meia no serviço; não é minha vontade empurrar as pessoas. Como não tenho dinheiro de táxi, estou sujeito a isto, tal como a todos vocês que estão folgados aí dentro e a bloquear entrada.*

Quando esta “solidariedade” faltar, gera-se uma situação de impaciência, fúria por parte dos que estejam fora da viatura, ainda a concorrer pelo mínimo espaço, sobre os que já estejam dentro. *Aqui não é para estilar, à vontade estará cada um ao voltar para sua casa; aqui todos temos de ir, todos nós temos necessidades a tomar em conta, ninguém de nós quer se atrasar. Vamos dar espaço para que os outros também possam entrar.* Disse “Jato”, um dos entrevistados²⁸, também utente regular do chapa, 31 anos de idade.

Ainda os chapeiros, sobretudo os cobradores, o dobrar e a remoção dos bancos são umas das estratégias adoptadas para aumentar o espaço das viatura, de modo a permitir entrada de maior número de passageiros, mais do que seria possível na situação em que se tivesse todos bancos. Mesmo assim, isso não é nenhum problema para os passageiros – sobretudo nas horas de ponta – pois, a preocupação é apenas de chegar ao destino e não tanto as condições em que isso acontece. Nesses casos, o *slogan* é: *para quem tem pressa...* dessa forma vai chamando o angariador ou o cobrador, de paragem em paragem.

²⁸ Neste trabalho entrevistamos apenas os utentes do chapa, uma vez que estamos a analisar suas atitudes, com vista a perceber até que ponto estes concorrem para a reprodução de superlotação nos chapas. Veja o perfil completo dos entrevistados em anexo.

4.5.2 – Intervenção dos Fiscalizadores

No percurso da viagem entram em cena outras personagens – os fiscalizadores de trânsito rodoviário e/ou da actividade – cuja função já fizemos referência aquando da apresentação de actores envolvidos na realidade chapa 100 no *capítulo 5.2*. Porém, não sabemos muito sobre a sua actuação pois, esta circunscreve-se na interacção que estabelecem apenas com os motoristas, cujo conteúdo está fora do alcance dos demais actores sociais.

O que se pode dizer é que é possível observar que mesmo após a interacção acontecer, o cenário continua o mesmo, isto é, a situação da lotação continua a mesma. E não podemos esperar ali um cenário diferente, uma vez que as sanções não consistem em reduzir o número de passageiros em casos de superlotação, por parte dos fiscalizadores envolvidos. O esperado seria uma situação em que no “carregamento” subsequente não voltasse a acontecer “outra” superlotação, o que permitiria, provavelmente, o controlo da superlotação, mas não acontece. A superlotação é contínua, desde que haja passageiros para tal.

Neste caso, pode-se dizer que talvez as sanções não são aplicadas, ou se são aplicadas não são suficientemente “fortes” para contrariar o *status quo* do fenómeno, ou então haveria um outro problema com o trabalho de fiscalização.

Entretanto, antes de se falar de aplicação de sanções face à superlotação, ou seja, ao invés de nos preocuparmos com a “anulação” de superlotação (por parte da fiscalização do transporte rodoviário) depois de consumação – sem querer dizer que se deve ficar indiferente perante este facto – estamos preocupados em descobrir as condições sociais da sua reprodução por parte dos utentes; saber em que medida os passageiros condicionam a manutenção deste fenómeno.

Ademais, os passageiros quase sempre reagem impacientemente com relação às intervenções dos fiscalizadores, dando a impressão de que estes são vistos como sendo “perturbadores” numa situação em que a ordem das “coisas” convém a todos, não havendo necessidade de intervenção de quem quer que seja, senão os próprios passageiros e os chapeiros.

Numa dessas intervenções dos fiscalizadores, enquanto decorriam as nossas entrevistas, foram saindo por parte dos passageiros pronunciamentos como...*é melhor que lhes dê logo o que precisam para ganharmos tempo (...). Devia ter preparado logo um cinquentinha, aí você não sai agora...*

Como que desabafando acerca dessas intervenções “perturbadoras” dos fiscalizadores, a Sra. “Pomba”, de 36 anos de idade, quem ia prestando entrevista, comentou em ronga²⁹:

assim o país não pode desenvolver, as pessoas não prosperam porque uns estão contra. Os chapeiros trabalham e ajudam-nos, fazem o que o Governo não consegue fazer, mas têm que dividir a receita com os policiaes. Nos tempos idos que havia ordem isto não acontecia, polícia era só para atender à problemas. Mas agora eles inventam problemas, mesmo que não hajam, por forma a se beneficiar de pobres “batalhadores” (...).

O entendimento dos fenómenos, neste casos, das intervenções dos fiscalizadores, depende de muitos factores; a informação acerca do que sucede na interacção dos fiscalizadores e os motoristas, acerca da necessidade e importância da fiscalização rodoviária, etc. Por isso, as interpretações, como as da Sra. Pomba, servem para o esboço da abordagem de uma determinada realidade e de base para percebermos como é que os fenómenos – ligados ao chapa 100 – são percebidos pelos próprios actores sociais, afinal, estamos ao nível da mentalidade (chapa 100). Não estamos a dizer que todos passageiros percebem as coisas desta maneira, mas sim, dizer que descobrimos que percepções desta natureza são possíveis.

²⁹ A tradução é nossa. Ronga é um dos idiomas do sul de Moçambique, concretamente em Maputo.

4.5.3 – Lotação das viaturas

Quando falamos de superlotação das viaturas na realidade chapa 100, é preciso indicar que esta deve ser percebida em duas perspectivas: uma do ponto de vista objectivo legal, e uma do ponto de vista subjectivo dos actores sociais envolvidos.

Na perspectiva legal, temos superlotação quando o número de passageiros excede a capacidade estipulada legalmente e indicada no interior da viatura pelas autoridades competentes (Serviços de Viação). Na perspectiva dos actores, superlotação é quando já não sobra nem um espaço para colocar o pé na viatura; quando os passageiros sentem que já não é possível mover no interior da viatura, todos colocados um sobre outro; quando o cobrador vê que já não sobra espaço para se pendurar, ou a porta já não fecha. Enfim, no segundo caso, a viatura superlotada já não tem espaço, não pode levar mais ninguém, enquanto que no primeiro, somente não deve levar mais ninguém.

Neste estudo, partimos da perspectiva legal, uma vez que estamos a analisar as atitudes e as percepções dos utentes diante dos regulamentos da lotação, as quais considerá-mo-las condição social para a reprodução de superlotação.

Nesse contexto, temos por exemplo, as viaturas mais pequenas que têm por determinação legal, uma capacidade de 15 passageiros só sentados a bordo, sem indicações ou previsões de passageiros a viajar em pé. Se tivermos em conta que no interior destes existem 04 bancos, podemos concluir que legalmente está previsto que em cada um se sentem 03 passageiros – tal como acontece nas rotas com destino ao estrangeiro (Suazilândia e Africa do Sul) ou nas respectivas zonas fronteiriças (Namaacha e Ressano Garcia). Assim teríamos 12 passageiros mais os 03 ocupantes da cabine que inclui o motorista, perfazendo 15 passageiros.

Não obstante a isso, em cada banco sentam 04 passageiros que em 04 bancos perfazem 16, que somados aos 03 da cabine totalizam 19 passageiros sentados. Acima deste número, há ainda o cobrador de pé, elevando o número para 20. Esta é, no entanto, uma situação em que

os bancos estão completos e todos abertos. Na perspectiva dos chapeiros, esta é uma situação normal, uma lotação normal, mas legalmente constitui uma superlotação.

Há ainda casos em que os assentos estão fechados ou removidos, reduzindo 04 a 06 lugares para sentar, isto é, ao invés de 19 cabem apenas 13 sentados, e cria-se espaços (dos bancos removidos) para entrar até mais 15 passageiros que mantêm-se de pé, totalizando 28. Observa-se que, dessa maneira, uma viatura com capacidade de 15 lugares leva até 28 passageiros de uma só vez, mais 13 com relação ao estipulado pelo regulamento. Está é a situação que, no ponto de vista dos chapeiros, constitui superlotação.

Veja-se que mesmo nos casos em que o movimento de procura é normal (fora das horas de ponta), os passageiros auto-organizam-se no interior das viaturas de tal modo que, no lugar de 03 sentam-se 04 em cada um dos bancos, criando condições para o excesso de lotação (na perspectiva legal).

5 – ANÁLISE DE PERCEPÇÕES E PRÁTICAS DOS UTENTES

Já tínhamos mostrado acima que neste trabalho procuramos apurar a condição social para a reprodução de superlotação, tal condição achada nas percepções e significado que dos utentes de chapa 100 atribuem aos regulamentos da lotação de; a maneira como os passageiros encaram a lei, bem como nas suas práticas. Referimo-nos também que, analisar o chapa 100 a partir da perspectiva dos utentes proporciona uma forma diferente das abordagens nas quais se olha esta realidade tendo como centro os chapeiros, relegando os passageiros à condição de passividade e submissão.

Encaremos o chapa 100 como um fenómeno social, e como tal, de acordo com Weber (1978), ele constitui-se por meio do significado que tem para o agente, e agentes diferentes podem partilhar uma interpretação desse significado.

Nesse contexto, o primeiro aspecto que se deve ter em conta é ver se os utentes do chapa, enquanto participantes da realidade social a regular, têm ou não conhecimento das normas que

se lhes impõe a orientar seus comportamentos. À esse aspecto, como vimos no *quadro 02* apresentação de experiências dos passageiros sobre os regulamentos da lotação, 84% dos utentes entrevistados têm conhecimento da existência de regulamentos de lotação. Contudo, os factos e as experiências dos envolvidos na realidade chapa 100 indicam que, as normas legais pré-estabelecidas para regular a lotação das viaturas, não são cumpridas, embora tenham conhecimento destas normas, a sua acção é orientada pela prática.

Outro dado importante é que 100% dos entrevistados afirmam que nunca, efectivamente, nunca tiveram que olhar para os regulamentos, tal como se vê no pronunciamento do “Bandeirinho”, estudante de 19 anos de idade, residente no bairro do Alto-Maé. (...) *aqui a preocupação não é essa, nem há espaço para tal. O passageiro não está preocupado com regulamento, mas sim com a possibilidade de embarcar (...)*

Nessa lógica, a produção da realidade chapa 100 e todo desenrolar das práticas dos utentes do chapa, acontece em dois momentos. Primeiro é o momento em que todos ficam atentos aos carros e às movimentações de outras pessoas e afluência nas paragens; todos se encontram esperando pela oportunidade de embarcar. É o momento de chegada à paragem e de espera de carro, em que cada indivíduo está ainda ligado ao seu “eu”, cada um diferente do outro, com regras próprias sobre as quais se guia.

O segundo integra apenas os que tenham conseguido embarcar, momento em que os “eus” particulares vêm-se reduzidos à uma identidade comum; numa situação de partilha de um meio colectivo, sendo que, nesse sentido, à partida todos estão em igualdade de circunstância. Todos são tratados e se tratam a si mesmo de maneira igual: simplesmente passageiros. É neste momento em que podemos falar em uma “mentalidade chapa 100”.

Neste segundo momento, a preocupação dos passageiros é de auto-adaptação às condições que as viaturas oferecem e às regras e normas próprias da realidade chapa 100, produzidas e reproduzidas pelas repetições das práticas sociais de todos participes. Efectivamente, é pela repetição que, no seio das colectividades e diferentes realidades, certas práticas sociais foram compondo conjuntos de dispositivos orientadores e controladores dos

comportamentos dos seus membros, constituindo usos e costumes, assim como as leis quando forem formalizados (Castro, 2000).

Nesse contexto, os utentes do chapa 100 são colocados diante de dois sistemas de controle social: formal (regulamentos de lotação) e informal (costumes), produto da própria realidade. Sendo estes sistemas incongruentes e incompatíveis, estes escolhem o sistema que lhes convém, tendo em conta os seus interesses e identidades, seus adversários, tal como teorizou Touraine (1970).

À luz da teoria (de *actor social*) deste autor, os utentes do chapa podem ser considerados actores sociais caracterizados pela combinação de três princípios, a saber: identidade, oposição e totalidade.

O princípio da identidade preconiza que a prática dos sujeitos têm em vista a defesa dos interesses e identidades dum unidade de acção, quer seja singular ou colectiva. Essa identidade, segundo Touraine, *toma formas diversas, indo do desejo de auto-determinação à pressão directa da individualidade, da sexualidade, dos grupos primários* (1970:118). Tais interesses circunscrevem-se tanto a nível da personalidade do indivíduo assim como do seu meio social mais próximo, como por exemplo, a família, o grupo de amigos e outros grupos primários.

No nosso caso, os interesses ao nível da categoria dos passageiros, consistem em se fazer transportar até aos seus diversos destinos, tal como mostra um dos nossos entrevistados. *Os regulamentos de que estás a falar não nos dizem nada; nós não vamos de alguma maneira atrasar por causa dos regulamentos. Até o governo sabe, é por isso que mesmo a policia não faz nada; eles também entendem* (Anónimo, de 29 anos de idade).

No princípio de oposição, o autor diz que para a constituição do actor social, é preciso que este tenha um adversário social, onde entre ambos (actor social e seu adversário) se trava uma luta constante pela defesa dos seus interesses e valores do actor social. Este adversário pode-se apresentar na forma de instituição social, grupo social, Estado, etc. (Touraine, 1970).

Para o caso presente, o adversário social é a própria legislação, bem como os agentes de fiscalização, se tivermos em conta que estes são os que tomam conta da regulação e fiscalização da actividade chapa 100 e das condições de transporte em automóveis. É uma oposição baseada em técnicas de coerção pela qual se define o trabalho destes agentes.

Por fim, o princípio da totalidade que, de acordo com autor, preconiza que o indivíduo, depois de ter determinado sua identidade, ter definido o seu adversário social, toma suas decisões ou acções de acordo com a própria identidade. Tal identidade que pode ser (re) constituída com base de pertença ou referência a determinado grupo, é tomada como base social para sua acção num dado meio social,

No caso presente, o meio social não é outra coisa senão a própria categoria social constituída pelos utentes de chapa com seus interesses bem delimitados. Enquanto isso, os outros actores envolvidos, as viaturas, a demanda e oferta; a situação em que os próprios utentes se encontram embarcados no chapa, despidos dos seus “eus”, atrelados num único objectivo do cumprimento dos seus afazeres, etc., definem o meio social no qual todos participes agem, no qual definem as suas condutas. Dessa forma, os utentes da chapa 100, têm seus próprios interesses, têm um adversário social identificado e um meio social no qual eles agem.

Posto isto, urge saber que significado os utentes do chapa 100 têm sobre os regulamentos de lotação de viaturas, com base no que nos disseram nas entrevistas, e visto como actores sociais. Isso porque, de acordo com Weber (1978), a essência do que acontece é constipada pelo significado que os actores atribuem ao que lhes rodeia, o que diante de si (objectos, comportamentos dos outros, etc.), um significado que regula o curso de sua conduta futura.

Assim, em resposta à nossa pergunta sobre a maneira como eles vêem os aludidos regulamentos, a maioria afirma que vê-nos descontextualizados da realidade a que se destinam regular, a mesma em que se encontram inseridos, sendo por isso, difícil ou mesmo impossível de cumpri-los. Efectivamente, como teorizou Montesquieu, citado por Aron (2002), em *o espírito das leis*, as leis devem ser formadas tendo em conta a realidade social à qual se destinam para que sejam válida. São os interesses, os anseios, as necessidades, o estilo de vida dos homens, que devem estar reflectidos nas leis.

Isso ilustra-se muito bem no depoimento do “Falcão”, de 41 anos de idade, dizendo que

é um pouco estranho persistir com estes regulamentos,...as pessoas estão habituadas, todos nós sabemos que temos de sentar a 04 num banco..., estes regulamentos estão fora da nossa maneira de ser, embora seria bom três a três. Por isso, mesmo as autoridades nunca consideraram isto como superlotação (...) não há condições.

Estas percepções e interpretações dos regulamentos de lotação de viaturas, assim como de toda realidade chapa, são partilhadas pelos utentes de chapa, e constituem parte da mentalidade chapa 100. De acordo com Schutz (1979), qualquer que seja a perspectiva de que se parte para encarar a realidade e se fazer à ela, cada um dos envolvidos organiza-na em sistema de coordenadas do qual ele é o centro. O mesmo ocorre para os demais indivíduos, o que faz com que cada um produz sua própria *experiência*.

Olhando para este posicionamento de Schutz, parece que desembocamos num mundo social muito difuso, composto por vários “sub-mundos” individuais, sem interligação entre si. Mas, efectivamente, o mundo social organiza se através do intercâmbio entre os diferentes sistemas de coordenadas, num processo denominado *idealização de pontos de vistas*³⁰. Assim, a existência de outros, bem como suas práticas, é dada como certa na vida quotidiana, uma vez que neste processo (de idealização) se assume a reciprocidade de perspectivas. A experiência de um individuo sobre o outro ocorre ao mesmo instante que este, mutuamente, está tendo a experiência daquele, criando dessa forma, uma situação de partilha de percepções e significações de suas experiências (ibidem) .

Voltando para o chapa 100, cada um dos utentes tem uma perspectiva sobre esta realidade, identificou um adversário social e tem seus interesses, mas sabe que o outro também está na mesma situação; sabe que o outro pensa o mesmo. Isso porque as perspectivas, os interesses, os pensamentos, os sentimentos, em fim, a experiência de cada um são tipificados. Todos se

³⁰ Idealização de pontos de vista, na perspectiva da teoria fenomenológica, pode ser entendido como processo em um sujeito se coloca no “lugar” de um outro, assumindo seu ponto de vista sobre a situação vivenciada, partilhando dessa maneira essa mesma situação.

orientam usando estas tipificações³¹ e é através destas que se efectua uma interacção significativa (ibidem).

Isto significa que os passageiros, comungam o mundo chapa 100 através de idealizações da situação; interagem com base em tipificações que “elaboram” sobre suas experiência, e ainda guiam suas condutas por elas. Através de idealizações produz-se uma determinada abordagem da realidade em que se encontram inseridos, que por sua vez lhes serve de base para que esta mesma realidade signifique (na consciência de cada um) algo em comum para todos.

Entretanto, há que ter em conta que nenhuma acção ocorre fora de estrutura, assim como não há também, estrutura sem acção. Os dois elementos são parte da mesma realidade social e são tão necessárias quanto complementares (Giddens, 1996). Isso significa que, embora as normas legais não sejam cumpridas, existem outros factores que estruturam os comportamentos. Ou seja a lotação das viaturas têm sua própria lógica, têm suas estruturas produzidas e reproduzidas no próprio contexto.

Como o passageiro, enquanto actor social, se encontra numa situação de ambivalência, que lhe permite aceitar ou rejeitar determinadas normas, tal como vimos em Touraine (1970), eles rejeitam os regulamentos sobre a lotação das viaturas pois, não incorporam em si os seus interesses. Consequentemente, estes regulamentos perdem o seu carácter estruturante das práticas destes.

Dessa forma, validamos a nossa hipótese segundo a qual, os utentes do chapa 100 vêem os regulamentos de lotação instituídas no transporte em veículos automóveis como descontextualizados, que responde de que modo os utentes do chapa 100 percebem os regulamentos de lotação de viaturas na Cidade de Maputo, 2009.

³¹ Endandamos tipificação é processo pelo qual os construtos sociais são ordenados e mantidos em tipos característicos, passíveis de serem correlacionados e reconhecidos pelos sujeitos, com base no *stock* de conhecimento acumulado no quotidiano (Schutz, 1979).

CONCLUSÃO

A análise da questão da recusa de normas como condição social de reprodução da superlotação de viaturas no mundo chapa 100 foi a razão deste estudo. Tinha como principal objectivo mostrar que os utentes do chapa 100 concorrem para a reprodução de superlotação das viaturas do chapa, pela forma como encaram os regulamentos de lotação.

Com vista ao alcance desse objectivo, sugerimos e partimos da hipótese de que os utentes do chapa 100 concorrem para reprodução de superlotação de viaturas na medida em que recusam as normas de lotação instituídas no transporte em veículos automóveis, por achá-las descontextualizadas da realidade a que se destinam a regular.

Em conformidade com esta problemática levantada, elaboramos um instrumento de recolha de dados, nomeadamente; um guião de entrevistas centradas nas percepções que os utentes do chapa têm sobre os regulamentos de lotação de viaturas. Assim, realizamos entrevistas à alguns utentes do chapa, num total de 25, cujo perfil social é caracterizado por ser heterogéneo, visto que, embora sejam indivíduos com uma distribuição mais ou menos equitativa, em termos de sexo e de procedência suburbana na sua maior, suas idades variam entre 15 a 55 anos, maioritariamente trabalhadores e estudantes. Estas entrevistas foram todas efectuadas apenas as passageiros na via pública.

A confrontação dos resultados obtidos a partir da revisão de literatura com análise de percepções e práticas observadas, com recurso à teorias que fomos elucidando ao longo do trabalho, permitiu chegar à seguinte conclusão:

- Na realidade chapa, tal como qualquer realidade social, existem normas pelas quais se pretende assegurar o controlo social, formais e informais.
- Os utentes do chapa têm conhecimento da existência de normas legais que regulam a lotação de viaturas, primeira condição para que as tomem em consideração para orientar as suas práticas por elas.

- Em torno de tais normas, os utentes do chapa 100 têm determinadas percepções e atribuem certos significados, com base nos quais desenvolvem certas práticas.
- Os utentes do chapa 100 não se identificam com as aludidas as normas que regulamentam a lotação de viaturas, pelo facto de as considerarem descontextualizadas do contexto social a que se destinam, na medida em que lhes impõe exigências adversas às exigências do dia-a-dia e seus interesses e necessidades.
- Da avaliação que os utentes do chapa 100 fazem da situação que os rodeia – muita demanda e pouca oferta de transporte, necessidade de cumprimento de horários dos seus afazeres, etc. – estes ignoram os regulamentos de lotação de viaturas, atitude que se manifesta na superlotação de viaturas acima do prescrita.
- Essa recusa de normas constitui uma condição social para perpetuação de superlotação das viaturas na realidade chapa 100.
- A recusa de regulamentos de lotação de viaturas dos utentes do chapa não resulta se uma simples escolha entre as possibilidades de recusar e aceitar, mas sim, é uma resposta às exigências e condições dos meios social em que se encontram inseridos.
- o utente do chapa toma suas decisões e acções tendo em conta não somente a si, mas também o meio em que se inserido, sobre o qual está sujeito a ser influenciado ou a influenciá-lo, por via do jogo de interesses, exigências e expectativas alicerçadas nos seus afazeres. É este meio social que sugere ao utente do chapa a atitude de recusa de regulamentos de lotação de viaturas.
- O utente do chapa, ao priorizar seus interesses e necessidades, passa a encarar as normas legais como infundadas e rejeita-las, refugia-se em outros elementos para orientar suas práticas que favoreça à tais interesses – a orientação dos cobradores por exemplo – criando condição para excesso de lotação.
- Nesses termos, consideramos que a recusa de regulamentos de lotação por parte dos utentes do chapa 100 é uma das condições de reprodução de superlotação de viaturas do chapa 100 na Cidade de Maputo, no período de 2009.

BIBLIOGRAFIA

1. Obras Principais

ARON, Raymond. *As etapas do pensamento sociológico*. 6ª Ed. Brasília: Martins Fontes Editora, 2002. Pp. 21-58.

BERGER, Peter. *A Perspectiva Sociológica: uma visão humanística*. Petrópolis: editora Vozes, 1986. Pp. 78-105.

BERGER, Peter & LUCKMAN, David. *A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento*. 13ª Ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1996. Pp. 248.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean-Claude. *A Reprodução: elementos para uma teoria do sistema de ensino*. Lisboa: Editora Veja, 1989.

BURNS, Tom R. & FLAM, Helena. *Sistemas de regras sociais: teoria e aplicações*. Oeiras: Celta Editora, 2000.

CASTRO, Celso António Pinheiro de. *Sociologia Geral*. São Paulo: Atlas Editora, 2000.

COLAÇO, Carlos. *Mentalidade 'chapa 100' na Cidade de Maputo*. In Estudos Moçambicanos. Número especial. Maputo: Centro de Estudos Moçambicanos. 1998. p. 09-68.

COULON, Alain, *Etnometodologia*. São Paulo: Vozes Editora. 1979. Pp. 07-27

GIL, António Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 4ª Ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 1995. Pp. 11-207

MARCONI, Maria de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. *Metodologia científica*. 3ª Edição. São Paulo: Editora Atlas S.A. 2000.

MONTORO, André Franco. *Introdução à Ciência do direito*. 22ª Ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 1994

SCHUTZ, Alfred. A Fenomenologia. In: WAGNER, Helmut R. (Org). *Fenomenologia e Relações Sociais*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1979. Pp. 53-76.

SOUTO, Cláudio & SOUTO, Solange. *Sociologia do Direito*. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora., 1981

TOURAINE, Alain. *A sociedade post-industrial*. Lisboa: Moraes Editores, 1970.

_____ *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1994.

_____. *O Retorno do Actor: ensaio sobre sociologia*. Lisboa: Instituto Piaget, 1996.

TRIVINOS, Augusto N.S. *A Pesquisa Qualitativa em Educação*. In: Introdução à Pesquisa em Ciências Sociais. 1ª ed. São Paulo: Editora Atlas S.A., 1987. pp 116-170.

WEBER, Max. *Ordem jurídica e Ordem económica, Direito estamental e Extra-Estamental*. In Souto, CLAUDIO & FALCÃO, Joaquim (Org.). *Sociologia e Direito*. São Paulo: Editora Pioneira Thompson Leaning. 2001.

_____. *Basic concepts in sociology*. New York: Greenwood. 1969

_____. *Economia e Sociedade: um esboço de sociologia interpretativa*. Califórnia. 1978.

1.1 Revistas Electrónicas

Cella, José Renato Gaziero. *A crítica de Habermas à ideia de legitimidade em Weber e Kelsen*. In XXII congresso mundial de filosofia del derecho y filosofia social, Granada: 2005. Disponível em <http://www.cella.com.br/conteudo/Habermas-IVR-01.pdf>, acesso a 19Ago09

MATOS, António S. *Impacto da tarifa dos transportes públicos de Maputo*. In 5º Congresso Luso-Moçambicano de Engenharia (2º Congresso de Engenharia de Moçambique, Maputo, 2-4 Setembro 2008. Disponível em <http://paginas.fe.up.pt/clme/2008/PROCEEDINGS/PDF/26R025.pdf>

MAMANI, Hernán Armando. *Alternativo, informal, irregular ou ilegal?: O campo de lutas dos transportes públicos*. Disponível em <http://www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/rural1/p6art2.pdf>. acesso a 27Mar09.

TOURAINÉ, Alain. *A method for studying social actors*. In: *Journal of World-System Research*. Vol. VI, nº 3, 2000. Pag. 900-918. Disponível em: <http://www.jwsr.ucr.edu>. Acesso em: 11Jan09

2. Obras Auxiliares

Dicionário de sociologia. Porto: Porto Editora. 2002.

GIDDENS, Anthony. *Novas regras do método sociológico*. 2ª Ed. Lisboa: Gradiva. 1996.

GRANOVETTER, Mark. *A acção económica e estrutural social: o problema da incrustação*. In PEIXOTO, João; MARQUES, Rafael. *A nova sociologia económica: uma antologia*. Oeiras: Celta Editora, 2003.

QUIVE, Samuel. *Protecção social em Moçambique: uma rede furada de protecção social*. Fundação Frederich Ebert. Maputo, 2008. Pp.138.

ROCHER, Guy. *Sociologia geral: A acção social*, Vol 1, Lisboa: Editorial Presença, 1989.

WEBER, Max. *A ética protestante e o espirito do capitalismo*. 7ª Ed. São Paulo: Livraria Pioneira Eitora, 1992. Pp. 01-225.

2.1. Revistas Electrónicas

ARAÚJO, Manuel de. *Os espaços urbanos em Moçambique*. In GEOUSP. *Espaço e tempo*, nº 14. São Paulo: 2003. Pp. 165-182. Disponível em <http://www.apdemografia.pt/pdf/ManuelAraujo.pdf>. acesso a 01Mar09

WILLIAMSON, Graham R. *Illustrating triangulation in mixed-methods nursing research*. In: *Nurse researcher*. 2005. P.7-18. Disponível em <http://nurseresearcher.co.uk>. Acesso em 27Mar09.

GUIÃO DE ENTREVISTAS AOS UTENTES DO CHAPA

I. Perfil do utente do chapa

1. Nome.....
2. Sexo:
 Feminino Masculino
3. Idade.....
4. Zona de Procedência
 Urbana Sub-urbana
5. Ocupação
 Estudante Trabalhador Nenhuma

II. Sobre (os regulamentos de lotação de viaturas no) chapa 100

6. Usa chapa com regularidade?
 Sim Não
7. Sabe da existência de regulamentos que fixam a lotação de viaturas?
 Sim Não
8. Como utente, alguma vez procurou seguir o que está regulamentado sobre a lotação das viaturas?
 Sim Não
9. Em alguma ocasião teria notado uma preocupação, por parte de outros passageiros, de cumprir com a lotação regulamentada?
 Sim Não
10. Caso não, porquê seria?.....
.....
.....
.....

11. Em casos em que não se cumpre com a lotação prescrita legalmente, quem é o responsável na sua óptica?

- Passageiros Chapeiros

12. Porquê?.....

.....
.....
.....

13. O que acha dos regulamentos, olhando para o que prescreve etendo em conta a procura do chapa?.....

.....
.....
.....

IDENTIDADES

Neste anexo apresentamos as identidade verdadeira um pouco mais detalhada dos nossos entrevistados, apenas aqueles cujos (alguns) depoimentos foram citados ao longo do desenvolvimento da monografia.

1 – *Jato* - Paulo Macucule, de 31 anos de idade, pedreiro actualmente contratado numa obras na baixa da cidade, residente no Minguene.

2 – *Sr. Chissano*, 44 anos de idade, fachina de uma das lojas de chinês na baixa da cidade, residente na zona do triunfo.

3 – *Sra. Pomba* – Sra. Matilde, de 36 anos de idade, vendedeira de peixe magumba, de rua em rua nos subúrbios da Cidade de Maputo, residente na zona dos pescadores.

4 – *Bandeirinho* – Leonildo Marcos, estudante, 12^a classe na secundária Josina Machel, residente no Alto-Maé, 19 anos de idade.

5 – *Anónimo*, de 29 anos de idade, residente da polana caniço, funcionário público.

6 – *Falcão* – Sr. Atanásio Sabonete, de 41 anos de idade, funcionário público, residente do bairro da Malhangalene

CURRICULUM VITAE

I – IDENTIDADE

1. APELIDO: Maueie
2. NOME: Emilio Ernesto
3. PAI: Ernesto Salomão Maueie
4. MÃE: Nora José Davane
5. DATA DE NASCIMENTO: 30 de Maio de 1980
6. LOCAL DE NASCIMENTO: Localidade de Chongoene, Distrito de xai-Xai, Província de Gaza
7. RESIDÊNCIA: Bairro da Costa do Sol, Quarteirão nº 18, Casa nº 90

II – FORMAÇÃO ACADÉMICA

1. NIVEL PRIMÁRIO DO PRIMEIRO GRAU: EP1 de Nhampfuine, Xai-Xai, 1988/92
2. NIVEL PRIMÁRIO DO SEGUNDO GRAU: EP2 de Chongoene- Xai-Xai, 1993/94
3. NIVEL SECUNDÁRIO DO PRIMEIRO CICLO: Escola Sec. Estrela Vermelha, Maputo, 1996/99
4. NIVEL SECUNDÁRIO DO SEGUNDO CICLO: Escola Sec. Josina Machel, Maputo, 2000
5. NIVEL SUPERIOR – Licenciatura em Sociologia: UEM, Maputo, 2005/09

III – CONHECIMENTO DE LINGUAS

1. PORTUGÊS: falada e escrita correcta e fluentemente
2. INGLÊS: falada e escrita razoavelmente
3. CHANGANA: falada e escrita razoavelmente

IV – FORMAÇÃO PROFISSIONAL:

1. FORMAÇÃO BÁSICA MILITAR: Manhica, Maputo, 2003/04
2. FORMAÇÃO EM ABASTECIMENTO E LOGÍSTICA: Grupo de Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique, Maputo, 2004.
3. FORMAÇÃO EM SECRETARIADO: Grupo de Escolas de Formação da Marinha de Guerra de Moçambique, Maputo, 2004

V – EXPERIÊNCIA LABORAL

1. ABASTECEDOR DE COMBUSTÍVEIS nas Bombas Galp da Praça dos Combatentes da FOCUS 21, Maputo, 2002/03
2. AUXILIAR ADMINISTRATIVO da Repartição de Contra-Inteligência Militar do Comando da Marinha de Guerra de Moçambique, Maputo, 2004/09.

VI – OUTROS ELEMENTOS QUALIFICATIVOS

1. PROMOÇÃO de Praça à 2º Sargento, 2006
2. PROMOÇÃO de 2º Sargento à Oficial (Alferes), 2009