

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

“A vida atrás da porta”

**Um estudo sobre a Identidade Social do cobrador de “chapa
100” na Cidade de Maputo**

Monografia apresentada em cumprimento dos requisitos parciais para obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Faculdade de Letras e Ciências Sociais (FLCS) da Universidade Eduardo Mondlane (UEM).

Autora: Dália Suzete Chichango

Supervisor: Dr. Baltazar Muianga (MA)

Maputo, Abril de 2012

Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Letras e Ciências Sociais
Curso de Licenciatura em Sociologia

Dália Suzete Chichango

“A vida atrás da porta”

**Um estudo sobre a Identidade Social do cobrador de chapa
100 na Cidade de Maputo**

Monografia apresentada em cumprimento dos requisitos parciais para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Faculdade de Letras e Ciências Sociais (FLCS) da Universidade Eduardo Mondlane (UEM).

Supervisor: Dr. Baltazar Muianga (MA)

Maputo

2012

Universidade Eduardo Mondlane
Faculdade de Letras e Ciências Sociais
Curso de Licenciatura em Sociologia

Dália Suzete Chichango

“A Vida atrás da Porta”: Um estudo sobre a Identidade
Social do Cobrador de chapa 100 na Cidade de Maputo

Monografia apresentada em cumprimento dos requisitos parciais para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia na Faculdade de Letras e Ciências Sociais (FLCS) na Universidade Eduardo Mondlane (UEM).

Aprovada em Abril de 2012 por:

Supervisor

Presidente

Oponente

Declaração

Eu, Dália Suzete Chichango, estudante do Curso de Licenciatura em Sociologia, na Universidade Eduardo Mondlane, Faculdade de Letras e Ciências Sociais, declaro por minha honra que o presente Trabalho de Fim de Curso, nunca foi apresentado na sua essência para obtenção de qualquer grau académico e que ele constitui o resultado da minha investigação individual feita com base nas fontes mencionadas na bibliografia e no método descrito no texto.

Dália Suzete Chichango

Dedicatória

Aos meus pais, Bande e Ricardina, pelo amor incondicional e sem dimensões, pelos ensinamentos ao longo da minha vida e em todos os passos por mim dados, pela confiança e ternura que nutrem por mim.

Meus adorados irmãos, Safira, Adolfo, Nguanasse, Beto, Júnior, Sérgio, Azânia, Alita (em memória), Aduda (em memória), Mandjia (em memória), Ginoca (em memória), Bandinho (em memória), Melita e Bernência, pela força que nos une, pelo carinho, amizade e espírito de ajuda entre todos. Aos que não mais fazem parte desta vida, pelo orgulho que por mim sentiriam sem sombra de dúvidas.

Francisco, Dina, Kelvin, Juninho, Warren, Jenny, Calucha, Fafo, Neto, Rooney, Chélsa, meus amores, sobrinhos de coração, pelo amor que por vós sinto.

Meus padrinhos Chico e Fernanda, pelo amor de pais, por todo apoio que me têm prestado todos os dias da minha vida, por serem pessoas tão presentes no meu dia-a-dia, pelas oportunidades incomparáveis, amo-vos.

Minha melhor amiga e irmã do coração, meu pulmão, Haidê Moiane, por esta amizade sincera que nos une há mais de 10 anos, que cresce e se fortifica dia após dia, sem ti não sou ninguém.

Agradecimentos

Agradeço a Deus pelo dom da vida, por ter atingido este patamar neste momento: “Teme a Deus e observa os seus mandamentos, porque este é o dever de todo o homem. Deus julgará toda a obra, até mesmo a que estiver escondida, quer seja boa, quer seja má”. Eclesiastes: 12, 9-13. Passagem bíblica que me toca profundamente.

De forma alguma me posso esquecer de endereçar a minha mais sincera gratidão ao meu Supervisor, Dr. Baltazar Muinga, por todo desempenho na realização do presente trabalho, pelas duras e proveitosas críticas, por ter acreditado nas minhas capacidades e pelos votos de muita força e paciência nos momentos de desilusão e falta de auto-confiança.

A toda turma de Sociologia, de 2007-2010, pelos grandes momentos vividos durante a nossa formação, bons e maus, e, em especial, ao meu grupo de estudo que nunca se desfez ao longo dos 4 anos, o “Dream Team”: Carla Manhique, Sandra Mapilele, Verónica de Sousa e Yarina Martins. Isso mostra claramente a força que nos uniu, pelos fins de semana e feriados estudando, discutindo ideias, produzindo e organizando as matérias e os trabalhos. Foram dias árduos e momentos inesquecíveis vividos com muita intensidade.

Ao meu caro colega Nurdino Macata, pelo tempo que disponibilizou em ajudar-me, pelas ideias construtivas e proveitosas, obrigada pela força.

A todos meus docentes do curso de Licenciatura em Sociologia, pelo profissionalismo, sabedoria e responsabilidade ao leccionarem as matérias aprendidas.

Ao Senhor José Maluleca, Director Nacional dos Assuntos da Juventude no Ministério da Juventude e Desporto, pelo apoio moral e material que me prestou, pela sua disponibilidade, compreensão e preocupação com o meu trabalho e ao Senhor Boaventura Chihale pelas dicas, apreciações e encorajamento. Sou eternamente grata.

A todos meus amigos, familiares, pessoas que não citei, mas que sabem o quanto sou grata por todo apoio prestado em todas as fases da minha vida.

E, por último, não deixando de ser especial, a todos os cobradores de “chapa 100”, pela sua força, dedicação, luta diária pela vida, o meu muito obrigado.

“ O Sociólogo tem a particularidade, que nada tem de um privilégio, de ser aquele cuja tarefa é dizer as coisas do mundo social, e de as dizer, tanto quanto possível, como elas são: nisso, nada há que não seja normal, ou até mesmo trivial”.

Pierre Bourdieu

Resumo

O presente trabalho pretende compreender o “chapa 100” como um espaço social onde se geram relações sociais que contribuem para a construção da identidade social do cobrador. O argumento central do estudo é o de que o tipo de relações sociais que prevalece entre o cobrador e os usuários do “chapa” condiciona a construção e manutenção da sua identidade social, na afirmação de uma identidade social que lhe é associada pelos “outros”.

O uso da teoria fenomenológica de Schutz e da sua fenomenologia das relações sociais permitiu-nos compreender como os cobradores vivenciam o mundo onde se encontram inseridos, concretamente dentro do espaço social onde exercem a sua actividade laboral, como são interpretados e quais as significações inerentes à sua conduta naquele meio social e nas interações com os outros. Por sua vez, a preferência pelo uso do conceito de Identidade Social trazido por Goffman, ajudou-nos a perceber os mecanismos de manipulação, auto-afirmação e integração no contexto da realidade social do “chapa 100”.

Recorrendo-se a uma pesquisa qualitativa para a concretização dos nossos objectivos, com a realização de entrevistas como instrumentos que nos facilitaram a busca de informações pertinentes de forma a responderem às nossas indagações aliadas a uma observação sistemática, que nos concedeu a possibilidade de fazermos a descrição das características importantes e de dados pertinentes no processo da recolha destes.

Os cobradores vêm-se obrigados a assumir uma identidade atribuída pelos outros, como forma de definirem a sua integração social dentro do espaço social, no qual se encontram inseridos. E esta afirmação determina o modo como eles reagem e convivem com os outros, procurando se enquadrar num mundo social por eles percebido.

Palavras-Chave: Identidade Social, Espaço Social, Relações Sociais.

Abstract

The present work intends to understand the “chapa 100” like a social space where there are produced social relations that contribute to the construction of the social identity of the conductor. The central argument of the study it is of that the type of social relations that prevails between the conductor and the users of “chapa 100” stipulates the construction and maintenance of his social identity in the affirmation of a social identity that is associated to him by "others".

The use of the theory fenomenologic of Schutz and his fenomenology of the social relations allowed us to understand how the conductors survive the world where they are inserted concretely inside the social space where they practise their activity laboral, since there are interpreted and which inherent meanings in his conduct in that social way and in the relations with others. For his time, the preference for the use of the concept of Social Identity brought by Goffman, helped us to realize the mechanisms of handling, self-assertion and integration in the context of “chapa 100”.

Resorting to a qualitative inquiry for the realization of our objectives, with the realization of interviews as instruments that made easy us the search of relevant informations of form to answer our investigations allied to a systematic observation what there granted to us the possibility to do the description of the important characteristics and relevant data in the process of the gathering of data.

The conductors are obliged assuming an identity attributed by others like the form of defining his social integration inside the social space in which they are inserted and this affirmation determines the way like them they react and coexist with others trying to fit in a social world for them survived.

Key words: Social identity, Social Space, Social Relations.

Índice

Declaração.....	i
Dedicatória.....	ii
Agradecimentos.....	iii
Epígrafe.....	iv
Resumo.....	v
Abstract.....	vi
Introdução.....	1
Capítulo I.....	4
1.Contextualização.....	4
Capítulo II.....	7
2.Revisão da Literatura - Enunciação do Problema.....	7
2.1.Objectivos.....	17
Capítulo III.....	18
3.Enquadramento Teórico e Conceptual.....	18
3.1.Enquadramento Teórico.....	18
3.2.Enquadramento Conceptual.....	24
3.2.1. Identidade Social.....	24
3.2.2. Espaço social.....	27
3.3.3. Relações Sociais.....	29
3.4.4. Cobrador.....	30
Capítulo IV.....	32
4. Metodologia.....	32
4.1. Constrangimentos na Pesquisa:.....	35
Capítulo V.....	37
5. Análise e Interpretação dos dados.....	37
5.1. Caracterização do campo de estudo.....	37
5.1.1. O Terminal do Museu.....	37

5.1.2. O Terminal do Benfica	40
5.2. Um olhar sobre o perfil dos cobradores de “chapa 100”	42
5.2.1. A vida atrás da porta: A profissão de cobrador.....	46
5.3. Cobrador de chapa 100: A ilusão de uma Identidade Objectivada	47
5.3.1. São o que são porque à Escola não foram	48
5.3.2. “Até parece que nasceram da mesma barriga”: Cobrador é tudo igual	49
5.3.3. Os verdadeiros donos do “chapa 100”: São “eles” quem manda	52
5.4. Eu o cobrador: A Auto-significação da Identidade.....	53
5.5. Convivendo com os outros: Uma sociabilidade marcada por indiferenças	55
5.5.1. As relações de conflito dentro do “chapa 100”	56
5.5.2. O Poder e Autoridade perante os passageiros.....	56
5.5.3. A submissão diante dos Cobradores.....	57
5.6. A Identidade do Cobrador: “Sou como os outros julgam-me ser”	58
Capítulo VI	62
Considerações Finais.....	62
Bibliografia	64
Referências Complementares	66
APÊNDICES	68
Apêndice A – Guião de Entrevistas	69
Apêndice B – Perfil Sócio-demográfico dos entrevistados.....	71
Apêndice C – Rotas controladas pela ATROMAP	72

Introdução

O presente trabalho debruça-se sobre a construção e manutenção da Identidade Social do cobrador de “chapa 100”, tendo como tema *“A vida atrás da porta: Um estudo sobre a Identidade Social do cobrador de chapa 100 na Cidade de Maputo”*. Este estudo visa mostrar como é que o cobrador de “chapa 100” constrói a sua Identidade Social diante das Relações Sociais que se estabelecem com os usuários deste tipo de transportes semi-colectivos de passageiros, tendo em conta o “chapa 100” como um Espaço Social.

De forma específica, conhecer o perfil sócio-demográfico dos cobradores de chapa 100, identificar o tipo de relações sociais que se estabelecem entre o cobrador e os utentes do chapa, e perceber os mecanismos que os cobradores adoptam para construir e manter a sua Identidade Social durante o exercício da sua profissão.

A nossa inquietação baseia-se na percepção dos mecanismos adoptados pelo cobrador na construção da sua Identidade Social, tendo em conta o “chapa 100”, como um espaço social e as relações sociais que o mesmo estabelece com os seus utentes. Para tal, apresentamos de forma hipotética que “O cobrador de chapa 100, constrói a sua identidade social manipulando-a de acordo com as relações sociais que estabelece com os seus utentes dentro do chapa 100 como um espaço social” do mesmo modo que “A forma como o cobrador se relaciona com os seus utentes, neste espaço social contribui para a construção e manipulação da sua identidade social”.

O estudo da construção da Identidade Social do cobrador de “chapa 100” advém do interesse de se procurar perceber a influência do tipo de relações sociais existentes entre ele e os seus passageiros no comportamento do cobrador de “chapa”. Este estudo baseou-se na teoria fenomenológica de Alfred Schutz e teve como principal conceito a Identidade Social definida por Erving Goffman.

A nossa forma de análise foi qualitativa, conduzida por duas hipóteses que serviram de fio condutor do trabalho. Adoptamos, como técnicas, entrevistas padronizadas em forma de um questionário com perguntas semi-abertas, guiadas por uma observação sistemática no campo de estudo.

Este trabalho constitui uma monografia para a obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia, na Faculdade de Letras e Ciências Sociais da Universidade Eduardo Mondlane. A escolha do tema em estudo surge na tentativa de procurar perceber o dia-a-dia dos cobradores dos transportes semi-colectivos de passageiros, na cidade de Maputo, vulgo “chapa 100”, assim como estes indivíduos constroem a sua Identidade Social diante das relações sociais, que se geram com os seus clientes, durante sua actividade laboral, no seio do espaço social onde trabalham.

O cobrador “faz a vida” dentro do carro, por isso, é aí onde se centraliza a nossa maior indagação, como é feita essa vida? Como é que o mesmo constrói sua identidade social, tendo em conta o “chapa 100” como um espaço social no qual este se encontra inserido?

A questão da identidade social do cobrador e da sua importância como detentor de um conhecimento é de grande interesse, uma vez que as abordagens em torno do “chapa 100”, embora apresentem o seu universo, nenhuma delas traz com profundidade qual a visão do cobrador sobre o mundo que o rodeia.

Para a sociologia, este estudo torna-se importante na medida em que, sendo o “chapa 100” um problema social e preocupante a nível da sociedade moçambicana, poder-se-á perceber a adopção de um certo comportamento pelos cobradores, como forma de auto-defesa da sua personalidade perante os outros. Este estudo procura trazer uma abordagem que focalize a forma de ser e de estar de um indivíduo que é, na maioria das vezes, julgado de forma negativa sem se olhar para aquilo que são as suas preocupações e suas aspirações na sua vida, no caso, o cobrador de “chapa 100”.

O presente trabalho encontra-se estruturado em seis capítulos. O primeiro capítulo traz a contextualização, que aborda o surgimento dos “chapas” e, conseqüentemente, o aparecimento do cobrador de “chapa 100”, na categoria de uma profissão informal.

O segundo capítulo apresenta a revisão de literatura que descreve as diversificadas abordagens em torno do “chapa 100” e faz a formulação da problemática do fenómeno em estudo. Ainda

apresenta a pergunta de partida em forma de hipótese, servindo de resposta de proposição ao problema em discussão e às respectivas variáveis e objectivos a serem alcançados a partir do tema em estudo.

O terceiro capítulo enfatiza o quadro teórico e conceptual que orientaram o nosso estudo baseado fundamentalmente na teoria fenomenológica de Alfred Schutz, e os conceitos que sustentaram o trabalho com a sua respectiva operacionalização de modo a adaptarem-se ao objecto investigado.

O quarto capítulo debruça-se sobre a metodologia usada para a concretização dos objectivos traçados no estudo e descreve as técnicas e métodos usados na pesquisa.

O quinto capítulo referencia a apresentação, análise e interpretação dos dados colhidos no campo, onde apresentamos a caracterização do campo de estudo, o perfil sócio-demográfico do nosso grupo alvo e as suas principais características, a identidade social do cobrador de “chapa 100” construída pelos “outros” e a identidade social construída por “si” mesmo, o tipo de relações sociais que se estabelecem entre os cobradores e os usuários do “chapa 100”, como essas relações podem influenciar a construção da identidade social dos cobradores e qual a identidade social que “eles” adoptam durante o exercício da profissão de cobrador.

E o sexto capítulo destina-se às considerações finais do trabalho. Fora os capítulos, por último, apresentamos a bibliografia usada na elaboração do trabalho e os anexos que compreendem o guião de entrevistas, o quadro contendo de uma forma resumida o perfil sócio-demográfico dos nossos entrevistados e o quadro que apresenta as rotas operacionais e controladas pela Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo (ATROMAP) na Cidade de Maputo.

Capítulo I

1. Contextualização

O sistema de transporte público em Maputo é bastante deficiente, e para atender à demanda de transporte existem semi-colectivos particulares, conhecidos vulgarmente como “chapa 100”¹. Estes veículos, na sua maioria, apresentam-se em péssimas condições de conservação, não contribuem para superar o défice dos transportes públicos², circulam abarrotados, principalmente nas chamadas “horas de ponta”, não respeitam horários e, muitas vezes, não cumprem o itinerário previsto.

A questão dos transportes semi-colectivos de passageiros na Cidade de Maputo vem sendo discutida desde a década de 1990, por autores como Carlos Serra, João Colaço, Carlos Cardoso, Victor Matsinhe, Elísio Macamo e Manuel Macie, por jornalistas e pela sociedade civil.

Segundo Colaço (1998), no seu artigo “Mentalidade chapa 100 na Cidade de Maputo”, o fenómeno “chapa 100” surge nos anos 80, no contexto da crise económica, que, de acordo com Silva (2003), fora uma época marcada pela transição duma economia centralmente planificada para uma economia aberta de mercado, caracterizada por elevados índices de pobreza e por reformas económicas com vista à revitalização da economia.

O fenómeno “chapa 100” estava principalmente ligado a dois factores, nomeadamente, à carência de transportes públicos urbanos, acompanhada de um relativo crescimento populacional,

¹ De acordo com Colaço (1998), o nome “chapa 100” relaciona-se com o custo de passagem que inicialmente, era cobrado. De 50,00 mt (0,05 cêntimos) foi gradualmente aumentando para 100 (0,1), 200 (0,2), 300 (0,3), 500 (0,5) centavos, 1000 (1,00), 1500 (1,5) até aos 5000 (5,00) e 7500 (7,50) mt praticados actualmente. Sendo portanto, que os 100,00 mt simbolizam este tipo de transportes de passageiros.

²Dados em poder do Conselho Municipal da Cidade de Maputo, indicam que a capacidade actual dos sistemas de transportes na Cidade de Maputo é de 37 mil passageiros por hora, contra a de 50 mil por hora que seria necessária para pôr termo à falta de transportes. Para suprir essa carência são necessários 450 autocarros com capacidade para 100 lugares cada (Matimbe e Rungo, 2009).

por um lado, e, por outro, pela incapacidade do Estado moçambicano de responder às necessidades manifestadas pelos habitantes da urbe.

A gradual diminuição da frota dos TPM, fez com que alguns indivíduos, por iniciativa própria, tomassem a liberdade de preencher o vazio deixado pelo Estado nesta área (Colaço, 1998). Isto deveu-se ao desenvolvimento descontrolado da Cidade de Maputo, com níveis acentuados de pobreza urbana, crescimento das taxas de desemprego, redução de oportunidades e ao crescimento da exclusão, que deixavam à maioria dos cidadãos poucas possibilidades de emprego no sector formal, devido ao próprio sistema produtivo urbano, baseado em serviços, na indústria e num sistema de capital intensivo, ficando como única alternativa de emprego no sector informal (Relatório Nacional de Moçambique: Cimeira Nacional para o Desenvolvimento Social de Copenhagem, 1995).

Logo, o “chapa 100” resulta das acções dos indivíduos face a essa incapacidade. Porém, Colaço (1998) chama atenção para os problemas dos “chapas 100”, relacionados com as brutalidades e as condições a que os passageiros estavam sujeitos, sendo elas a insegurança, superlotação e a condição desumana na qual viajavam os utentes.

Estas condições foram melhorando de forma gradual, fazendo com que dos primeiros carros de caixa aberta começassem a surgir os carros cobertos de lona e com bancos fixos ou móveis para os passageiros e, de seguida, apareceram chapas em “mini-bus” de 30 lugares e outros de maior capacidade, na sua maioria reconicionados e posteriormente os de 15 lugares (Idem, 1998).

Na actualidade, verifica-se a existência de viaturas de 30, 26 e de 15 lugares como já referenciava Colaço (1998), no entanto, a actividade dos “chapas” diferencia-se da dos anos 90, por se encontrar organizada, obedecendo a rotas que são controladas por Associações para os diversos locais da Cidade de Maputo. A maior parte dos proprietários dos “chapas” são membros das associações dos operadores que, por sua vez, são membros da FEMATRO³.

³Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários.

A principal função das associações existentes em Maputo é de controlar as rotas, garantindo que as viaturas sejam devidamente licenciadas e que os condutores obedeçam aos regulamentos.

De acordo com Tivane (2010), as rotas dos “chapas” só viriam a ser instituídas em 1998, visto que, no início da actividade dos “chapa 100” estes circulavam sem restrições e definições de rotas, por conseguinte, a definição de rotas visava evitar que os chapeiros abandonassem as suas rotas habituais devido à redução ou inexistência momentânea de passageiros.

As viaturas actuais contêm faixas com escritas nos pára-brisas e nas laterais indicando as rotas que devem fazer e tais faixas diferenciam-se pela sua cor, de acordo com as rotas. No entanto, ainda se faz sentir a existência de problemas no actual sistema de transportes que incluem tarifas elevadas, serviços de má qualidade, viaturas em mau estado de conservação, receitas inadequadas para os operadores, encurtamento das rotas e congestionamento do tráfego.

Aliado ao surgimento do “chapa 100”, destaca-se o aparecimento da figura do cobrador do mesmo, na categoria de uma profissão informal. Este indivíduo serve como um auxiliar no sistema de transportes, controlador e guia dos próprios passageiros, tendo em conta que organiza o “chapa 100” do seu modo, faz as cobranças das tarifas praticadas aos passageiros, convida as pessoas a entrarem no “chapa” e é responsável pela produção da receita diária, assegurando a rentabilidade da viatura ao seu proprietário.

Segundo Macuácu (2005), o exercício da profissão de cobrador de “chapa 100” exige por parte deste qualidades e habilidades peculiares como o ser activo, dinâmico, informal e, sobretudo, flexível, uma vez que a sua actividade é marcada por uma forte concorrência e competição desregrada entre os transportadores, e como tal, para se produzir as receitas do dia, o recurso a estas características mostra-se indispensável. No entanto, é com recurso a estas habilidades que a figura do cobrador de “chapa 100” aparece como epicentro do ambiente conflituoso e de choques entre ele e os utentes que se vive no entorno chapista.

Deste modo, a conduta do cobrador de “chapa 100” tem sido discutida a vários níveis por se considerar um “transgressor” de determinadas regras e padrões sociais considerados aceites na sociedade, onde o mesmo se insere e nas interacções com os usuários deste tipo de transporte.

Capítulo II

2. Revisão da Literatura - Enunciação do Problema

Neste capítulo, procuramos trazer diferentes abordagens em torno do “chapa 100”, que nos vão permitir construir a nossa problemática de acordo com o tema que nos propusemos estudar, e para tal, iniciamos com o pensamento de Carlos Serra, em sua obra intitulada “*Diário de um sociólogo*” (2006), onde o autor descreve e caracteriza o comportamento dos cobradores de “chapa 100”, durante o exercício da sua actividade laboral, demonstrando o poder que estes têm perante os passageiros, submetendo-os a situações de desconforto, desconfiança e total insegurança nas suas trajectórias.

Deste modo, afirma que é em viaturas com deficiências técnicas, no meio de arbitrariedades entre escorregadelas, quedas e apalpanços, que viajam os passageiros, apinhados, torcidos quantas vezes, especialmente nas horas de ponta, entre cestos e sacos de todos os tipos, com carteiristas estudando o momento de carregar sobre as presas, com homens encostando-se às mulheres em busca de prazer sexual imediato, com protestos de todos os tipos quando a velocidade é excessiva. A sobrelotação comanda e o trânsito se faz turbulento por estradas esburacadas (Serra, 2006, p. 136).

O mesmo faz uma breve caracterização das condições oferecidas pelos “chapas 100”, frisando o seu mau estado de conservação e os riscos que podem advir do seu interior. Para o autor, os cobradores e chamadores constituem as figuras-chave de todo o circuito chapeiro. Caracteriza-os como sendo jovens com pouca escolaridade, normalmente membros de agregados familiares numerosos, muitas vezes, chefes de família apesar da sua idade, desejosos de estudar ou de voltar a estudar, eles tornaram-se no que são quando falharam nas suas tentativas para encontrar um emprego decente. Trabalhando mais de 10 horas por dia, são muito agressivos, tornam-se especialmente insolentes para com as senhoras, o seu vocabulário é ferino, a forma de ser trai a raiva e o protesto⁴.

⁴Na visão de Cardoso (1998), no seu artigo “*cobradores*”, no jornal “*metical*” de 18 de Março, citando comentários dos utentes, “os cobradores dos chapas têm um comportamento de gente selvagem”, arrogantes, autoritários, insultuosos, intriguistas, zaragateiros, desrespeitadores, violadores de mulheres e drogados. Estes são, segundo o

Como se por compensação, dentro de cada um deles parece habitar um potentado, um cacique. Não poucas vezes, os cobradores dizem: “Quem manda aqui sou eu!” (Serra, 2006, p. 137).

Ao debruçar-se sobre os “chapas” e os cobradores, Serra procura demonstrar o dia-a-dia dos moçambicanos face aos problemas que estes enfrentam em relação aos meios de transportes nos quais viajam para os mais diversos locais nos seus afazeres. Apresenta de forma crítica a realidade do “chapa 100” na vida dos cidadãos e o conformismo destes no tocante às situações nas quais os intervenientes se vêem obrigados a conviver.

Na mesma linha de pensamento de Serra, Colaço (1998) aborda a questão do chapa em seu estudo sobre *Mentalidade “chapa 100” na Cidade de Maputo*, tendo como objectivo, por um lado, identificar as razões que levam as pessoas a aceitarem viajar em condições desumanas, como estar sujeito a empurrões no período de carregamento, demora de viaturas na paragem, não respeito à lotação da viatura, obrigando os passageiros a viajarem apertados ou “ensardinados”, em carros de caixa aberta, expostos ao sol e à chuva. E, por outro, identificar as concepções e experiências dos utentes sobre os “chapas 100”, as relações sociais aí estabelecidas que, no seu entender, fornecem subsídios para compreender a “mentalidade chapa 100”, a noção de tempo e espaço, comportamentos corporais e psíquicos, a linguagem, as regras de cortesia, objectos transportados, códigos comportamentais e factos envolvendo diferentes grupos etários e sexuais.

Os cobradores são na sua maioria, provenientes de famílias de situação socioeconómica precária, uns abandonaram a escola para ganharem a vida nos chapas, outros abandonaram antigos empregos por lhes parecerem menos rentáveis, e outros ainda, simplesmente estão nos chapas pela primeira vez e aspiram por melhores empregos no futuro ou mesmo voltar a estudar. Estes comunicam entre si, comumente através de gíria ou de palavras obscenas, agredindo moralmente estes espaços públicos. É através do seu “poder e autoridade” que eles determinam quem deve subir nos chapas e em que condições. Só eles sabem quem pagou ou não, não

autor, alguns adjectivos que os utentes dos chapas usam para descrever o comportamento dos cobradores e motoristas. Alguns utentes entrevistados revelaram ao jornal que os cobradores maltratam os passageiros depois de entrarem no chapa. São desonestos, não respeitam seja quem for, são donos do poder quando estão dentro dos chapas, mandam senhoras grávidas e gordas pagarem o dobro e no caso de negarem, deixam-nas no caminho, andam sempre drogados e não têm o mínimo de respeito para com a vida de milhares de passageiros.

respeitam as suas próprias vidas nem as dos passageiros, assobiam, descem, sobem e dançam, com os carros em andamento, e mandam o motorista seguir sem verificar se os passageiros desceram ou não (Colaço, 1998).

Este autor parte do princípio de que existe uma mentalidade gerada no “chapa 100”⁵, que resulta das relações entre os próprios utentes e entre estes e os “chapistas”. Para o autor, os chapas são um espaço em que os utentes já têm uma ideia das condições oferecidas por este transporte. Uma das questões difíceis de ser resolvida e que, por si, constitui um dilema da realidade “chapa 100”, é a captação das origens dos problemas ou das relações conflituais existentes entre os utentes e cobradores ou motoristas, porém, os utentes apontam o cobrador como sendo o protagonista dos conflitos no “chapa 100”. São os cobradores que determinam quem deve subir nos chapas e em que condições, o valor de pagamento de mercadorias, as paragens efectuadas, a velocidade dos carros, a quantidade dos passageiros. Eles assediam as senhoras, intimidam os passageiros quando tentam reclamar e estas determinações são estabelecidas de forma arbitrária, de acordo com o estado de espírito e simpatia dos cobradores (Idem, 1998).

Por sua vez, Macamo e Macie, no seu artigo “*O chapa somos nós*” de Abril de 2004, defendem que o chapa representa o que há de mais negativo no tecido moral da nossa sociedade. Consideram-no mal criado, criminoso no sentido de desrespeitar as regras de trânsito, egoísta, sujo e oportunista. Afirmam que o chapa está em todo o lado e mata. Tanto os legais como os ilegais, contribuem para tornar as vias das cidades, sobretudo na de Maputo, zonas perigosas da humanidade. O insulto e a agressão espreitam em cada transbordo do chapa, em cada viragem cortante, em cada travagem repentina, em cada ultrapassagem perigosa. Consideram o chapa como sendo um mal necessário embora ninguém goste do mesmo. O chapa acaba com a ilusão duma cortesia natural do povo moçambicano, na medida em que o assédio sexual, o roubo, a música a furar os tímpanos, a falta de espaço, a alta velocidade, enfim, o catálogo de

⁵“Mentalidade chapa 100” como um conjunto de “regras de jogo” e de fenómenos correntes que constituem vectores ou “símbolos de orientação”, pois é em função destes factores que os actores sociais não somente assumem atitudes ou comportamentos determinados, mas também, é através deles que é possível capturar, apreender a realidade “chapa 100”.

indelicadezas que caracterizam a normalidade do chapa colocam um espelho defronte da sociedade.

Este meio de transporte mostra de forma bastante inequívoca, a fraqueza das nossas instituições de ordem e segurança públicas. O chapa precisa do país porque, com as suas frágeis instituições oferece as condições ideais para se desenvolver. Os autores afirmam ainda que, existem razões para dizer que os chapas somos nós, na medida em que, definem o país que somos, onde num primeiro momento representa o fim da cortesia, no segundo, sua entrada em cena marca de forma dramática a interrupção do processo civilizacional da nossa sociedade e, no terceiro e último, é o símbolo mais forte da nossa resistência à modernidade, resistência essa com traços pós-modernos que mereciam ser festejados pela nossa literatura pós-colonial (Macamo e Macie, 2004).

Estes autores declaram que os chapas somos nós a partir do momento em que o chapa define o nosso subdesenvolvimento, uma vez que se não houvesse o tipo de chapas que há, não seríamos o que somos. O pensamento central aqui se aplica a outros aspectos do nosso quotidiano, como o lixo, a malária, a cólera que definem o nosso atraso (Idem, 2004).

No seu estudo sobre *“Percepções de risco na condução rodoviária entre os chapeiros das rotas Laulane-Hulene – Anjo Voador na Cidade de Maputo”*, Tivane (2010) procura analisar as percepções de risco e perigo na condução rodoviária entre os *chapeiros* das rotas de Laulane-Hulene – Anjo Voador na Cidade de Maputo. Consubstanciando este estudo com o de Colaço (1998), quando este afirma que se registam grandes velocidades, encurtamento das rotas, superlotação e desvios de rotas para aquelas de grande fluxo, por, para os cobradores, o mais importante ser a receita obrigatória que deve ser entregue ao patrão e a outra parte da receita, arrecadada, poder ficar para eles e para os motoristas.

Este autor descreve que os chapeiros atribuem à estrada o nome de “Pista”, ou seja, a estrada é assim denominada porque os remete para a competição, corridas e aplicação de velocidades na busca de passageiros. No entanto, na “hora de ponta”, os chapeiros movimentam-se por princípios de rapidez e flexibilidade. Nessa hora os chapeiros andam à alta velocidade, bem como param no meio da estrada para (des) carregar passageiros ou fazer manobras, estes sobem

nas bermas e no separador central das faixas de rodagem e, devido à rapidez, passam constantemente o sinal vermelho (Tivane, 2010).

Para tal, seu trabalho sugere que se se pensar o mundo da condução dos *chapeiros* a partir da percepção normativa e universalizante de risco os *chapeiros*, no exercício das suas actividades, serão vistos como “indisciplinados” e “desrespeitadores” das regras de trânsito vigentes em Moçambique. Mas se se pensar a instituição do *chapa* como um mundo que tem suas lógicas de funcionamento irá notar-se que os *chapeiros*, no seu quotidiano profissional, são regidos por uma disciplina e regras produzidas no contexto da instituição dos *chapas* e essas regras são definidas tendo em conta aquilo que os *chapeiros* consideram como sendo arriscado ou perigoso na condução (Idem, 2010).

Para escrever a monografia sobre *“Recusa de Regulamentos de lotação vs Reprodução de Superlotação de viaturas: Análise de práticas e percepções dos utentes do “chapa 100” na Cidade de Maputo”*, Maueie (2010) apresenta uma reflexão sobre a realidade “chapa 100”, baseada em percepções e atitudes dos utentes do chapa. Tendo como ponto de partida as percepções dos utentes, confere ao estudo uma particularidade com relação aos outros que analisam o “chapa” na perspectiva dos “chapeiros”, em que estes 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 seu trabalho, analisam-se as percepções bem como as práticas dos utentes do “chapa 100” em torno das normas de lotação de viaturas, na realidade “chapa 100” e tem-se 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 se pode perceber e interpretar a realidade “chapa 100”.

O principal pressuposto nesta realidade é que existem normas de lotação de viaturas, embora não sejam exclusivas a esta realidade, que são do conhecimento de todos actores envolvidos. A estas normas, os envolvidos devem a obediência, orientando as suas condutas e suas práticas (lotação de viaturas) por elas, motivo pelo qual elas existem (Maueie, 2010).

O principal argumento deste estudo é o de que os utentes do “chapa 100”, sendo actores e não meros objectos (no verdadeiro sentido do termo) concorrem para a reprodução de superlotação das viaturas de “chapa 100”, facto que pode ser percebido nas suas práticas, que, por sua vez, têm explicação nas percepções que estes têm dos regulamentos de lotação de viaturas. Procura-se perceber a sustentabilidade social de manutenção e perpetuação da superlotação das viaturas, como necessidade de compreender as condições sociais que concorrem para este facto, as suas causas sociais. Tal como os chapeiros, os utentes também concorrem para a produção e reprodução de fenómenos que ocorrem no mundo do “chapa 100”.

No entanto, analisa-se neste estudo o caso em que não há cumprimento das normas de lotação de viaturas, criando dessa forma uma situação de superlotação, em que se acha que estes (utentes do chapa) têm sobre os regulamentos de lotação e 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 (Idem, 2010).

De acordo com Macuácuca (2005), no seu estudo sobre as *“Representações Sociais em torno da individualidade do cobrador de “chapa 100”: O caso da Cidade de Maputo”*, seu trabalho procura dissertar sobre como são construídas as representações sociais em torno do cobrador de “chapa 100” na Cidade de Maputo pelos seus utentes. Sua abordagem assenta e inspira-se na sociologia fenomenológica e baseia-se na teoria da representação social de Moscovici. Para tal, o autor avança a ideia de que a conduta profissional do cobrador de “chapa 100” é o critério chave para a construção das representações sociais em torno dele. As percepções sociais à volta do cobrador não são dotadas de nenhuma essência, mas resultam de uma elaboração social dos próprios actores sociais, os utentes de “chapa 100”.

O autor descreve o cobrador de “chapa 100” como sendo aquele indivíduo que, no transcurso normal da apresentação destes serviços, tem a função de fazer cobranças de tarifas de transporte aos passageiros, cabendo-lhe a responsabilidade de produzir a receita do dia e, conseqüentemente, de assegurar que o “chapa” seja rentável ao seu proprietário. Este interage com os outros utentes, no exercício da sua actividade profissional, a partir do momento em que

os chama, aliciando-os para se fazerem transportar no seu carro até à cobrança de tarifas e subsequente chegada aos seus destinos.

O estudo deste autor revela que existe um quadro anómico entre o cobrador e os utentes de “chapa 100” e constata que é neste quadro que os utentes constroem opiniões sobre a figura do cobrador. Para ele, os cobradores assumem-se como verdadeiros protagonistas desta actividade, dirigindo seus motoristas, mandando-os levar ou deixar passageiros e incitando-os para aumentar ou diminuir a velocidade (Macuácuá, 2005).

Como se pode perceber, os autores focalizam os seus estudos sobre o “chapa 100”, destacando as precárias condições nas quais os utentes viajam, as precárias vias de acesso existentes nas cidades do nosso país, as discussões entre os cobradores e passageiros, os conflitos que se geram no entorno chapista, as motivações que levam as pessoas a aceitarem este tipo de situações, as percepções da sociedade à volta do comportamento do cobrador de “chapa 100”.

No entanto, não se traz uma discussão sobre as razões que fazem com que o cobrador de “chapa 100” adopte este comportamento que é “negativado” na sua maioria pelos usuários dos chapas. Conota-se o cobrador de “chapa 100” com um indivíduo de “má conduta”, sem “nenhuma educação”, desrespeitador e violador dos direitos dos utentes, no entanto, essa caracterização é-lhe atribuída pelos “outros”, levando em consideração o seu comportamento durante a sua actividade laboral, sem que, no entanto, se procure perceber as razões que o levam a agir do modo como os usuários do “chapa” percebem.

A vida do cobrador é maioritariamente feita dentro do “chapa 100”, que constitui um espaço social onde existem normas e regras a serem cumpridas por todos intervenientes em acção. Neste espaço, geram-se relações sociais que constituem ingredientes para a construção social da imagem do cobrador pelos “outros” e por “si” mesmo. O quotidiano⁶ do cobrador é caracterizado por variados momentos que moldam o seu comportamento perante os passageiros e a sociedade,

⁶Segundo Pais (2002, p. 30), costuma dizer-se que o quotidiano é o que se passa todos os dias: no quotidiano nada se passa que fuja à ordem da rotina e da monotonia. Então o quotidiano seria o que no dia-a-dia se passa quando nada se parece passar. A ideia de rotina é próxima da de quotidianidade e expressa o hábito de fazer as coisas sempre da mesma maneira, por recurso a práticas constantemente adversas à inovação, esta constitui um elemento básico das actividades sociais do dia-a-dia.

e, na maioria das vezes, esse comportamento surge como uma resposta no âmbito das interações que o cobrador tem com os outros.

O nosso estudo focaliza a construção e manutenção da identidade social do cobrador dentro do “chapa 100”, como um espaço social onde prevalecem relações sociais com os utentes. E, por conseguinte, a importância do “chapa 100” e a sua representação no mundo social do cobrador. Salientando que a experiência que o cobrador de “chapa 100” tem da sociedade configura-se de forma concreta como o conjunto das relações existentes com as pessoas que o circundam. Trata-se no entanto, de um conjunto de ações e reações (neste caso uma interação), mediante as quais as pessoas entram em relação recíproca, comunicam, julgam-se, colaboram, entre outras. Destas interações, algumas apresentam-se como acontecimentos excepcionais, outras, que são a maioria, constituem ações de rotina, que se repetem na vida do quotidiano do cobrador.

O cobrador é aquele indivíduo dotado de um conhecimento, que constrói suas regras e adopta um estilo “próprio” de vida, de convivência e interação com a sociedade. Mais do que o simples facto de ter como preocupação a receita do dia, este aspira pela garantia do seu trabalho, tem suas responsabilidades e objectivos por alcançar, e por isso, mesmo rodeado de estereótipos, procura satisfazer suas principais preocupações dentro do espaço onde se insere, no contexto da realidade social que vive com os “outros”.

De acordo com as leituras feitas, constatamos que os estudos realizados em torno dos transportes semi-colectivos de passageiros na cidade de Maputo, os chamados “chapa 100”, abordam esta questão, enfatizando na sua maioria as percepções dos utentes em relação aos cobradores que os classificam pela negatividade, ou seja, existe um rol de estereótipos⁷ e percepções à volta do imaginário social⁸ dos indivíduos no tocante à noção da identidade social do cobrador e sua eficácia no decorrer de sua actividade laboral.

⁷Pode-se definir estereótipo como sendo generalizações, ou pressupostos, que as pessoas fazem sobre as características ou comportamentos de grupos sociais específicos ou tipos de indivíduos. O estereótipo é geralmente imposto, segundo as características externas, tais como a aparência (cabelos, olhos, pele), roupas, condição financeira, comportamentos, cultura, sexualidade, sendo estas classificações (rotulagens) nem sempre positivas que podem muitas vezes causar certos impactos negativos nas pessoas (Martinez, 2010).

⁸ Segundo Castoríades (1997), o imaginário social constitui uma criação incessante e essencialmente indeterminada de figuras, formas, imagens a partir das quais somente pode ser questão de alguma coisa.

Tais manifestações e opiniões traduzem-se através das “acusações mútuas” e do ambiente de choque entre os actores sociais envolvidos, neste caso, os utentes, cobradores, motoristas, enfim, com a sociedade num todo desqualificando-os⁹. O comportamento do cobrador de “chapa 100” é criticado sem que, no entanto, se procure saber quais as razões que o levam a agir da forma como os utentes o vêem.

Os estereótipos cumprem a função de simplificar e categorizar o real, tornando-o mais facilmente compreensível. Nasceram das interações sociais. Para Lima (1997), os estereótipos caracterizam-se por serem “abusivos”, ou seja, são aplicados a todos os membros de determinado grupo, com raríssimas excepções, e utilizados de forma superlativa e, frequentemente, negativa. Quando se utiliza o estereótipo expõem-se valores e formas de conceber a realidade, geradas nas relações de poder entre grupos sociais.

Quando surge o fenómeno “chapa 100”, os cobradores, ainda no “início da carreira”, ou seja, antes de se terem tornado numa categoria profissional reconhecida, foram alvo de preconceitos e de discriminação por parte da sociedade. A sociedade e, particularmente, os usuários dos “chapas” retratam, de forma negativa, os chapistas. O mundo dos cobradores é um mundo dos excluídos, dos marginalizados. Há um complexo de superioridade manifesto por um sentimento de desprezo, desinteresse e indiferença à conduta dos chapistas (Colaço, 1998).

Para os chapistas, isto é, para os cobradores e motoristas, os “chapas” não são somente um lugar de trabalho, mas também um espaço identitário, citando Liesegang (1998) quando se debruça sobre a existência de um “território social”¹⁰, sendo, portanto, neste território onde os cobradores e motoristas buscam afirmar a sua identidade individual e de grupo. É no “chapa” onde eles aprendem tudo o que a realidade lhes queira ensinar. Inventam e reinventam códigos e regras

⁹ A questão da desqualificação é uma questão do quotidiano, do dia-a-dia. Não é uma questão distante no tempo e lugar. A desqualificação acontece diariamente, acontece no quotidiano, algumas vezes, de forma despercebida; não nos damos conta, porque ela invadiu a nossa rotina. Achámo-la normal, neutralizámo-la, não nos passa pela cabeça questioná-la (Mazula, 1998, p. 85).

¹⁰Um Território Social é uma área de uso ou de exploração individual ou colectiva mais ou menos exclusiva que pode assegurar a sobrevivência. O homem como ser social conhece territórios individuais e territórios usados conjuntamente por certos grupos de pessoas. Tem a capacidade de distinguir e de definir não apenas territórios físicos, mas também, áreas conceptuais ou de referência, instituídas na sociedade humana podendo integrá-las no seu comportamento geneticamente definido (Liesegang, 1998).

comportamentais como forma de protesto e de auto-defesa do “território” (apud Liesegang, 1998).

Constatamos ainda, nas nossas leituras que se aborda de forma parcial sem se aprofundar a identidade social do cobrador, qual a sua visão do mundo que o rodeia, como é o seu dia-a-dia, como é que ele faz a gestão da sua vida, como ele produz a sua identidade social no seu quotidiano, tendo em conta o espaço social (neste caso o “chapa 100”) no qual se encontra, quais as suas aspirações, estando o interesse centrado na sua forma de ser e estar na sociedade. E este problema traduz-se na seguinte questão de partida: *“De que forma o cobrador de chapa 100 constrói a sua identidade social, tendo em conta o espaço social no qual se encontra e as relações sociais que estabelece com os seus utentes?”*

Como resposta para esta inquietação estabelecemos as seguintes hipóteses:

H1: “O cobrador de chapa 100, constrói a sua identidade social manipulando-a de acordo com as relações sociais que estabelece com os seus utentes dentro do chapa 100 como um espaço social”.

H2: “A forma como o cobrador se relaciona com os seus utentes, neste espaço social contribui para a construção e manipulação da sua identidade social”.

Tendo como variáveis:

Dependente: Identidade social; e

Independente: Espaço Social.

2.1. Objectivos

Definimos como objectivos do nosso trabalho:

Geral:

- Compreender o “chapa 100” como um espaço social onde se geram relações sociais que contribuem para a construção da identidade social dos cobradores deste meio de transportes.

Específicos:

- Conhecer o perfil sócio-demográfico dos cobradores de chapa 100;
- Identificar que tipo de relações sociais se estabelece entre o cobrador de “chapa 100” e seus utentes;
- Perceber os mecanismos que os cobradores de chapa 100 adoptam para construir e manter a sua identidade social durante o exercício de sua actividade laboral.

Capítulo III

3. Enquadramento Teórico e Conceptual

Em relação ao enquadramento teórico e conceptual do nosso estudo, baseamo-nos no uso da teoria fenomenológica de Alfred Schutz e, no tocante ao enquadramento conceptual, definimos 4 conceitos que consideramos importantes no nosso trabalho, sendo, no entanto, o conceito principal o de Identidade Social segundo Erving Goffman. Estes autores, fazem parte da Escola de Chicago, que reúne várias correntes de pensamento contendo uma multiplicidade de abordagens teóricas para a análise da sociedade.

3.1. Enquadramento Teórico

Para o presente trabalho propõe-se o uso da teoria fenomenológica do filósofo e sociólogo Alfred Schutz. Este autor foi influenciado por Edmund Husserl e Max Weber. Em Husserl buscou a base fenomenológica, uma vez que este pretendia uma fenomenologia sem pressuposições e tinha como ponto de partida as experiências do humano consciente que vive e age no mundo, consciência dirigida para os objectos reais ou imaginários.

E, em Weber, buscou a base sociológica, onde, segundo ele, a sociologia deveria se preocupar com os significados subjectivos da acção humana. A objectividade das ciências sociais é possível pela construção e verificação dos “tipos ideais”. Para Schutz, a fenomenologia tem a tarefa de explicitar o mundo da vida e as estruturas da relação entre a consciência e o seu objecto.

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

Schutz parte de onde parou Husserl: da análise do plano mundano, debruçando-se em especial sobre a comunicação, a intersubjectividade e a sociabilidade. O fio condutor de seu pensamento é a relação entre a consciência e o mundo; e a forma como vivemos o mundo é através da *atitude natural*: o mundo da vida quotidiana significará o mundo intersubjectivo que existia muito antes do nosso nascimento, vivenciado e interpretado por outros, nossos predecessores, como um mundo organizado. Ele se dá agora à nossa experiência e interpretação. Toda interpretação desse mundo se baseia num estoque de experiências anteriores dele, as nossas próprias experiências e aquelas que nos são transmitidas por nossos pais e professores, as quais, na forma de *conhecimento à mão*, funcionam como um código de referência (Schutz, 1979, p. 72).

Segundo Schutz (1979), Husserl aponta a vida quotidiana como um espaço da vida natural, ou seja, um espaço onde as pessoas se relacionam com os objectos aos quais a intencionalidade está a alcançar. As pessoas só compreendem o mundo pela intencionalidade. Schutz (1979) afirma ainda que é necessário realizar a *redução fenomenológica* para se fazer uma análise eficaz do fenómeno. Revela, portanto, que a importância do significado é dada pela experiência passada que a pessoa possui sobre um facto. Isto faz com que o significado das acções seja dado em consonância com as suas experiências anteriores.

Este autor ressalta, ainda, que apenas uma experiência passada pode ser considerada significativa. A experiência de um fenómeno como comportamento sempre é analisável depois do ocorrido e não no interior do momento em que ele ocorre. A compreensão, desta forma, parte sempre do passado.

O “significado” das experiências, então, não é mais do que aquele código de interpretação que as vê como comportamento. Assim, também no caso do comportamento somente o que já está feito, terminado, tem significado. A experiência pré-fenomenal da actividade, portanto, não tem significado. Só a experiência percebida reflexivamente na forma de actividade espontânea tem significado (Schutz, 1979).

Estes significados são produzidos biograficamente em um mundo vivido colectivamente e que tem um carácter prático. Cada ser humano só pode ser compreendido a partir de sua biografia, ou seja, sua situação no tempo e no espaço, que é determinada através dos valores e crenças com os quais comunga e compartilha. *A situação biográfica determinada* “é a sedimentação de todas as experiências anteriores desse homem, organizadas de acordo com as posses “habituais” de seu estoque de conhecimento a mão, que, como tais são posses unicamente dele, dadas a ele, e a ele somente” (Schutz, 1979, p.73).

O sujeito se constitui em uma biografia única, mas dentro de um mundo que é comum a todos os seres humanos. O mundo existe independente do sujeito e continuará a existir depois dele, pois pressupõe uma existência material constituída por vários elementos da história da cultura. Mesmo que cada um possua uma biografia diferente, cada uma destas biografias será construída dentro de um mundo constituído por todos, mas vivenciados de forma diferente.

O sujeito está sempre amparado em sua biografia e em uma comunidade de pessoas que formam o “outro” para ele. Este “outro” é imprescindível. É graças a ele que a sociabilidade se efectiva através dos actos comunicativos (Schutz, 1979).

É importante ressaltar que o sujeito quando apreende e se socializa o faz através de suas experiências. Mesmo dentro da mesma cultura, ele se constitui num campo subjectivo particular que, mesmo dentro de um mesmo ambiente vivido por outros sujeitos, lhe confere sentidos diferentes. Esta situação confere ao ser humano um estoque de conhecimentos, constituído através de sua vida diária, que faz com que ele dê sentido ao mundo que o rodeia. A isto Husserl denomina “sedimentação de significados”. Estes significados são construídos a partir da intersubjectividade.

Husserl revela que a intersubjectividade se constitui em um mundo compartilhado por todos nós. Este mundo intersubjectivo é constituído pela experiência comum, que faz com que compreendamos o que as pessoas nos dizem.

A intersubjectividade, para as Ciências Sociais, torna-se uma questão de suma importância. Esta, intersubjectividade, que necessita de um “eu” e um “outro” é que faz com que as experiências subjectivas, que são biográficas, sejam significativas. Neste sentido Schutz salienta a importância de compreender as pessoas dentro de seu mundo social (Schutz, 1979).

Através da utilização deste conceito, as acções dos sujeitos de pesquisa podem ser interpretadas através de três tipos “indirectos de abordagem” (Schutz, 1979, p.192). A primeira delas é colocar-se no lugar do “outro” e com isto compreender o que se passa na acção de um sujeito quando age; a segunda revela que, a partir de informações sobre as acções costumeiramente desenvolvidas, as pessoas podem saber como uma outra procederia naquela situação; a terceira é, a partir da acção em curso, conseguir interpretar o que está a acontecer na acção desempenhada.

O acto de compreensão, afirma Schutz (1979), não pode ser realizado enquanto as pessoas estão envolvidas nele. Não se consegue fazer uma análise enquanto se age. A análise pode ser realizada quando este “nós”, que é quando se age de forma colectiva, é captado no passado. Neste caso, sim, ele pode ser reflectido. A pessoa, quando participa do relacionamento do “nós”, não consegue percebê-lo de forma pura. Ela simplesmente vive dentro do “nós”. O acto, para o “nós”, é vivenciado de uma forma única, como se o mesmo não se repetisse, acontecendo dentro de um mundo intersubjectivo. É por este facto que Schutz relata que todo acto que tenta dar significado a uma forma de expressão do sujeito que se comporta, deve ser um acto compreensivo, pois acto de compreensão é aquele que dá sentido a uma experiência subjectiva.

É importante prestar atenção que a análise do fenómeno, ou do sujeito analisado, só pode acontecer porque o pesquisador compartilha do mesmo mundo que o sujeito que ele pesquisa. Por isso, podemos encontrar respostas se procurarmos os motivos pelos quais realizaram tal acção. As acções humanas só são compreensíveis se encontrarmos nelas motivações. A pesquisa deve buscar responder quais foram os “motivos” que levaram os sujeitos a fazerem tal acção. Para Schutz (1979) esta é uma busca compreensiva. E, no seu entender, não podemos

compreender os actos de outras pessoas sem conhecer os “motivos para” ou os “motivos porque” desses actos.

Os “motivos para” referem-se a algo que se quer realizar, objectivos que se procura alcançar, tendo uma estrutura temporal voltada para o futuro, formando uma categoria subjectiva da acção, isto é, estão estreitamente relacionados com a acção e a consciência do actor. Por sua vez, os “motivos porque” referem-se aos evidentes nos acontecimentos já concluídos, que explicam certos aspectos da realização do projecto, tendo, portanto, uma direcção temporal voltada para o passado. Formam uma categoria objectiva, acessível ao observador.

Mais uma vez, a intersubjectividade entra como um elemento importante para a pesquisa fenomenológica. Schutz revela que podemos compreender uma acção realizada por alguém quando nos colocamos, ao menos, em pensamento, em situação similar a que o sujeito pesquisado está a passar. Ele afirma que nossos actos são motivados para a acção do “outro”, ou seja, quando faço algo é a reacção do “outro” que eu almejo. A intersubjectividade está sempre relacionada com o olhar, que é um olhar que tem o “outro” como foco.

Dois pressupostos são importantes para compreender-se a fenomenologia de Schutz. Primeiro, as pessoas vivenciam o quotidiano de forma diferente, dependendo do lugar que ocupam dentro de um determinado contexto. Assim, mesmo compartilhando intersubjectivamente um mesmo contexto, o “outro” faz com que as experiências subjectivas não sejam iguais. Segundo, aponta que as situações biográficas dos sujeitos devem se diferir em determinados pontos. É importante lembrar que a biografia torna o sujeito singular, mas condicionado ao lugar e tempo em que se encontra. Isto é importante, pois é possível dizer o que uma pessoa passou através de sua experiência directa, quando o pesquisador compartilha da mesma experiência do sujeito que está a ser pesquisado (Schutz, 1979).

De um modo geral, a teoria fenomenológica de Schutz ajuda-nos a perceber como é que o cobrador de “chapa 100”, através de suas experiências no seu quotidiano vivencia o mundo dentro do espaço social no qual se insere, neste caso dentro do “chapa 100”. O cobrador ocupa,

na sociedade em que vive, um lugar e um tempo, e toda a aquisição e sedimentação de experiências no decorrer da sua vida fazem-no diferente das demais pessoas embora sejam semelhantes. Com sua bagagem de conhecimentos e a posição que os cobradores ocupam na sociedade, estes têm interesses que lhes são próprios e que os motivam e os direccionam.

3.2. Enquadramento Conceptual

No que concerne aos conceitos, propusemo-nos a definir 4, nomeadamente: os de “*Identidade social*”, “*Espaço social*”, “*Relações Sociais*” e o de “*cobrador*”. Em cada um dos conceitos procuramos trazer diferentes abordagens que definem esses conceitos e procuramos operacionalizá-los de modo a justificar o seu enquadramento no decorrer do nosso estudo.

3.2.1. Identidade Social

A Identidade Social não é algo acabado, natural ou fixo, está em permanente construção, depende dos recursos identitários de acordo com o contexto social ao qual o indivíduo está inserido. Ela não é um estado, mas um processo incessante alimentado e modificado quando necessário no decorrer das relações sociais. Mais do que falar das identidades é importante falar da identificação, ou seja, como nos apresentamos aos outros e como é que os outros se apresentam a nós.

De acordo com Richard Jenkins, a construção da identidade social resulta de uma síntese dinâmica entre o modo como nos percebemos (auto-definição interna) e o modo como os outros nos percebem (definição externa). Para o autor, os grupos mobilizam dispositivos de similaridade entre si de modo a criarem um sentimento de pertença não importando quão ilusório possa ser esse sentimento. Simultaneamente, a percepção de um “nós” pressupõe a existência de “outros”, que se definem em relação àqueles pelos dispositivos de diferenciação que ostentam (Jenkins, 1996, p. 80-89).

Este autor afirma que as identidades não são inatas, não nascem connosco, precisam de ser construídas e esta construção passa pela interacção com o outro, pois só a interacção social permite viver em sociedade. “*Vivemos hoje numa sociedade altamente globalizada em que tudo é muito dinâmico, instável e flexível, quer a nível profissional, económico ou político, como tal as identidades tornam-se também instáveis e susceptíveis às escolhas que cada indivíduo efectua*”.

Ao mesmo tempo que surgem as mudanças sociais, a alteração de valores e padrões que regem uma sociedade, assim também os indivíduos têm poder para moldar a sua própria identidade (Idem, 1996).

Convergindo as ideias de Jekins (1996) com as de Dubar (1997), segundo este, a *identidade* constitui a combinação entre a forma como queremos que as pessoas olhem para nós, neste caso, “*identidade para os outros*”, e a maneira como nós próprios nos olhamos, isto é, a “*identidade para mim*”. Para este autor, isso depende dos contextos nos quais nos encontramos inseridos.

O mesmo defende que “*a identidade para mim*” e a “*identidade para os outros*” são em simultâneo inseparáveis e ligadas de uma forma problemática. Existe uma dualidade entre a nossa identidade construída pelos outros e a nossa identidade construída por nós, sendo por essa razão que a identidade não é definitivamente fixa, podendo em certas circunstâncias e condições, transformar-se ao mesmo tempo que se vai modificando a posição do indivíduo ou de um grupo dentro do espaço social de referência (Dubar, 1997).

No mesmo fio de pensamento, Pinto (1991) afirma que a produção das *identidades sociais* implica a dualidade de dois processos, nomeadamente, o processo pelo qual os actores sociais se integram em conjuntos mais amplos, de pertença ou de referência com eles que se fundem de modo tendencial, o considerado “*processo de identificação*”, e o processo através do qual os agentes tendem a autonomizar-se e diferenciar-se socialmente, este é denominado “*processo de identização*”. As identidades constroem-se por *integração* e por *diferenciação*.

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

Por sua vez, Goffman (1988), um dos autores que mais realce deu e melhor explorou as múltiplas pertenças dos indivíduos, e tendo como preocupação a estrutura dos encontros sociais, com a manutenção de uma única definição da situação durante a interacção, defende que “*as identidades são múltiplas, flutuantes e situacionais*”.

As identidades sociais não devem ser vistas como identidade, mas como processo de identificações em curso devido à forma múltipla, variada e diversificada como produzimos identificações diferentes. O indivíduo não possui uma única identidade, estável e imutável. Possui, sim, múltiplas identidades, que estão num processo constante de mutação, de modificação no decorrer das interações humanas.

Em cada encontro social o indivíduo actua seguindo uma “linha”, ou seja, um padrão de actos verbais e não verbais através dos quais expressa a sua visão da situação e a sua avaliação dos participantes, e sobretudo dele próprio. As pessoas reagem umas com as outras, tentando manter uma “linha” consistente e procurando, assim, manter a realidade social que constroem (Goffman, 1988).

Dentro do debate da identidade, Goffman (1988) faz a distinção conceptual entre a *identidade social*, *identidade pessoal* e *identidade de ego*. A identidade social, ou seja, as identidades sociais, são constituídas pelas categorias sociais mais vastas a que um indivíduo pode pertencer. A identidade pessoal é a continuidade orgânica imputada a cada indivíduo, que é estabelecida através de marcas distintivas como o nome ou a aparência, e que são derivadas da sua biografia. E, por fim, a identidade de ego ou a identidade “sentida” é a sensação subjectiva da sua situação, da sua continuidade e do seu carácter, que advêm ao indivíduo como resultado das suas experiências sociais.

A identidade social e a identidade pessoal fazem parte, antes de tudo, das preocupações e definições das outras pessoas quanto ao indivíduo cuja identidade está em causa. A identidade de ego ou sentida é uma questão subjectiva, reflexiva, que tem de ser necessariamente sentida pelo indivíduo. Ou, por outra, o indivíduo constrói a imagem de si próprio, a partir dos mesmos materiais com que os outros primeiro constroem uma identificação social e pessoal dele, mas ele tem uma margem de liberdade importante no moldar da sua identidade de ego (Idem, 1988).

A identidade social é um cruzamento de atributos pessoais e estruturais, uma categorização derivada dos contextos sociais onde decorre a interacção social. No entanto, pode-se distinguir neste processo uma *identidade social virtual* e uma *identidade social real*, onde a primeira é constituída pelas exigências e características que imputamos aos indivíduos e a segunda são os

atributos que os indivíduos realmente possuem e as características reais a que pertencem. É necessário frisar que a preocupação permanente do indivíduo não é simular ou manipular, mas sim integrar-se, ajustar o seu comportamento às exigências morais e sociais exteriores, manter uma certa coerência na definição da situação, num jogo permanente de negociação e de procura da aceitação.

Portanto, Goffman (1988) considera a interação como um processo fundamental de identificação e de diferenciação dos indivíduos e grupos, de resto, os mesmos, isoladamente, não existem, só existem e procuram uma posição de diferença pela afirmação, na medida em que, justamente são “valorizados” por outros.

A questão da *identidade social* é crucial para o alcance dos objectivos por nós estabelecidos, e, portanto, guiando-nos pela definição de Goffman, concordamos que o cobrador de “chapa 100”, tem a capacidade de manipular a sua identidade social mediante o meio social no qual este se encontra, enquanto, por um lado, a sociedade atribui uma certa identidade a este grupo pelas suas atitudes e comportamento, por outro, o cobrador por “si” constrói a sua identidade social como forma de responder aos olhares e considerações do imaginário social dos seus utentes.

Ao escolher uma profissão, neste caso a do cobrador, o mesmo define a sua identidade social de acordo com as suas escolhas e as suas experiências individuais, em função da estrutura social em que está inserido, no caso concreto em função do “chapa 100” como local de sociabilidade do cobrador.

3.2.2. Espaço social

De acordo com Passeron (1994), o espaço social surge em oposição ao espaço cartesiano, no qual é possível encontrar qualquer objecto através de sua localização em coordenadas dadas e fixas. No espaço social, a localização que se pretende é a dos agentes sociais, localizá-los envolve não um sistema de coordenadas, mas um sistema de identidades e de volume da acumulação de capital simbólico. Esta mesma acumulação distingue o agente social no espaço social, permitindo assim localizá-los em relação a outros agentes sociais, qual o volume de

acúmulo de capital realizado por estes, quais suas prováveis estratégias de acção e qual sua trajectória no campo. Este constitui um conceito de operacionalidade perceptível nas obras de Pierre Bourdieu que, apesar de não utilizá-lo directamente, se orienta por esta abordagem dos agentes sociais e das relações de poder que estabelecem entre si.

Fernandes (1995), citando Simmel e Raymond, afirma que estes autores consideraram e difundiram o conceito de espaço social e o mesmo é actualmente utilizado em sociologia para designar sobretudo o campo de inter-relacções sociais. Todo o sistema de relações se inscreve num espaço em que se associam estreitamente o lugar, o social e o cultural. No entender de Bourdieu, a sociologia pode apresentar-se como uma “topologia social”, na medida em que representa «o mundo social em forma de um espaço (a várias dimensões) construído na base de princípios de diferenciação ou de distribuição, constituídos pelo conjunto das propriedades que actuam no universo social considerado», o espaço social é entendido, nesta perspectiva, como um «campo de forças» onde os agentes sociais se definem pelas suas posições relativas.

O mundo humano torna-se um espaço de relações construído de acordo com os posicionamentos mútuos e com a avaliação que deles fazem os actores sociais.

Bourdieu (1998) concebe a sociedade como um grande espaço social com vários campos, político, cultural, religioso entre outros, e cada um desses campos tem as suas regras, o seu capital. O espaço social e as diferenças que nele desenham, espontaneamente, tendem a funcionar simbolicamente como espaço dos estilos de vida ou como conjunto de grupos caracterizados por estilos de vida diferentes.

A posição no espaço social, o capital simbólico, condiciona a construção, legitimação, apresentação e manutenção das identidades. O conceito de campo pode ser entendido como um espaço de produção de relações sociais objectivas, considerando as interacções instituídas entre os actores envolvidos neste processo. “O campo de produção simbólica é um microcosmo da luta simbólica entre as classes: é ao servirem os seus interesses na luta interna do campo de produção (e só nessa medida) que os produtores servem os interesses dos grupos exteriores ao campo de produção” (Bourdieu, 1998, p. 12).

O espaço social, constitui um espaço multidimensional de posições tal que qualquer posição actual pode ser definida em função de um sistema multidimensional de coordenadas, cujos valores correspondem aos valores das diferentes variáveis pertinentes (Idem, 1998).

Ao olhar-se para o “chapa 100” como um espaço social onde se estabelecem relações sociais entre os cobradores e seus utentes, que por sua vez, tais relações contribuem para a construção da identidade social dos cobradores, constitui também um ponto de encontro e em simultâneo, um lugar de socialização, de aprendizagem, uma escola do dia-a-dia, onde há uma interacção entre os diversos actores sociais que dependem deste meio de transporte.

Mais do que uma instituição, mais do que um meio de trabalho, o “chapa 100”, como um espaço social, define a construção da identidade social do cobrador. Sendo um espaço onde este passa maior parte do seu tempo, vivendo experiências com os passageiros e interagindo com os demais, constitui um lugar de manifestação de suas aspirações.

3.3.3. Relações Sociais

Em ciências sociais, relação social refere-se ao relacionamento entre indivíduos ou no interior de um grupo social. As relações sociais são o objecto básico da análise das ciências sociais.

Ferdinand Tönnies empreende “a análise dos fundamentos psíquicos das relações sociais (Rapports Sociaux), que constituem o tecido de toda a colectividade. Estas relações sociais são, para Tönnies, relações entre “vontades” humanas, conjunto de mecanismos que motivam e orientam a conduta dos homens em relação uns aos outros” (Rocher, 2003).

Esta vontade apresenta-se sob duas formas: por um lado, a vontade orgânica, que é do domínio do concreto orgânico e afectivo, traduz os impulsos do coração; por outro, a vontade reflectida, que é do domínio puramente intelectual e abstracto, é dominada pelo pensamento.

Os dois tipos de vontade opõem também, dois tipos de relações sociais entre os homens: a “comunidade” e a “sociedade”. A primeira é formada por pessoas unidas por laços naturais e espontâneos e por objectivos comuns que ultrapassam os interesses particulares dos indivíduos.

Na “sociedade”, as relações entre as pessoas estabelecem-se na base dos interesses individuais, são relações de competição, de concorrência, com um cunho de indiferença relativamente aos outros (Rocher, 2003).

Segundo Weber, a relação social diz respeito à conduta de múltiplos agentes que se orientam reciprocamente em conformidade com um conteúdo específico do próprio sentido das suas acções. Na acção social, a conduta de cada qual entre múltiplos agentes envolvidos (que tanto podem ser apenas dois, em presença directa quanto um grande número e sem contacto directo entre si no momento da acção), orienta-se por um conteúdo de sentido reciprocamente compartilhado. Assim, em Weber, relação social seria uma conduta de vários indivíduos, reciprocamente orientada e dotada de sentido partilhado pelos diversos agentes de determinada sociedade (Rocher, 2003).

Ao descrevermos que tipo de relações sociais se estabelecem entre o cobrador de “chapa 100” e os seus utentes, isso ajuda-nos a compreender como é que, a partir destas relações, o cobrador de “chapa 100” constrói a sua identidade social, dentro do espaço social no qual este se encontra inserido. E, para tal, o conceito que melhor poderá explicar o objecto em estudo será o de Weber, a partir do momento em que este se debruça sobre a conduta dos indivíduos e as suas acções com os outros.

3.4.4. Cobrador

Macuácuá (2005) define o **cobrador** de “chapa 100”, como sendo aquele indivíduo que no transcurso normal da apresentação destes serviços tem a função de fazer cobranças de tarifas de transporte aos passageiros, cabendo-lhe a responsabilidade de produzir a receita do dia e, conseqüentemente, de assegurar que o “chapa” seja rentável ao seu proprietário.

Por sua vez, Dinesse (2008) considera o **cobrador** como sendo um indivíduo que procura pessoas interessadas em viajar, como também faz cobranças aos passageiros durante o percurso.

Este cobrador pode ser biscateiro, se for contratado para um tempo reduzido, “por exemplo, diariamente”, e permanente se tiver um contrato mensal.

Na visão de Maueie (2010), mais do que cobrar o dinheiro de passagem por cada passageiro e sua carga, os **cobradores** 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.

Colaço (1998) caracteriza os cobradores como aqueles que se apresentam de uma forma muito típica, de calças ou bermudas jeans, despenteados e “sujos” de óleo no corpo e nas mãos. As suas roupas assumem marcas de inversão e rebeldia e contrastam com as dos passageiros e motorista. E é em função desta diferenciação que, por outro lado, os utentes os classificam. Entretanto, a sua indumentária oferece um significado simbólico pelo facto de saberem que trabalham num lugar com precárias condições higiénicas e que, pela própria natureza do trabalho, se sujam facilmente.

Definimos o cobrador como sendo um indivíduo dotado de um conhecimento, que constrói suas regras e adopta um estilo próprio de vida de convivência e interacção com a sociedade. Vive a realidade do “chapa 100” de forma contínua e intensa, visto que se encontra inserido neste contexto no seu quotidiano.

Capítulo IV

4. Metodologia

O presente capítulo destina-se a descrever os métodos e técnicas usadas na colecta de dados no nosso trabalho. Na primeira fase do nosso estudo, privilegamos as leituras exploratórias, a análise de conteúdo dos artigos e documentos que abordam o assunto em causa, entrevistas informais e uma observação simples provenientes de uma pesquisa exploratória que, de acordo com Gil (1989), este tipo de pesquisa tem como principal finalidade desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, com vista à formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores.

De salientar que a nossa forma de análise foi qualitativa, na medida em que buscou os valores, as crenças, os significados, as interpretações, as inferências dos nossos entrevistados. Esta análise foi intensiva uma vez que, segundo Trivinos (1987), constitui 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.

A análise qualitativa envolveu uma amostra relativamente pequena de entrevistados (normalmente este tipo de análise faz o uso de amostras reduzidas), mas com um estudo muito detalhado de cada um dos casos, permitindo a avaliação das dinâmicas actuais e do percurso histórico que as antecedeu.

Em relação ao método de abordagem, partimos do método hipotético-dedutivo que privilegia a formulação de uma hipótese que serviu de fio condutor para o nosso trabalho. Sendo, portanto, um método essencialmente teórico que parte de uma interpretação provisória do fenómeno em estudo.

No que concerne ao método de procedimento, baseamo-nos no monográfico ou estudo de caso, que, segundo Gil (1989), é fundamentado no aprofundamento de um determinado assunto, que consiste na procura de maior número de informações para entender factos sociais, ou seja, consiste no estudo de determinados indivíduos, profissões, condições, instituições, grupos ou comunidades com a finalidade de obter generalizações.

No que se refere às técnicas de colecta de informação, guiamo-nos pela observação sistemática que nos permitiu colher percepções e experiências dos cobradores, na medida em que, mesmo tendo um conhecimento da área em estudo, buscamos “novas informações” relevantes ao que indagamos, neste caso, sobre a construção da identidade social do grupo alvo. Também realizámos uma entrevista padronizada ou estruturada, visando obter respostas válidas e informações pertinentes, constituído por um questionário com perguntas semi-abertas, para que os entrevistados falassem de suas experiências e vivências de forma aberta, sem restrições.

No tocante ao tipo de amostragem, optamos pela intencional, baseando-nos na técnica de *Bola de Neve*¹¹, onde, através da conversa com um dos cobradores, tivemos acesso a outros cobradores amigos e conhecidos seus, e assim sucessivamente até que foi atingido o ponto de saturação teórica¹², isto é, os novos entrevistados repetiam os conteúdos já obtidos em entrevistas anteriores, sem acrescentar novas informações relevantes.

Por conseguinte, num universo de 30 chapas inscritos na ATROMAP¹³ e que operam de forma legal, estabelecemos uma amostra de 19 cobradores (que constituiu o nosso grupo alvo) dos carros de marca Coaster Deluxe de 26 e 29 lugares, em detrimento de muitos outros transportes semi-colectivos de passageiros que circulam de forma ilegal, ou seja, na medida em que fomos identificando o “chapa”, conversámos com o cobrador e pedimos que nos cedesse uma entrevista, e de forma a evitar que fôssemos repetitivos na escolha da viatura e em relação aos entrevistados, fizemos o controlo dos “chapas”, a partir das matrículas de cada um dos carros.

Todos os entrevistados foram do sexo masculino, com idades compreendidas entre os 20 e 30 anos, residentes em bairros periféricos da Cidade de Maputo.

A rota escolhida para a recolha de dados foi a de Museu-Benfica, no entanto, em termos de dados fornecidos pela ATROMAP, esta é a entidade que explora esta rota. Sediada no Bairro da

¹¹Em que um informante encontrado ao acaso se amplia a partir de novos informantes encontrados da mesma maneira, ou seja, um informante culturalmente competente recomenda outro de competência similar, repetindo o processo a partir de novos incluídos (Andrade, et al, 2006, p. 37).

¹²Saturação teórica constitui o ponto no desenvolvimento da categoria em que não surgem novas propriedades, dimensões ou relações durante a análise (Strauss e Corbin, 2008).

¹³Associação dos Transportadores Rodoviários de Maputo.

Malhangalene, na rua do Tsangano, é uma organização dos transportadores semi-colectivos de passageiros na Cidade de Maputo. Opera desde o ano de 1980, mas só se tornou legal em 1989, é a primeira associação¹⁴ a nascer em Moçambique na área dos transportes.

A ATROMAP tem sob sua responsabilidade o controlo de 10 rotas, sendo que na rota 10 circulam os carros de Museu/Zimpeto-Matendene, via avenida de Moçambique, com 150 carros inscritos e, por conseguinte, a rota Museu-Benfica faz o mesmo troço, no entanto, o seu terminal é provisório¹⁵ visto que os extremos são Museu/Zimpeto-Matendene, havendo coordenação para a mesma direcção.

A escolha da rota Museu-Benfica deve-se ao facto de a mesma ser a que possui um elevado número de carros em circulação em relação às outras, isto é, para além dos 30 carros que circulam legalmente inscritos na ATROMAP, existem muitos outros não especificados que operam na mesma rota. Do mesmo modo, constatámos que nesta rota a carga horária de trabalho ultrapassa os limites concedidos nas outras rotas, ou seja, na verdade, não existe uma hora fixa de término do trabalho, mas pode-se estender até por volta da meia-noite, em alguns casos, segundo a observação por nós efectuada.

Os nomes colocados nos depoimentos dos entrevistados são fictícios, com excepção dos nomes Nelton e Kapa (o segundo nome é uma alcunha), que fizeram questão que seus nomes fossem escritos no trabalho. O uso dos nomes fictícios deveu-se à necessidade de preservação da identidade dos cobradores e a razões de ética profissional e da não relevância do verdadeiro nome para a realização do nosso trabalho.

¹⁴ Esta associação tem como objectivo ser um interlocutor directo entre o Governo e os transportadores e facilitar o licenciamento das viaturas no Conselho Municipal de Maputo. Tem dois tipos de membros: efectivo que paga uma quota de 50 meticais, pode ser eleito e elege outros membros e um membro por ser transportador que paga apenas uma taxa diária de operação de 20 meticais. No total congrega 1800 membros.

¹⁵ O Terminal do Benfica foi criado informalmente pelos transportadores semi-colectivos de passageiros e opera de forma desregrada. No entanto, está prevista a construção de um novo terminal rodoviário no Bairro do Zimpeto na Cidade de Maputo para acolher as viaturas de transporte semi-colectivo de passageiros, que actualmente operam a partir do Benfica, com vista a criar melhores condições de trabalho para os operadores desta área (Notícias, 2 de Março de 2012, p. 3).

O uso de um gravador assim como o de um diário de campo foi-nos bastante útil visto que a maioria dos cobradores entrevistados não se recusou a gravar a entrevista e o segundo item ajudou-nos a tomar notas de todas as situações que se deram no campo de estudo.

4.1. Constrangimentos na Pesquisa:

Como toda e qualquer pesquisa, deparámo-nos com algumas situações que tornaram o nosso trabalho difícil em alguns momentos da recolha de dados, deste modo:

- Tornou-se difícil realizar as entrevistas enquanto o cobrador exercia a sua actividade, uma vez que havia dificuldades para conversar no momento em que este estivesse a “chamar” e a “cobrar”;
- Nas horas mortas, momentos em que os motoristas e cobradores estacionavam os carros para efeitos de limpeza, tornava-se também difícil realizar a entrevista visto que, geralmente, não se encontravam nas suas viaturas, deixando-as sob a responsabilidade dos lavadores de carros e ficando nas barracas do Museu a almoçar;
- As entrevistas só poderiam ser feitas nos dias de folga do cobrador, geralmente aos domingos, o que constituiu uma sobrecarga para o entrevistador, dado que tinha que realizar grande número delas no mesmo dia e num curto intervalo de tempo;
- Nos casos em que existiam cobradores que sequer tinham direito a uma folga, éramos obrigados a fazer a entrevista durante o exercício de seu trabalho, o que tornava-se complicado devido ao barulho no carro, intervenção dos utentes entre outros.

Todavia, face a estas dificuldades vimo-nos obrigados a adoptar estratégias de modo a alcançarmos os nossos objectivos durante a colecta de dados e a principal foi a de realizar as entrevistas de preferência nos fins-de-semana (sábados e domingos) no período das 15h às 18h, nos terminais dos “chapas”, nos momentos em que as viaturas estacionavam para limpeza e alguns minutos de repouso dos motoristas e cobradores.

Nalguns casos, realizávamos as entrevistas no momento da refeição do cobrador (ao terminar cedia-nos um tempo para conversar) e, noutros, aos cobradores que tinham folgas aos domingos, íamos ao seu encontro num local por eles indicado (uma das entrevistas foi realizada numa pastelaria no Benfica) e fazíamos o questionário.

De referir que estas estratégias foram adoptadas como forma de conseguir obter todas as informações necessárias para o nosso trabalho de um modo mais abrangente, uma vez que, o nosso grupo alvo recusava-se a dar informações enquanto estivesse em pleno exercício da sua actividade laboral, pois tornava-se complicado responder as questões que colocávamos enquanto estes estivessem entretidos em organizar o “chapa 100”.

Logo, mesmo tendo acompanhado todo o processo que decorre no entorno chapista e todos os momentos que se dão neste espaço de sociabilidade, as conversas com os nossos entrevistados só poderiam decorrer num ambiente mais calmo ou em momentos de menor agitação dentro daquele espaço.

Capítulo V

5. Análise e Interpretação dos dados

No presente capítulo, procuramos apresentar, analisar e interpretar os dados colhidos no campo, de acordo com os objectivos por nós traçados. Este capítulo encontra-se dividido em 6 subcapítulos, onde procuramos descrever e discutir em cada um deles os aspectos que foram relevantes no nosso trabalho, nomeadamente, a caracterização e descrição dos espaços onde foram recolhidos os dados, a apresentação do perfil sócio-demográfico do nosso grupo alvo, a abordagem da imagem virtual do cobrador de “chapa 100”, o modo como os próprios cobradores se representam de acordo com a realidade social por eles construída e vivida, neste caso, a sua imagem real, o tipo de relações sociais que se estabelece entre os cobradores e os seus utentes e por último, a descrição da influência das relações sociais estabelecidas entre os cobradores e os seus utentes na construção da sua identidade social.

5.1. Caracterização do campo de estudo

Neste subcapítulo, procuramos descrever os locais onde foi feita a recolha de dados, auscultação e entrevistas ao nosso grupo alvo. De referenciar que esta recolha foi feita nos terminais dos transportes semi-colectivos de passageiros a destacar o Terminal do Museu e o Terminal do Benfica, de acordo com a rota por nós estabelecida.

5.1.1. O Terminal do Museu

É um importante *hub*¹⁶ para os “chapas” de Maputo. Localiza-se junto ao Museu de História Natural, bem no centro da cidade. O bairro chama-se Polana-Cimento, o troço “Rua dos

¹⁶Hub designação dada a aeroportos que são os principais centros de operações de voos comerciais. Sinónimo de centro de transportes multimodais.

Lusiadas”, mas a zona é vulgarmente conhecida por paragem do Museu ou simplesmente Museu, devendo o epíteto ao Museu de História Natural, situado na Praça da Travessia de Zambeze.

A paragem do Museu foi, desde sempre, terminal dos Transportes Públicos de Maputo (TPM) e o mercado apareceu mais tarde, ou seja, por volta da década de 1990, com a avalanche de pessoas que diariamente se fazem àqueles meandros. Actualmente, é onde a maior parte dos transportes semi-colectivos de passageiros, vulgo “chapas”, provenientes da Matola e arredores da cidade, desaguam (Xavier e Filipe, 2009).

No Museu, o dia começa relativamente cedo, pelas 6h da manhã. Em grande parte, pessoas oriundas dos bairros limítrofes cruzam-se neste espaço. Uns procuram sustento, exercendo diversas actividades, tais como venda de bebidas alcoólicas, refeições, produtos alimentares, calçado, roupa ou lavagem de carros. Outros na rotina e nas formalidades de um emprego no escritório, nas barracas ou como empregados domésticos nas redondezas.

Outros ainda, na sua maioria jovens, em uniforme escolar com as suas mochilas nas costas e outros com livros nas mãos, dirigem-se às escolas que ali existem, neste caso a Escola Secundária Josina Machel e a Escola Comercial de Maputo, que é, em simultâneo, Instituto Comercial de Maputo.

Junto à Escola Comercial de Maputo as obras da construção da paragem, quiosque e sanitário cessaram há algum tempo. E por conta disso, as pessoas continuam a fazer as suas necessidades, sobretudo as menores, nas árvores em volta.

A “hora de ponta” é o momento preferido para os “chapas” encurtarem as rotas. A multidão aglomera-se na paragem, propiciando a acção de “ladrões” de telemóveis e carteiras.

As paragens dos TPM são os únicos pontos organizados. Aqui se registam enormes filas, mas estão bem mais ordenadas. Os passageiros entram no machimbombo de forma ordeira e sem sobressaltos. Devido à enchente, alguns não conseguem e esperam a sua vez até que venha o próximo autocarro.

Nas “horas mortas”, grande número de chapas provenientes do Benfica, Missão Roque e Malhazine, estacionam as suas viaturas no passeio em frente à Escola Secundária Josina Machel ou mesmo nas bermas do mercado informal do Museu para efeitos de limpeza das mesmas. Nessa hora, os cobradores e motoristas geralmente não se encontram nas suas viaturas, deixam-nas sob a responsabilidade dos lavadores de carros, fazendo-se às barracas do Museu para almoçar. Não existe uma hora determinada para o almoço, normalmente aproveitam-se os períodos das 10h às 12h e das 14h às 15h que são horas de pouco movimento de passageiros para se ter uma refeição enquanto se aguarda pelo término da limpeza da viatura.

O terminal do Museu é constituído por pontos de recolha de passageiros à beira da estrada e espaços destinados ao estacionamento em mau estado de conservação. Os pontos de recolha de passageiros estão mal organizados, não existindo condições adequadas para os passageiros. Os passeios encontram-se degradados, as árvores mal tratadas e a poluição visual e ambiental é constante visto que as pessoas fazem as suas necessidades menores nas árvores, à volta destes espaços públicos.

Em tempos, período de 2004 a 2005, no terminal do Museu, existiu algum tipo de organização, ou seja, existiam placas indicando as rotas dos chapas distribuídas ao longo da avenida, iniciando na zona do mercado (onde há bancas de venda de bebidas alcoólicas até à Escola Secundária

Josina Machel). Desta forma, os passageiros organizavam-se de acordo com o seu destino, isto é, aqueles que fossem a Benfica deviam parar onde a placa indicasse esse destino, assim os chapas paravam e carregavam os passageiros de acordo com a indicação do destino em cada placa.

Actualmente, isso não se verifica, visto que tais placas não existem mais nas paragens, o que faz com que haja uma certa desorganização no momento de “apanhar” o carro, sobretudo nas horas de ponta, em que se verificam enchentes nas paragens.

Do lado da Escola Secundária Josina Machel e da Escola Comercial, existem terminais dos TPM, nestes pontos, as pessoas formam filas, organizam-se para poder apanhar os autocarros, o que não se verifica nas paragens dos chapas, onde as pessoas se empurram e “lutam” para esse fim, não obedecendo a nenhuma fila, o que faz com que, na maioria das vezes, os motoristas e cobradores se zanguem com os passageiros, por estes chegarem ao ponto de estragar a porta de entrada. Por causa desse comportamento, há momentos em que os cobradores chegam a fechar a porta, deixando os passageiros em terra e mandando o motorista avançar.

5.1.2. O Terminal do Benfica

Em contrapartida, este terminal é muito mais agitado e de difícil controlo. Localizado a 5.3km da Cidade de Maputo, o Benfica constitui uma das zonas mais movimentadas da cidade de Maputo devido à concentração de transportadores e vendedores. Como consequência de tal cenário, há sempre engarrafamentos e roubos, sobretudo nas horas de ponta.

Dividido em duas partes pela Av. de Moçambique, o Benfica¹⁷ é um dos mais conhecidos bairros da periferia da capital e, simultaneamente, mercado, paragem e terminal, mas é, sobretudo, tal

¹⁷Nos idos anos de 1960, o actual bairro e terminal do Benfica, na cidade de Maputo, não passava de um enorme espaço baldio. Conta-se que em tempos um português adepto do Sport Lisboa e Benfica adquiriu, junto das

como os outros pontos congéneres, um caos. As péssimas condições de higiene e salubridade do local fazem companhia às pessoas que diariamente circulam por lá. Há muito barulho de carros, buzinas, música e pessoas em movimento. Vendedores ambulantes, bancas à beira da estrada, filas de “chapas” carregando e descarregando as pessoas para e dos mais diversos pontos, como Museu, Xipamanine, Zona Verde, Magoanine, Xiquelene, T3, Patrice Lumumba, Cidade da Matola, Ndlavela, Kongolote entre outros.

O terminal do Befinca beneficiou recentemente de uma reabilitação e remodelação, as obras estiveram em curso ao longo da Estrada Nacional número 1 (EN1). Colocaram-se semáforos, alargou-se a estrada, construíram-se passeios, os estabelecimentos comerciais ao longo da estrada têm vindo a aumentar, está em curso a construção de uma ponte aérea para os peões, no entanto, a desorganização tem sido frequente nesta zona. Assiste-se a uma confusão dos “chapas”, pessoas e bens.

Enquanto, por um lado, a EN1 beneficiou de reabilitação, por outro, as estradas que se encontram nas laterais continuam esburacadas, o que contribui para o congestionamento das mesmas. No caso concreto, referimo-nos ao troço que vai à Zona Verde, onde a confusão é maior, por ser uma estrada estreita e com precárias condições de transitabilidade.

Ao longo da estrada (EN1), há concentração de barracas, armazéns, estabelecimentos comerciais, lojas, bancos, mercearias, carpintarias, serralharias, bancas nos passeios entre outros. As paragens não são fixas, as pessoas apanham os carros nas bermas da estrada, geralmente os terminais fora da cidade não são mais do que áreas à beira da estrada em que as viaturas podem parar e carregar passageiros, sem condições. O espaço destinado ao estacionamento nestes terminais é limitado, pelo que as viaturas só podem parar apenas por períodos curtos.

autoridades coloniais, o espaço para desenvolver as suas actividades agrícolas. Depois, ergueu um tanque para garantir o abastecimento de água no local e baptizou a infra-estrutura de Benfica em homenagem ao seu clube. Desde então, até aos nossos dias, a zona passou a ostentar esse nome e toda a população refere-se à zona e ao bairro simplesmente por Benfica, apesar de a 26 de Setembro de 1982, depois da independência, as autoridades moçambicanas terem erguido um monumento a George Dimitrov, militante comunista búlgaro, baptizando o local com o mesmo nome (Xavier e Filipe, 2009).

Foi possível nos espaços analisados conhecer o comportamento do nosso grupo alvo, os cobradores de “chapa 100”, como tem sido o seu quotidiano e a sua vida profissional, a trajectória feita diariamente por estes e as relações que eles estabelecem com os passageiros. Os terminais dos chapas não constituem apenas pontos de recolha e ou de disputa pelos passageiros, mas também locais de concentração para alguns momentos de pausa no trabalho para troca de impressões entre os cobradores e motoristas, acertos no que concerne ao planeamento do trabalho efectuado, limpeza das viaturas, algumas horas de descanso e relaxamento e, sobretudo, para a alimentação após as jornadas de trabalho.

Estes terminais têm um significado simbólico para os cobradores de “chapa 100” uma vez que constituem espaços de comunicação, integração social e de convívio com os “outros”, no caso, cobradores e motoristas de outros “chapas” e que operam para as mais diversas rotas da Cidade de Maputo. Estes espaços permitiram-nos acompanhar o quotidiano dos nossos entrevistados uma vez que servem como ponto de referência para identificar e localizar o grupo que se pretendia estudar e analisar, e foram de certo modo locais estratégicos para a realização das entrevistas dado que consistem em locais de maior concentração dos chapas.

A análise dos terminais dos “chapas” ajudou-nos bastante no nosso estudo, proporcionando-nos a avaliação da importância destes espaços no quotidiano dos cobradores de “chapa 100” assim como o contributo para a construção da sua identidade social. Do mesmo modo, permitiu-nos acompanhar como tem sido a vivência dos cobradores no espaço social “chapa 100” com os passageiros, que significado estes locais transmitem aos cobradores e de que forma é que eles olham e subentendem estes locais na sua vida profissional e na construção e manutenção da sua identidade social no contexto ao qual se encontram inseridos no seu quotidiano.

5.2. Um olhar sobre o perfil dos cobradores de “chapa 100”

No presente subcapítulo, pretendemos descrever o perfil sócio-demográfico dos nossos entrevistados, neste caso, os cobradores de “chapa 100” da rota Museu-Benfica. A descrição focaliza a idade, o estado civil, o bairro de residência, a religião, o nível de escolaridade e o

quotidiano no “chapa 100”. Estes aspectos tornaram-se relevantes na medida em que nos ajudaram a identificar, caracterizar e descrever o nosso grupo alvo.

Foram entrevistados 19 cobradores de “chapa 100” num total de 30 chapas que fazem a rota Museu-Benfica inscritos na Associação ATROMAP e que operam de forma legal, em detrimento de grande número de “chapas” existentes que circulam de modo ilegal no mesmo troço. Todos os cobradores entrevistados nesta rota foram do sexo masculino com idades compreendidas entre os 20 e 30 anos.

Dos 19 cobradores de “chapa 100” entrevistados, 13 são solteiros, 4 são casados e 2 vivem em união de facto. A maior parte dos nossos entrevistados vive em bairros periféricos da Cidade de Maputo (com excepção de 1 que vive no centro da cidade, concretamente, no Bairro Central) e professam alguma religião, sendo maioritariamente a protestante, em igrejas como a Assembleia de Deus e a Universal do Reino de Deus.

No entanto, um número considerável de cobradores não professa nenhuma religião, sendo uma minoria que professa a religião católica. Ou seja, 8 dos cobradores fazem parte de seitas protestantes, onde 4 praticam em Igrejas Neo-pentecostais, no caso, a Igreja Universal do Reino de Deus, 3 pertencem às Igrejas Pentecostais, à Assembleia de Deus e 1 à Igreja Baptista. Por outro lado, 7 dos cobradores não professam nenhuma religião e somente 4 estão em Igrejas católicas.

Estes cobradores apresentam-se geralmente trajados de calças “jeans” ou de pano, bermudas, camisetas, bonés e chinelos, sapatilhas ou sandálias. Alguns fazem cortes no cabelo, tranças ou “dreadz looks” (um tipo de tranças que se assemelha a “rastas”, usadas por prosseguidores da cultura rastafari) e têm brincos nas orelhas.

Por outro lado, existem situações em que é difícil identificar o cobrador de “chapa” pela forma como alguns aparecem trajados o que faz com que, por vezes, eles sejam confundidos no meio dos passageiros uma vez que, habitualmente, se identifica o cobrador como sendo um indivíduo que se apresenta com roupas encardidas, “sujo” e com um aspecto diferente das outras pessoas, o que gera uma certa controvérsia de acordo com alguns depoimentos da maioria dos cobradores

por nós entrevistados, que afirmavam que um dos requisitos para trabalhar no “chapa 100” é a própria higiene pessoal, uma vez que este constitui um dos critérios fundamentais para o exercício desta profissão, de modo que eles não sejam apenas vistos como indivíduos “sujos” e “mal vestidos” pelos passageiros, como tem acontecido.

Em relação ao nível de escolaridade dos nossos entrevistados, denotamos que uma maioria considerável possui o nível secundário do 1º ciclo, isto é, da 8ª a 10ª classe (8 cobradores) e um número relativamente menor possui o nível primário de 1ª a 7ª classe (7 cobradores) e apenas 4 dos 19 indivíduos entrevistados concluíram o ensino secundário do 2º ciclo, 11ª e 12ª classe.

Por detrás do baixo nível de escolaridade deste grupo, existem várias razões para o abandono e interrupção dos estudos, dentre as quais, as mais frequentes foram as precárias condições de vida, a perda de pais muito cedo sobretudo na infância, a falta de dinheiro para custear os próprios estudos, a falta de responsabilidade por parte de alguns dos nossos entrevistados, o que os obrigou a procurarem um emprego cedo, não deixando de lado a ambição em querer ganhar um dinheiro rápido, através de um emprego que alguns julgam como sendo de fácil e imediato acesso, no caso, a profissão de cobrador de “chapa 100”.

“Eu comecei a brincar cedo, e tive um filho enquanto ainda era menor de idade e nessa altura era ainda dependente dos meus pais. Não tive como continuar com os estudos porque tive que arranjar um emprego logo para poder sustentar o meu filho” [Sérgio, 27 anos de idade, cobrador de “chapa 100” há 11 anos (tendo parado num intervalo de 8 anos para dedicar-se a negócios mas retomando a actividade de cobrador um tempo depois)].

“Sou órfão de pai, vivo com a minha mãe e com o meu irmão mais novo, tive que parar de estudar para ajudar em casa, minha mãe não tem dinheiro para pagar a escola para mim. Gosto desta profissão de cobrador porque é rentável e ajuda-me em casa. Dá o que quero, dá-me dinheiro de comprar roupa e comida lá em casa” [Salvador, 20 anos, cobrador de “chapa 100” há 1 ano e 10 meses].

“Eu parei de estudar porque minha mãe adoeceu e sou órfão de pai, sendo filho único tinha que conseguir dinheiro para sustentar a ela, vivemos só nós os dois. Comecei por ajudar a ela na machamba porque ela cultivava, mas parou e depois arranjei emprego como cobrador, mas não gosto deste trabalho porque é cansativo e não há muito rendimento, mas não há outra coisa, fazer o quê!” [Luis, 21 anos, trabalha como cobrador há 1 ano].

Os cobradores são, na sua maioria, provenientes de famílias de situação socioeconómica precária, uns abandonaram a escola para ganharem a vida nos “chapas”, outros abandonaram antigos empregos por lhes parecerem menos rentáveis, e outros ainda, simplesmente estão nos “chapas” pela primeira vez e aspiram por melhores empregos no futuro ou mesmo voltar a estudar (Colaço, 1998).

Jovens com pouca escolaridade, normalmente membros de agregados familiares numerosos, muitas vezes, chefes de família apesar da sua idade, desejosos de estudar ou de voltar a estudar, os cobradores tornaram-se no que são quando falharam nas suas tentativas para encontrar um emprego decente (Serra, 2006).

De um modo geral, os cobradores por nós identificados são jovens com um nível de escolaridade relativamente baixo, que vivem nos arredores da Cidade de Maputo, alguns crentes, desejosos de arranjar empregos mais rentáveis, com semelhanças nas motivações da escolha da profissão de cobrador de “chapa 100”, com características que lhes são comuns em termos de indumentária, maneira de se expressar e comunicar com os outros, têm atitudes que se baseiam fundamentalmente na auto-defesa, afirmação pessoal e controlo do trabalho que exercem.

Usam uma linguagem em forma de gíria e códigos linguísticos que lhes facilitam a comunicação com o motorista e com outros cobradores, os mesmos afirmam que este tipo de linguagem, expressões e gestos por eles usados, assim como a forma como se apresentam e agem durante a sua actividade laboral, desempenham uma função social no espaço social “chapa 100”, uma vez que os mesmos não são usados noutros meios de sociabilidade como típicos. Jogo rápido! Dá lá um toque! Areia-lá mano! Uma das duas, motorista (ou vai ou pára)! Usadas normalmente para

mandar o carro parar, carregar, descarregar, avançar, ganhar tempo, acelerar, ultrapassar entre outros, apenas dentro do “chapa 100”.

O estudo do perfil sócio-demográfico dos nossos entrevistados permitiu-nos conhecer a origem sócio-demográfica dos mesmos, quem são, de onde provêm, quais as características que os mesmos apresentam e de que forma são identificados.

5.2.1. A vida atrás da porta: A profissão de cobrador

O quotidiano dos cobradores é feito dentro do “chapa 100”, é neste espaço social onde passam a maior parte do tempo, convivendo e interagindo com os “outros”. Procuram integrar-se e constroem a sua identidade social, moldando-a de acordo com a realidade social na qual se encontram inseridos diariamente.

Este espaço social possui diferentes significados para os cobradores e tais significados reflectem-se na importância atribuída ao “chapa 100” por eles. Estas atribuições configuram-se essencialmente na classificação do “chapa” como um lugar para divertimento, aprendizagem, fonte de rendimento, espaço de interacção com os passageiros, da mesma forma que, para alguns, simplesmente não possui nenhum significado e dele não se pode tirar proveito, o que faz com que muitos dos cobradores afirmem não gostar do trabalho que exercem.

A profissão de cobrador de “chapa 100” é uma profissão marginalizada, não reconhecida segundo os nossos entrevistados, e, na maioria das vezes, não considerada por muitos, ou seja, em algumas situações não chega a ser vista como uma profissão no verdadeiro sentido do termo, no entanto, para os cobradores esta constitui sim uma profissão informal, mas que pode ser equiparada a qualquer outra.

“Ser cobrador depende de cada um, as opiniões são várias. Não existe algo determinado para ser cobrador, é preciso ser esperto, valente, forte e paciente” [Sérgio, 27 anos].

“Ser cobrador é um trabalho é uma profissão. Para ser cobrador é preciso saber fazer as contas (contar o dinheiro), fazer escala, ter higiene pessoal, ter força de vontade para poder aguentar, aprender com os outros. Manter-se na sua actividade limpo. Saber tratar bem os passageiros, respeitar o teu trabalho, no que você faz” [Salvador, 20 anos].

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

Os cobradores passam a maior parte do tempo dentro do “chapa”, gerindo este espaço da forma como lhes convém, a porta da entrada do “chapa 100” confere-lhes uma autonomia sobre aquele espaço, a vida atrás da porta refere-se essencialmente ao seu trabalho dentro do chapa e a todos os momentos e experiências vividas por eles neste contexto, nas suas relações com os utentes.

5.3. Cobrador de chapa 100: A ilusão de uma Identidade Objectivada

Neste subcapítulo, procuraremos mostrar como o ser cobrador constitui uma “identidade situacional”, no sentido em que se trata de uma identidade que se constrói contextualmente em função de um espaço social específico, que é o “chapa 100”, e em função das relações específicas que se geram no seio do “chapa 100” enquanto espaço plural de sociabilidades. Aqui procuramos trazer a imagem virtual do cobrador de “chapa 100”, segundo os depoimentos por ele apresentados, ou seja, a imagem construída pelos “outros” em relação à sua identidade social.

Para tal, identificamos 3 tipos de imagens associadas aos cobradores que se baseiam na *falta ou baixa escolaridade, a forma “rude” como se comportam perante os passageiros e o “Poder” e “Autoridade” que possuem sobre os utentes do “chapa 100”*.

5.3.1. São o que são porque à Escola não foram

De acordo com a nossa revisão de literatura, o cobrador de “chapa 100” é visto com base em imagens negativas, isto porque, segundo Colaço (1998), quando surge o fenómeno “chapa 100”, os cobradores ainda no “início da carreira”, ou seja, antes de se terem tornado numa categoria profissional reconhecida, foram alvo de preconceitos e de discriminação por parte da sociedade. A sociedade e, particularmente, os usuários dos chapas retratam, de forma negativa, os chapistas. O mundo dos cobradores é um mundo dos excluídos, dos marginalizados. Há um complexo de superioridade manifesto por um sentimento de desprezo, desinteresse e indiferença à conduta dos chapistas.

No decorrer das entrevistas por nós efectuadas aos cobradores de “chapa 100”, estes afirmaram que o seu trabalho é sempre desvalorizado pelos passageiros, e que eles não são respeitados e ou considerados devido à fraca escolaridade que eles possuem, isto é, os cobradores associam o facto de não terem concluído os seus estudos ao “mau” tratamento que recebem dos passageiros no quotidiano. No seu entender, os passageiros possuem ideias pré-concebidas sobre o seu comportamento e, a seu ver, estas ideias estão carregadas de preconceito e discriminação sobre si, julgando-os ou mesmo inferiorizando-os pela sua fraca escolaridade justificando e guiando as atitudes destes por este tipo de carência.

“O trabalho do cobrador não é reconhecido. Dizem que o cobrador fala mal porque não estudou, mas não devia ser assim...não deve haver especialidade no tratamento dos cobradores, deve haver respeito” [Sérgio, 27 anos].

“Às vezes há passageiros que me tratam como uma pessoa da rua, são irresponsáveis. Por não ter ido á escola, até outras pessoas me dizem na cara. O cobrador não é qualquer um, é pessoa como o passageiro, deve ser bem tratado e respeitado” [Salvador, 20 anos].

Segundo estes cobradores, os passageiros classificam-nos de modo “negativo”, justificam os seus actos baseando-se no baixo nível de escolaridade que eles possuem, o que causa de certa forma

uma exclusão social no espaço social “chapa 100” e o não reconhecimento do seu trabalho, e geralmente, estas diferenciações tornam-se notáveis principalmente quando eclodem discussões e desentendimentos entre eles e os passageiros. No entanto, os cobradores afirmam que o respeito deve ser mútuo e compartilhado por todos, seja qual for a profissão ou o trabalho que a pessoa esteja a exercer, a dado momento, pois, a seu ver, nem sempre o tipo de trabalho que a pessoa exerce determina o que realmente a pessoa é.

A identidade social virtual do cobrador de “chapa 100” atribuída pelos usuários do “chapa” advém das construções sociais à volta da sua imagem que são produzidas e reproduzidas pelos passageiros na realidade social do “chapa 100”. Estas construções, sentidas como discriminatórias, excluem-nos dos padrões sociais tidos como ideais no contexto no qual se encontram inseridos.

A identidade de ego ou sentida é uma questão subjectiva, reflexiva, que tem de ser necessariamente sentida pelo indivíduo, uma sensação subjectiva da sua situação, da sua continuidade e do seu carácter, que advém ao indivíduo como resultado das suas experiências sociais. Ou, por outra, o indivíduo constrói a imagem de si próprio a partir dos mesmos materiais com que os outros primeiro constroem uma identificação social e pessoal dele, mas ele tem uma margem de liberdade importante no moldar da sua identidade de ego (Goffman, 1988).

5.3.2. “Até parece que nasceram da mesma barriga”: Cobrador é tudo igual

Comparam-se e enquadram-se os cobradores de “chapa 100” da mesma forma, os actos de um indivíduo são generalizados e partilhados por todos sem distinções. Associa-se o comportamento de uns ao todo, não há diferenciações nas suas atitudes, equipara-se a um modo de ser, estar, agir único e igual entre todos os cobradores. A isto, de acordo com Lima (1997), denominam-se estereótipos, na medida em que, são aplicados a todos os membros de determinado grupo, com raríssimas excepções, e utilizados de forma superlativa e, frequentemente, negativa. Em que no uso destes, expõem-se valores e formas de conceber a realidade, geradas nas relações de poder entre grupos sociais.

Segundo os nossos entrevistados, é-lhes atribuída uma identidade social deturpada, equiparada a uma anomalia, tendo em conta que eles não são vistos como indivíduos “comuns”, mas sim diferentes no sentido de serem classificados como agressivos e desrespeitadores daqueles que constituem os padrões normativos e aceites na sociedade. A sua conduta é veiculada a um modo de ser, estar e agir inapropriado em relação aos passageiros no contexto do “chapa 100”.

“A pessoa é complicada, é normal pedires e te responderem mal. Existem cobradores que tratam mal as pessoas. Há cobradores que são “mal-educados” reconheço isso, logo, qualquer passageiro quando entra no chapa afirma que o cobrador é “mal-educado”, não diferencia dos outros. Não fico satisfeito quando estou aqui, ao sair de casa me conotam como “molwene”. O passageiro devia se comportar bem e respeitando aquele que está na porta. Colocar-se no lugar da pessoa que está a exercer aquela profissão” [Dércio, 26 anos, mora no B. Ndlavela, trabalha há 4 anos como cobrador].

Estas imagens negativas que rotulam os cobradores e que são patentes no seu quotidiano no espaço social “chapa 100”, influenciam significativamente no moldar da identidade social do cobrador pois, em algum momento, estes identificam-se como são considerados pelos outros de modo a afirmarem-se e criarem uma imposição na realidade social que constroem.

“Cada passageiro tem a sua maneira de se expressar, há aquele que diz que você pensa que é alguma coisa ser cobrador, você pensa que é algo neste país. Olham para o cobrador como se ele não existisse. O passageiro deverá saber que o cobrador também é pessoa, nem todos estamos aqui por prazer. A pessoa para ser respeitada deve aprender a respeitar a outra” [Pascoal, 32 anos, residente no B. Ndlavela, cobrador de chapa 100 há 5 anos].

As imagens negativas construídas à volta dos cobradores de “chapa 100” são patentes no seu quotidiano e sentidas por eles no exercício de sua actividade profissional, acabando-se por se tornar numa situação “normal” dentro deste espaço social, visto que estes se encontram de certa forma preparados para lidar com situações do género, durante o seu trabalho, ou seja, eles

assumem as atribuições que lhes são feitas como algo que faz parte da realidade social na qual se encontram inseridos.

“As pessoas estão habituadas a apanhar aqueles cobradores que são marginais, então pensam que são todos, enquanto não somos todos marginais. O passageiro nunca tem respeito com o cobrador, quando vê o cobrador nunca é nada para ele, estilo são escravos que não tem nada a ver, eles sempre falam para mim mas eu não falo nada só deixo. Eu não sou cobrador, não me sinto” [Guto, 20 anos, trabalha como cobrador de chapa há 1 ano].

As comparações feitas aos cobradores e o modo como estes são associados e percebidos pelos “outros”, contribuem para que as atribuições negativas sobre eles se tornem cada vez mais constantes no seu quotidiano, o que dificulta de certa forma as relações com os passageiros no espaço social “chapa 100”. Estas comparações baseiam-se fundamentalmente aos rótulos que lhes são atribuídos chamando-os de “mal criados”, “molwenes”, “burros”, “confusos”, “sujos” entre outros, sendo portanto, estes os estereótipos associados aos cobradores.

Os usuários do “chapa 100” unificam o comportamento dos cobradores como um todo. De acordo com a sua forma de agir neste espaço social, para eles não há diferenciação no comportamento dos cobradores, todos agem do mesmo modo, o comportamento é igual.

O enquadramento das pessoas em categorias permite prever a identidade social de cada uma delas. Ou, como afirma Goffman (1988), atribuímos às pessoas uma identidade social virtual e, a partir do carácter que imputamos a elas, fazemos exigências sobre aquilo que o indivíduo deve ser. E quando aquilo que é imputado ao indivíduo adquire uma conotação depreciativa referimo-nos, segundo o autor, a estigmas ou estereótipos.

5.3.3. Os verdadeiros donos do “chapa 100”: São “eles” quem manda

Os passageiros consideram-nos “petulantes” e “arrogantes” pelo poder que detêm sobre si e os motoristas, impõem ordens sobre todos e os que não cumprem sofrem represálias. A eles pouco importa como são transportadas as pessoas, seu maior interesse é a receita diária, uma vez que dela provém o seu rendimento.

No entanto, estas declarações são refutadas pelos cobradores, afirmando que apenas fazem o seu trabalho e que os passageiros não os compreendem, chegando a comprometer o seu trabalho. Sendo, portanto, necessário por parte dos cobradores que se imponham regras dentro do “chapa 100” para que todos cumpram e que o trabalho possa decorrer segundo os seus interesses.

“Ser cobrador é pôr ordem dentro do carro, organizar as pessoas. Há passageiros que entram para sabotar no chapa, não nos tratam bem. Nós também errámos, insultamos os passageiros, prometemos “porrada” [Carlos, 22 anos residente no B. Luis Cabral, cobrador há 8 meses por intercâmbio que teve com as pessoas que trabalham no “chapa”].

“A vida de um cobrador não é fácil, nós somos “estressados” pela polícia de trânsito, pelos próprios passageiros, pelos proprietários do chapa. Às vezes, temos que ser agressivos e rebeldes com os passageiros quando eles tentam nos “confusionar”. Você pode levar uma pessoa que está embriagada e acaba por fazer confusão, outros vêm das suas casas com seus problemas e descarregam aqui no chapa” [Ernesto, 21 anos, residente no B. Zona Verde, cobrador há 1 ano].

O tipo de trabalho que os cobradores exercem condiciona os rótulos a que são sujeitos dado que eles são detentores do controlo do “chapa 100” de acordo com os passageiros. Em contrapartida, os cobradores preocupam-se fundamentalmente com a gestão do “chapa 100” para a produção do seu rendimento e, para tal, usam diversas estratégias para atingir os seus objectivos, apesar das acusações proferidas pelos utentes.

Dentro do espaço social “chapa 100”, os cobradores preocupam-se com a realização do seu trabalho, que consiste em organizar os passageiros, garantir que a viatura esteja totalmente

preenchida uma vez que isso proporciona a rentabilidade da viatura. De certa forma, os cobradores comandam o “chapa 100”, pois, segundo eles, o “chapa” nunca enche, há sempre espaço para mais passageiros, devendo haver por partes destes compreensão mútua no sentido de contribuir para que todos cheguem aos seus destinos. Portanto, os cobradores assumem a liderança dentro do “chapa 100” dado que se consideram como os fazedores da maior parte do trabalho, ficando todo o dia em pé e, em algumas situações, correndo riscos quando a viatura se encontra lotada, de modo a evitarem que algum passageiro caia com a viatura em andamento.

Segundo os cobradores, esse lado não é visto e muito menos percebido pelos passageiros, a eles pouco importam as condições de trabalho a que os mesmos são sujeitos diariamente. Preocupam-se somente em atribuir-lhes rótulos sem que no entanto percebam as motivações sobre certos comportamentos por eles adoptados naquele meio social.

A articulação dos atributos sociais é discutida por Goffman (1988), ao apontar que o ambiente social estabelece os meios de categorização e o total de atributos tidos como comuns e naturais para os membros de cada uma das categorias. Os ambientes sociais dão pistas sobre a identidade dos tipos de pessoas que nele encontramos. Assim, quando alguém nos é apresentado, seus primeiros aspectos nos permitem prever o que se denomina, genericamente, de identidade social.

5.4. Eu o cobrador: A Auto-significação da Identidade

Neste subcapítulo, vamos procurar discutir como os cobradores se auto-representam, ou seja, como é que eles, enquanto construtores da sua própria realidade social, constroem a sua profissão e a identidade que lhes está associada, uma vez que, como vimos no capítulo anterior, existe uma dissonância na forma como a sociedade olha para eles e a forma como eles se representam.

Segundo os cobradores de chapa 100 para exercer este tipo de trabalho é necessário que o indivíduo possua algumas características que são essenciais neste tipo de actividade, para que se crie um ambiente de trabalho estável e bom. A maioria dos cobradores afirma que a higiene

peçoal, o respeito pelos passageiros, a paciência e a força de vontade constituem requisitos básicos para este tipo de actividade.

“Apesar das humilhações das pessoas nunca desisto. Para ser cobrador é preciso dedicar-se ao trabalho porque é difícil. Acordar cedo, voltar tarde á casa, tens muito sono acumulado, ficar em pé todo o dia, falar com passageiros, ser apertado nas horas de ponta” [Hermínio, 22 anos residente no B. 25 de Junho, trabalha como cobrador há 1 ano].

“Ser cobrador é ser guia dos passageiros, é ser homem da recolecção das receitas, ajudar os idosos e orientar as pessoas ser educado, forte e flexível, pois é com a flexibilidade que faz-se o dinheiro. A importância de um cobrador é de recolher a receita” [Paulino, 25 anos de idade, residente no Bairro do Benfica, trabalha como cobrador há 3 anos].

No entanto, estes afirmam ainda que, mesmo procurando estabelecer uma relação de respeito e amizade com os passageiros, se torna difícil uma vez que os próprios passageiros nunca os olham com boas intenções, ou seja, é como se os passageiros entrassem no “chapa” preparados para discutirem e criarem algum tipo de desentendimento com o cobrador. Os passageiros carregam consigo ideias pré-concebidas sobre a conduta do cobrador, considerada como sendo negativa.

“Há uma coisa que eu já ouvi e que me chocou muito até hoje não me esqueço “uma vez um senhor chamou-me de “burro” e tirou uma caneta e um papel e mandou-me escrever o meu nome”.

Outro episódio do qual não me esqueço foi num dia que “ eu disse a um senhor, pai peço para passar para atrás e ele respondeu, não tenho filho cobrador eu...”. “Eu posso até sorrir mas é um sorriso de tristeza” [Kapa, 30 anos residente no B. Infulene “B”, trabalha como cobrador há 8 anos].

Ora, por mais que os cobradores procurem adequar-se à realidade que se lhes apresenta no meio do “chapa 100”, as expectativas dos passageiros em relação a eles dificultam a convivência e a forma de relacionamento, isto devido à forma agressiva e ao tratamento “inferior” percebido e recebido pelos cobradores por parte dos passageiros.

Muitos dos cobradores por nós entrevistados afirmaram que não se consideram diferentes das demais pessoas. No entanto, as diferenças que se fazem sentir no seio do “chapa 100” são produto da forma como os outros os tratam e ou os consideram.

Para os nossos entrevistados, a vida no “chapa 100” não tem sido fácil, requer bastante entrega e força de vontade principalmente ao lidar-se com os passageiros que por ali passam diariamente. Eles consideram-se como sendo indivíduos “normais”, que possuem uma identidade própria, caracterizada pelo que tem sido a sua vida no quotidiano durante o seu trabalho.

5.5. Convivendo com os outros: Uma sociabilidade marcada por indiferenças

Neste subcapítulo, enfatizamos as relações que se estabelecem entre os cobradores e os passageiros, levando em consideração que tais relações são variáveis, ou seja, muitas delas dependem do estado de espírito de cada um dos intervenientes e das prioridades que cada um tem. Por um lado, a maioria dos cobradores de chapa entrevistados afirma não ter boas relações com os passageiros, visto que estes não os respeitam e nem valorizam o seu trabalho. E, por outro, estes afirmam que os passageiros já têm uma percepção negativa em relação à sua conduta, o que contribui vezes sem conta para que se estabeleçam tais relações negativas entre as partes envolvidas.

Contudo, no decorrer do nosso estudo, denotámos a existência de 3 tipos de relações sociais que ocorrem na realidade social “chapa 100” entre os cobradores e os passageiros, e estas relações manifestam-se de diferentes formas, de acordo com o momento que se vive no espaço social “chapa 100”. Estas relações exprimem-se em jeito de **conflito, poder e autoridade, submissão**.

5.5.1. As relações de conflito dentro do “chapa 100”

Nas relações de conflito entre os cobradores de chapa e os passageiros, estas surgem através das discussões que ocorrem devido aos interesses manifestados pelos cobradores no decorrer da sua actividade laboral, ou, por outra, de acordo com as prioridades que os cobradores têm no exercício do seu trabalho.

“A relação com os utentes depende, há quem trata mal e há quem trata bem. Criticam e falam mal dos cobradores (são mal criados, analfabetos, não foram à escola, burros, não tomam banho) dizem os passageiros. Os passageiros são sempre agressivos com os cobradores por isso os cobradores também devem ser agressivos. Ser agressivo ajuda no trabalho para poder ceder espaço para os outros entrarem e permitir que o chapa encha” [Hermínio, 22 anos residente no B. 25 de Junho].

Nos carros de marca Coaster Deluxe de 26 e 29 lugares, onde foram identificados e entrevistados os cobradores, os proprietários dos mesmos exigem uma receita diária de 2.500, 00 mts mais o abastecimento do carro e ao cobrador cabe facturar 500,00 mts diários que constituem o seu salário, ou seja, conseguir facturar o seu próprio salário constitui o maior interesse para os cobradores e para que isso aconteça, os passageiros devem obedecer às suas ordens, o que significa que, para os cobradores, o “chapa 100” nunca se encontra suficientemente lotado e, assim sendo, quanto maior for o número de passageiros afunilados dentro da viatura melhor, o que constitui uma das causas das discussões entre estes e os passageiros, visto que reclamam pela superlotação.

5.5.2. O Poder e Autoridade perante os passageiros

No que se refere às relações de poder e autoridade protagonizadas pelos cobradores em relação aos passageiros, os primeiros são os que determinam e regulam o funcionamento do “chapa 100”, têm o controlo da viatura, para eles os passageiros dependem muito do “chapa” e, desta forma, devem obedecer ao que eles exigem.

“O cobrador é importante porque ele é quem sabe fazer o movimento das pessoas, orientar o motorista, abrir a porta e chamar os passageiros para entrar, por isso deve ser

rigoroso quando por exemplo na hora da ponta os passageiros ficam na porta dificultando a entrada de outras pessoas, quando não deixam outras pessoas passarem”
[Mateus, 28 anos de idade].

Os cobradores afirmam que são eles quem dirige o “chapa 100”, e deste modo os passageiros devem apenas limitar-se a cumprir com o que eles orientam, na medida em que só eles sabem como deve funcionar a viatura no âmbito da realização da sua actividade.

O controlo pelo “chapa” é-lhes conferido tendo em conta o trabalho a ser feito para garantir um melhor funcionamento do mesmo.

5.5.3. A submissão diante dos Cobradores

E, por último, no tocante às relações de submissão sentidas pelos passageiros, normalmente acontecem quando estes se sentem obrigados a ceder ao que os cobradores os sujeitam principalmente nas horas de ponta, referindo-se à forma como são transportados, apertados, “ensardinados”, como se de objectos se tratassem.

“As relações com os passageiros dependem dos dias (de 2ª a 5ª as relações são boas, mas quando chega o fim-de-semana há pessoas que provocam, não querem pagar). Às vezes tenho que berrar com o passageiro, senão as pessoas não entram nos conformes e isso influencia negativamente na receita. O cobrador anda sempre stressado, com a cabeça acelerada e isso causa na maioria das vezes discussões com os passageiros”
[Luis, 21 anos residente no B. Jardim].

As diferenciadas relações sociais que se estabelecem entre os cobradores e os passageiros reflectem-se no comportamento adoptado pelos cobradores na realidade “chapa 100”. Muitas destas relações determinam a forma de agir, ser e estar deste grupo.

“O relacionamento com os passageiros é misto porque há passageiros bons e maus, o passageiro é mau quando não facilita o trabalho do cobrador, ele quer que o cobrador

comece a falar até parecer um maluco, é bom passageiro quando ele entra sabendo se organizar de boa maneira” [Mateus, 28 anos de idade, residente no B. Bagamoyo, cobrador há 1 mês].

A partir destas relações é possível identificar a forma como os cobradores adoptam e ou constroem a sua identidade social dentro do espaço social “chapa 100”, levando em consideração que tais relações sociais determinam vezes sem conta a conduta dos indivíduos em acção.

O que importa aos cobradores durante a sua actividade laboral é que os passageiros saibam cumprir com as suas ordens dentro daquele espaço, uma vez que, somente os cobradores conhecem de que forma deve funcionar o “chapa”, portanto, a única forma para que haja entendimento entre as duas partes é a obediência dos passageiros no que concerne à sua organização dentro do “chapa 100”.

5.6. A Identidade do Cobrador: “Sou como os outros julgam-me ser”

No presente subcapítulo, procuramos demonstrar como é que as relações que se estabelecem entre os cobradores de “chapa 100” e os passageiros contribuem para a mudança de comportamento dos próprios cobradores, ou seja, a afirmação da sua identidade social tendo em conta que estes manipulam a sua identidade social dentro do espaço social “chapa 100”, como forma de se auto-afirmarem, integrarem-se e serem aceites no contexto da realidade “chapa 100”. Eles adoptam uma identidade social que espelha as imagens construídas pelos outros.

No seio do espaço social “chapa 100” enquanto exercem a sua profissão, os cobradores adoptam dois tipos de comportamento de acordo com o momento a ser vivido, isto é, nas horas de ponta, momentos de muita agitação e movimentação de passageiros, têm um comportamento agressivo usado como uma estratégia para que os passageiros cedam às suas ordens e é nestes momentos onde têm sido frequentes as discussões e desentendimentos entre as partes envolvidas. Desta forma, os cobradores afirmam que nestes momentos não devem ser “mansos” com os passageiros, pois estes não são honestos, por vezes existem passageiros que sobem no “chapa”

sem intenções de pagar na hora da cobrança, o que dificulta o trabalho dos próprios cobradores, uma vez que disto depende o seu rendimento.

“O trabalho do chapa condiciona as discussões com os passageiros. O cobrador tem que estar preparado para tudo no chapa, às vezes adoptamos um comportamento agressivo para nos defendermos, para não sermos abusados” [Luis, 21 anos, cobrador de chapa há 1 ano].

“Os passageiros agitam-se entre si, é difícil, é preciso saber o que é que eles querem, procurar entender os passageiros” [Dércio, 26 anos, cobrador de chapa há 4 anos].

Existe uma relação de reciprocidade nas interacções com os passageiros e tal relação dita a mudança de comportamento do cobrador perante o passageiro, no contexto de sociabilidade entre eles. Logo, os cobradores procuram afirmar-se, adequando o seu comportamento às situações que ocorrem dentro do espaço social, onde estão inseridos, motivados por um sentimento de imposição face aos passageiros de modo a que estes tenham noção da sua autoridade dentro do “chapa 100”.

“Não são todas as atitudes que tenho no chapa e lá fora, temos que enquadrar nos próprios sítios. O cobrador deve ser rigoroso quando por exemplo na hora da ponta os passageiros ficam na porta dificultando a entrada de outras pessoas, quando não deixa outras pessoas passarem” [Mateus, 28 anos de idade, cobrador há 1 mês].

A interacção é um processo fundamental de identificação e de diferenciação dos indivíduos e grupos, de resto, os mesmos, isoladamente, não existem, só existem e procuram uma posição de diferença pela afirmação, na medida em que, justamente são “valorizados” por outros. O indivíduo não possui uma única identidade, estável e imutável, possui sim, múltiplas identidades, que estão num processo constante de mutação, de modificação no decorrer das interacções humanas, tendo em conta que “as identidades são múltiplas, flutuantes e situacionais”, onde as identidades sociais não devem ser vistas como identidade, mas como processo de identificações em curso devido à forma múltipla (Goffman, 1988).

Por outro lado, nas horas mortas, de menor movimento, encontramos um cobrador calmo, conversador e mais pacífico. O que prova que as mudanças de atitudes no “chapa 100” têm a ver com determinados momentos durante a actividade laboral dos cobradores.

“Nas horas em que não há muito movimento converso muito com os passageiros. Às vezes há pessoas que elogiam e dizem: hoje apanhamos um cobrador nice, um bom cobrador, é muito raro encontrar um cobrador assim. Mas não sei se o passageiro está a dizer isso por boa fé ou só está a dizer por dizer” [Mateus, 28 anos de idade, residente no B. Bagamoyo, estudou até a 10ª classe, cobrador há 1 mês].

A adopção de um comportamento “agressivo” perante os passageiros justifica-se pelo sentimento de “frustração” por parte dos cobradores, pelo não reconhecimento do seu trabalho e pelos preconceitos que sentem dos passageiros por estarem no “chapa 100”. Logo, os cobradores afirmam que se comportam conforme são rotulados pelos outros para que sejam reconhecidos e aceites como tal, independentemente da convivência marcada por “injustiças” e falta de compreensão por este grupo, que acaba por se diferenciar apenas pelo tipo de trabalho que realizam.

As acções humanas só são compreensíveis se encontrarmos nelas motivações. Para Schutz (1979) esta é uma busca compreensiva. E no seu entender, não podemos compreender os actos de outras pessoas sem conhecer os “motivos para” ou os “motivos porque” desses actos.

Os “motivos para” referem-se a algo que se quer realizar, objectivos que se procuram alcançar, tendo uma estrutura temporal voltada para o futuro, formando uma categoria subjectiva da acção, isto é, estão estreitamente relacionados com a acção e a consciência do actor. Por sua vez, os “motivos porque” referem-se aos evidentes nos acontecimentos já concluídos, que explicam certos aspectos da realização do projecto, tendo portanto uma direcção temporal voltada para o passado.

A afirmação da identidade atribuída pelos outros e adoptada pelos cobradores consubstancia-se na afirmação dos rótulos que lhes são atribuídos pelos passageiros, uma vez que existe uma

identidade social construída e atribuída pelos outros em relação à sua conduta, que se baseia apenas na profissão que eles exercem.

Deste modo, a manipulação da identidade social do cobrador de “chapa 100” dentro daquele contexto e durante o exercício daquela actividade laboral, implica necessariamente uma forma de aceitação, de integração dentro daquele espaço de sociabilidade com os utentes do “chapa”, uma vez que o comportamento adoptado pelos cobradores dá-se somente naquela realidade vivida no entorno chapista.

Logo, a construção e manipulação da identidade social do cobrador de “chapa” é feita em função do espaço social “chapa 100” e em função das relações sociais que se geram com os passageiros na realidade social do “chapa 100”.

Capítulo VI

Considerações Finais

O presente estudo procurou trazer como os cobradores de “chapa 100” constroem a sua Identidade Social, no contexto da realidade do espaço social onde se encontram inseridos no decorrer das relações sociais que estabelecem com os passageiros. De acordo com as construções sociais sentidas por estes e feitas pelos passageiros, foi possível perceber como é que os mesmos sentem, percebem e vivenciam os modos como são considerados pelos “outros”.

A afirmação da identidade que lhes está associada surge como tentativa de se integrarem na sociedade, tendo em conta as considerações atribuídas pelos “outros” no sentido de auto-defesa e superação da exclusão social que estes sentem por parte dos outros. Desta forma, ao assumirem-se como os outros os percebem procuram demonstrar a sua forma de agir e estar dentro daquele espaço social.

No entanto, eles têm consciência daquilo que realmente são, manipulando a sua Identidade Social como uma forma de se auto-afirmarem, independentemente das desvalorizações sentidas durante o exercício de sua actividade como cobradores de “chapa”, ou seja, eles afirmam que adoptam um determinado comportamento apenas quando se encontram naquele contexto, exercendo aquela função e que os mesmos vivem e possuem uma forma de ser e de agir diferente quando se encontram fora do mundo social do “chapa 100”.

De acordo com as observações por nós feitas tendo em conta as entrevistas realizadas no decorrer do trabalho de campo constatamos que, os cobradores são jovens com baixa escolaridade, alguns deles crentes e com semelhanças nas motivações da escolha desta profissão e características comuns entre eles;

Estes, gerem o “chapa 100” do seu modo tendo em conta os seus interesses dentro daquele espaço, são detentores de uma certa autonomia perante os passageiros e o “chapa 100” constitui para eles um espaço polissémico de significados;

No seu entender os passageiros constroem estereótipos á sua volta baseando-se fundamentalmente na sua fraca escolaridade e justificam os seus actos pela forma como estes conduzem este espaço, e estas construções são carregadas de preconceito e discriminação, é lhes atribuída uma identidade deturpada/deteriorada;

Consideram-se como sendo indivíduos “normais” assim como os outros o são, possuem uma identidade própria que é moldada no decorrer das relações com os utentes do “chapa 100” e segundo eles existem requisitos básicos para exercer este tipo de profissão que consistem na higiene pessoal, no respeito pelos utentes, na força de vontade, esperteza, paciência, rigorosidade e acima de tudo na flexibilidade.

As relações com os utentes são variáveis, dependem dos momentos que se vivem no “chapa 100”, suas mudanças de atitudes relacionam-se aos determinados momentos que se vivem neste espaço durante a actividade como cobrador e a agressividade por eles demonstrada advém da falta do reconhecimento pelo seu trabalho e surge como forma de imposição de regras dentro deste espaço de sociabilidade, eles tornam-se e agem da forma como são percebidos pelos utentes.

O “chapa 100” gera uma imagem específica do cobrador no âmbito da sociabilidade existente entre ele e os utentes, a mera condição de ser cobrador de “chapa” constitui em si uma forma de rotulagem, de atribuições negativas por parte dos utentes e da sociedade, deste modo, procuram afirmar-se adequando o seu comportamento às diferentes situações que se dão no “chapa 100”.

Por isso, consideram-se indivíduos “comuns”, que partilham os mesmos valores, crenças, atitudes, comportamentos como os demais. Sendo no entanto difícil por sua parte sentirem-se rotulados quando interagem com os outros fora da realidade social do “chapa”. Afirmam que só são identificados como cobradores durante o exercício da sua profissão, tendo em conta todas as características, atitudes e comportamentos adoptados no meio daquele espaço.

Logo, as atribuições “negativas” geradas no seio do “chapa” pelos usuários destes contribuem para a afirmação de uma identidade social que vai de acordo com o que se vive naquele espaço, desta forma, as hipóteses por nós estabelecidas foram confirmadas.

Bibliografia

- ❖ **BOURDIEU**, Pierre, “O Poder Simbólico”, Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 8ª edição, 2005.
- ❖ **CARDOSO**, Carlos, Os cobradores, In: Jornal Metical, Maputo, Abril de 1998.
- ❖ **CASTORIADES**, Cornelius, “A Instituição Imaginária da Sociedade”, Editora Paz e Terra, 1997.
- ❖ **COLAÇO**, João Carlos, Mentalidade “chapa 100” na Cidade de Maputo, in: Estudos moçambicanos, número especial, Coordenação de Carlos Serra, Maputo, Oficina de Sociologia do CEA, 1998.
- ❖ **CORREIA**, J.C., A Teoria da Comunicação de Alfred Schutz. Lisboa: Horizonte, 2005.
- ❖ **DUBAR**, Claude, Para uma Teoria sociológica da identidade, In: DUBAR, Claude. “A socialização: construção das identidades sociais e profissionais”, Porto: Porto Editora, 1997. Pp.103-120.
- ❖ **FERNANDES**, António Teixeira, “Espaço social e suas representações”, VI Colóquio Iberino de geografia- Actas, Universidade do Porto, 1ª edição, vol.3, Portugal, 1995. Disponível em ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo_6661.pdf.
- ❖ **GIL**, António Carlos, Métodos e Técnicas de Pesquisa Social, São Paulo: Editora Atlas, 2ª edição, 1989.
- ❖ **JEKINS**, Richard, “Social Identity”, Routledge, Londres e Nova Iorque, 1996.
- ❖ **LAKATOS**, Eva Maria e **MARCONI**, Marina de Andrade, “Fundamentos de Metodologia Científica”, Publicações Atlas, 3ª edição.
- ❖ **LIESEGANG**, Gerhard, “Territorialidades sociais e identidades com referência a Moçambique”, In: SERRA, Carlos. “Identidade, Moçambicanidade, Moçambicanização”, Maputo: Imprensa Universitária- UEM, 1998.
- ❖ **LIMA**, Maria Manuel, “Considerações em torno do conceito de estereótipo: Uma dupla abordagem”, Revista da Universidade de Aveiro – Letras, Publicação do Departamento de Línguas e Culturas, Universidade de Aveiro, 1997, Pp. 169-181.
- ❖ **MACAMO**, Elísio e **MACIE**, Manuel, “O chapa somos nós”, in: Revista Política Mais, Maputo, Abril de 2004.

- ❖ **MACUÁCUA**, Elton, Representação social em torno da individualidade do cobrador de “chapa 100” caso da Cidade de Maputo, 2005. Monografia para obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo.
- ❖ **MAUEIE**, Emílio, “Recusa de regulamentos de lotação vs Reprodução de superlotação de viaturas”, 2010. Monografia para o grau de Licenciatura em Sociologia, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo.
- ❖ **MARTINEZ**, Marina, “Estereótipo”, Sociologia-InfoEscola, Junho de 2010. www.infoescola.com> Sociologia.
- ❖ **MATIMBE**, António e **RUNGO**, Jorge: Drama de viajar no “chapa 100”- As peripécias de um escriba, Maputo, 2009. Disponível em matimbe.blogmozambique.com/.../drama-de-viajar-no-chapa-cem, página consultada a 13 de Maio de 2010.
- ❖ **NOTÍCIAS**, “Zimpeto terá terminal de transporte rodoviário”, Maputo, 02 de Março de 2012, n°28428, pág.3.
- ❖ **PAIS**, José Machado, “Sociologia da vida quotidiana”, Imprensa de Ciências Sociais, Instituto de Ciências Sociais, Lisboa-Portugal, 2002.
- ❖ **PASSERON**, Jean-Claude, “O raciocínio sociológico: o espaço não popperiano do raciocínio natural”, Petrópolis: Vozes, 1994.
- ❖ **PINTO**, Madureira, “Considerações sobre a produção social de identidade”, In: **PINTO**, José Madureira. Identidade. Porto: Revista crítica de ciências sociais, n°32, 1997, Pp. 217-231.
- ❖ **Relações sociais**. In Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003 [Consult. 2011-09-08]. Disponível na www: <URL: [http://www.infopedia.pt/\\$relacoes-sociais](http://www.infopedia.pt/$relacoes-sociais)>.
- ❖ **Relatório Nacional de Moçambique**: Cimeira Nacional para o desenvolvimento social de Copenhagem, 1995.
- ❖ **SERRA**, Carlos, “Diário de um sociólogo”, Maputo: Imprensa Universitária, 2006.
- ❖ **SILVA**, Teresa Cruz e., “A organização dos trabalhadores do sector informal dos mercados de Maputo e sua acção na promoção de melhores condições de vida e de

- trabalho – O papel da Associação dos operadores e trabalhadores do sector informal-assotsi”, Bureau Internacional do Trabalho, 1ª edição, Genebra, 2003.
- ❖ **STRAUSS, A. e CORBIN, J.**, “Pesquisa Qualitativa: Técnicas e Procedimentos para o Desenvolvimento da Teoria Fundamentada”, 2ª edição, Porto Alegre: Artmed, 2008.
 - ❖ **TIVANE, Fernando Félix**, “Percepções de risco e perigo na condução rodoviária entre os chapeiros das rotas Laulane-Hulene – Anjo Voador na Cidade de Maputo”, 2010. Monografia para obtenção do grau de Licenciatura em Antropologia, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo.
 - ❖ **XAVIER, Hélder e FILIPE, Félix**, “Pontos de sobrevivência”. A verdade, Maputo, 17 de Dezembro de 2009.

Referências Complementares:

- ❖ **ALBARELLO, Luc et al**, “Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais”. 1ª edição, Lisboa: Gradiva, 1997.
- ❖ **AMARAL, Wanda de (comp.)**, “Guia para Apresentação de Teses, Dissertações, Trabalhos de Graduação”. 2ª edição, Maputo: Imprensa Universitária-UEM, 1999.
- ❖ **DEMARTIS, Lúcia**, “Compêndio de Sociologia”. Portugal: Edições 70. 1999.
- ❖ **DINESSE, Carimo Robene**, “A sociedade dos angariadores: Uma reflexão sobre o transporte semi-colectivo na Cidade de Maputo, 2004-2007”, 2008. Monografia para obtenção do grau de Licenciatura em Sociologia, Universidade Eduardo Mondlane, Maputo.
- ❖ **ECO, Umberto**, “Como se faz uma tese em ciências humanas”, Lisboa: Editorial Presença, 1997.
- ❖ **GOLDENBERG, Mirian**, “A Arte de Pesquisar: Como Fazer uma Pesquisa Qualitativa em Ciências Sociais”. 5ª edição, Rio de Janeiro e São Paulo: Recorde, 2001.

- ❖ **MACAMO**, Elísio, “A leitura sociológica – Um manual introdutório”, Maputo: Imprensa Universitária – UEM, 2004.
- ❖ **MATSINHE**, Victor, Diário de Campanha dos chapas na rota Hulene-Xipamanine de 14 de Março a 10 de Abril de 1998. In: Estudos moçambicanos, número especial, Coordenação de Carlos Serra, Maputo, Oficina de Sociologia do CEA, 1998.
- ❖ **OLTRAMARI**, Leandro Castro, “Contribuição da Fenomenologia de Alfred Schutz para as Pesquisas sobre AIDS: contribuições epistemológicas e metodológicas”. Florianópolis: Revista Internacional Interdisciplinar Interthesis. Volume 2, nº 2. 2005. Pp. 1 – 14.
- ❖ **SANTOS**, Boaventura de Sousa, “A globalização e as ciências sociais”, Cortez Editora, 3ª edição, Brasil, 2005.
- ❖ **QUIVE**, Raymond e **CAMPENHOUNDT**, Luc-Van, “Manual de investigação em ciências sociais”, Lisboa: Gradiva Publicações, 1992.

APÊNDICES

Apêndice A – Guião de Entrevistas

I. Dados Pessoais

1. Idade
2. Sexo
3. Bairro de Residência
4. Estado Civil
5. Religião
6. Nível de Escolaridade

II. Situação de Trabalho

7. Há quantos anos é cobrador de chapa 100?
8. Considera este trabalho como uma profissão?
9. Gosta do trabalho que faz? Porquê?
10. Quais as razões que o fizeram optar por este trabalho?
11. Quantas horas trabalham por dia?
12. Hora de início _____ Hora de saída _____

III. “A vida no “chapa 100”

13. O que representa o “chapa 100” para si?
14. O que tem aprendido dentro do chapa?
15. E fora do “chapa 100”, como tem sido sua vida?
16. O que é ser um cobrador?
17. O que é necessário para ser cobrador?
18. Porque é que a qualidade que acabou de referir é importante para exercer este tipo de trabalho?

IV. Relações com os utentes

19. Como tem sido a sua relação com os utentes do “chapa 100”?
20. De que forma devem ser tratados os utentes?
21. E como acha que devem ser tratados os cobradores?
22. Como achas que seria um “chapa 100” sem um cobrador?

Apêndice B – Perfil Sócio-demográfico dos entrevistados

Nº	Nomes	Idades	Nível de Escolaridade	Bairro de Residência	Estado Civil	Religião
1	Sérgio	27	8ª classe	Malanga	Solteiro	Neo-pentecostal
2	Salvador	20	9ª classe	Magoanine “C”	Solteiro	Baptista
3	Mateus	28	10ª classe	Bagamoyo	Solteiro	Não professa
4	Guto	20	12ª classe	Central “B”	Solteiro	Católica
5	Ernesto	21	10ª classe	Zona verde	Solteiro	Pentecostal
6	Pascoal	32	2º ano *ETP	Ndlavela	Casado	Pentecostal
7	Luis	21	7ª classe	Jardim	Solteiro	Não professa
8	Hermínio	22	10ª classe	25 de Junho “B”	Solteiro	Não professa
9	Raúl	28	6ª classe	Magoanine “C”	Casado	Católica
10	Paulo	20	10ª classe	Magoanine “C”	Solteiro	Católica
11	Augusto	22	7ª classe	Magoanine “C”	Solteiro	Neo-pentecostal
12	Eugénio	26	2ª classe	Magoanine “C”	Casado	Não professa
13	Belmiro	24	6ª classe	25 de Junho	Solteiro	Não professa
14	Kapa	30	11ª classe	Infulene “B”	União de Facto	Neo-pentecostal
15	Marcos	27	10ª classe	Inhagóia “B”	Solteiro	Católica
16	Carlos	22	12ª classe	Luis Cabral	Solteiro	Não professa
17	Dércio	26	5ª classe	Ndlavela	Casado	Pentecostal
18	Paulino	25	11ª classe	Benfica	Solteiro	Neo-pentecostal
19	Nelton	25	8ª classe	Bagamoyo	União de Facto	Não professa

*ETP- Ensino Técnico Profissional (Escola Industrial 1º de Maio)

Apêndice C – Rotas controladas pela ATROMAP

Rotas	Designação	Via	Nº de carros em circulação
Rota 1	Anjo-Voador/Praça dos Combatentes	Magoanine-CMC	150
Rota 2	Anjo-Voador/Praça dos Combatentes	Av. Vladimir Lenine	80
Rota 3	Hulene/Museu	Av. Kenneth Kaunda-Julius Nyerere	45
Rota 4	Xipamanine/Anjo-Voador	Alto Maé	40
Rota 5	Xipamanine/Museu	Av. Marien Ngouabi	30
Rota 6	Xipamanine/Praça dos Combatentes	Shoprite-Vladimir Lenine	40
Rota 7	Laulane/Museu	Av. de Angola	35
Rota 8	Museu/Liberdade	*Encerrada	
Rota 9	Praça dos Combatentes/Benfica	Av. Julius Nyerere	30
Rota 10	Museu/Zimpeto-Matendene	Av. de Moçambique	150
Rota 11	Costa do Sol/Anjo-Voador	Av. da Marginal	30
Total			630

*Esta rota encontra-se encerrada pelo facto de estar sob controlo de uma outra associação sediada na Província de Maputo designada UTRAMAP.