

Autocarro: ou não aparece ou aparece mais tarde

N. 6/9/85

No caso concreto do sistema de transportes públicos urbanos de autocarros, a situação é conhecida. Dele se ressaltam a actividade social e económica dos grandes centros urbanos do País, onde Maputo ocupa, obviamente, o lugar cimeiro.

Hoje em dia, já não basta um trabalhador acordar às quatro horas da manhã, ou ainda mais cedo, para poder seguir a tempo e horas ao seu local de trabalho. Isto porque os dedos das mãos e dos pés tornam-se poucos para poder contar, no fim de cada mês, as vezes em que vai a uma paragem ou terminal, esperar por um autocarro que não aparece ou só aparece muito depois da hora desejada.

Na capital, os TPU's, são a principal transportadora pública, sendo a empresa os meios rodoviários a que a maior parte das pessoas recorrem. Até há pouco tempo, os TPU's, tinham na falta de pneus, a sua razão maior para o insuficiente serviço que tinha à disposição dos seus utentes.

No início deste ano, esta transportadora tinha em funcionamento, uma média de 30 autocarros, contra os 130 que a cidade necessita, no mínimo. Aparentemente sanado o problema dos pneus, a falha dos TPU's, tem como razão, por outro lado, questões de organização e técnicas, como muito bem reconhece a própria direcção dos serviços, quando faz ver que «temos carros que não podem fazer longas distâncias por causa dos problemas técnicos».

Questões de organização, como por exemplo a distribuição dos poucos machimbombos sobreviventes, pelas zonas de maior afluência pública, são apontados por inúmeros passageiros. É o caso, por exemplo, de João Wachissu, residente no Bairro 25 de Junho, que faz notar o facto de os TPU privilegiarem determinadas zonas de Maputo, em detrimento de muitas outras que na sua maioria ficam muito mais distantes do centro urbano e, como tal, mais precisarem de transporte.

Um outro utente dos TPU's que para nós falou, foi Francisco Matusse, morador na Machava. Ele refere-se a outro tipo de problemas, designadamente os de comportamento dos condutores dos autocarros e o seu relacionamento com o público. Exempli-

ficou que, pelo simples facto de um motorista reparar que numa determinada paragem ou terminal existe uma grande aglomeração de pessoas, de certo modo em desorganização, faz com que ele não pare o veículo, embora haja lugares no interior deste.

Como se tem revelado nos últimos tempos, o maior «nó na garganta» dos TPU's é a fraca frota existente, decorrente de outras situações anómalas que já há muito são apontadas — falta de pneus, de peças, de sobressalentes, etc.

Assistiu-se também, por outro lado, nestes últimos tempos, à aquisição de novas rotas para os TPU, mas o sistema de transporte se mostra sempre deficiente.

Equacionados os termos, concluiu-se, então, que a solução do problema dos transportes públicos, assim como de outra natureza, não reside apenas no aumento da frota, se bem que isso seja necessário

Fontes contactadas por nós, indicam que o problema reside, por um lado, na escapitação oficial e; por outro, nos próprios operários. Constatou-se que a grande parte das immobilizações de autocarros não pode somente ser justificada pela carência de acessórios, mas também pela incapacidade oficial e mesmo profissional, prevalente no sector de manutenção. Alude-se ao facto de não ter havido um crescimento correspondente ao volume de equipamento que se vem adquirindo desde 1978.

Entretanto, como que para socorrer os TPU's na sua cobertura à cidade, várias outras transportadoras puseram alguns dos seus autocarros a circular na cidade. São casos das «Oliveiras», ROMOS e Manuel Antunes. Contudo, o número destes autocarros em reforço, é bastante dimi-

nuto, tal como explica, António Oliveira, gerente das «Oliveiras».

— O número de autocarros que temos a circular na cidade é oscilante, consoante as possibilidades que temos de retomar certos percursos interurbanos, interrompidos por razões de segurança. Temos seis ou sete carros, e às vezes menos; dirigimo-los todos aos locais de grandes aglomerados públicos, sobretudo nos arredores. Assim, fazemos viagens directas, quase sem paragens, de Boane, Km 21, Mahotas, etc., com destino à cidade.

O gerente das «Oliveiras» frisou que tais autocarros estão a circular na cidade, por um período indeterminado, pois não é nossa vocação trabalharmos aqui. Fazemos isso pela grande falta de transportes que se regista em Maputo — disse, ainda, para acrescentar que não têm horários nem percursos definidos.

