

Transportes de passageiros:

Maputo sob risco de "andar" a pé

Por António Elias

A cidade de Maputo evolui a bons passos para uma situação de crise aguda no sector de transportes de passageiros. O projecto dos semi-colectivos defendido pelo governo nos anos 89/90 falhou, ao que tudo indica. O próprio governo está a virar costas a esse sector que, entretanto, tem sido a salvação nos últimos anos. Mandou fechar os financiamentos para esse fim, mas não tomou outras medidas para garantir transporte na capital. Em consequência disso, nos últimos meses, há cada vez menos "chapas" e machimbombos na rua: a manter-se esse panorama por mais tempo, o trabalhador, o estudante e o resto da população estão sob risco de fazer a cidade a pé.



Gino Sulten

Nas horas de ponta, os carros partem cheios das terminais, em quase toda a cidade de Maputo.

Outro aspecto é que encurtam os percursos a fazer: os "chapas" que percorriam Hospital Central-Benfica, depois das cinco da tarde fazem Hospital Central-Jardim. Dali fazem outra carreira, Jardim-Benfica.

É um escândalo, pois dos passageiros apenas poucos descem. O "chapa" permanece cheio e, com a

maior frieza, o cobrador volta a cobrar mais 500 meticals aos mesmos passageiros. Outros "chapas", para variar ou disfarçar, voltam no Jardim: "para eles é igual a litro", diz um utente deste transporte, "o resto que se danem..."

SAVANA fez esse meio curso no "chapa" e, perto das 20 horas, ouviu meia dúzia de entre as centenas de pessoas que cada vez que chegasse um carro se acotovelavam na "praça" da Ronil.

A primeira, uma mulher de meia idade, funcionária da

Saúde, passavam quatro horas que lutava, em vão, para apanhar carro para Matola. Completamente desanimada: "É que normalmente tenho transporte do serviço. Já não aguento estar de pé. É muito chata a situação que passámos nós que moramos longe". Estava com seus filhos, Higinio e Cláudia, estudantes na Josina e na Alvorada, respectivamente.

Cláudia conta que muitas vezes permanecem na Ronil até às 23.45 horas quando passa o último carro (TPM)

da Matola. Da escola saem ambos às 18.00 horas. Por duas vezes, este ano escolar, os dois irmãos dormiram na cidade, por falta de transporte.

Má fé

Dois estudantes da Escola de Artes Visuais, na baixa da cidade, que moram no bairro de Bagamoyo, Sérgio Francisco e Edgar António, lamentaram sobre "a má fé dos chapas", pela mania de fazerem meio percurso depois

das 17 horas. Para nós, de acordo com suas palavras, "é muito difícil termos esse dinheiro. É só ver, passamos

a precisar de dois contos de transporte, por dia. E os nossos pais não têm isso para nos dar".

Um trabalhador-estudante, André Cau, na altura também pendurado na Ronil, diz que "isto não dá, tenho que fazer sempre ligações para poder dormir em casa. O governo devia ver esta crise".

Paralá de padecer horas a fio sem poder apanhar carro, nas grandes paragens, qualquer um está sujeito a roubo, mesmo que sua carteira contenha só 500 meticals, para "chapa". Porque nesses locais se formam enchentes propícias para carteiristas.

André Cau perdeu rádio, há dias, quando ouvia "Onda Matinal" na paragem da Praça de Touros, na via Baixa-Praça dos Combatentes: "O 'chapa' parou", conta ele, "o ladrão estava na paragem. O motorista tentou ajudar a deter o homem, mas levou porrada, e outros marginais lá fora puseram-se a apedrejar o carro". No meio de tudo isto, prossegue Cau, irrita notar que o governo não se preocupa com estas anomalias. Talvez porque "há entre os homens de 'chapa' muitos governantes. E pensam que dotar a TPM (Transportes Públicos de Maputo) de meios à altura estariam a estragar o seu negócio".

Muitos carros arrumados

Ao que tudo indica, a falta de transporte na cidade vai agravar-se a toda velocidade.

Além, um motorista do "semi-colectivo", Arnaldo Zandamela anota que o transporte na cidade está de novo em crise: "Muitos arrumaram os carros, por avarias. As peças são caras

no mercado e não têm formas de se sair disso". Isso, também, porque os "chapas" são mal utilizados. Os patrões exigem receitas altíssimas, a entregar por dia.

No caso de Zandamela, que anda com um mini-bus "Asia", o patrão exige que entregue 400 contos diariamente. Há outros que exigem mais, segundo ele, daí que o motorista "se tenha de matar para obter essa receita".

Segundo a Direcção dos Transportes Rodoviários, o transporte semi-colectivo absorveu 78 por cento do total de passageiros transportados no país durante o ano de 93, "daí o seu importante papel nesta área e nesta fase".

Entretanto, este sector está em queda vertiginosa.

O transporte semi-colectivo fora adoptado em 90 como forma de resolver o problema de transporte na cidade de Maputo, neste caso. Dizia-se ser solução que funciona noutros países africanos, na altura em que se defendia o investimento nos "chapas" em vez de reorganizar ou apetrechar a empresa dos transportes públicos da cidade, agora TPM.

Vieram primeiro Toyotas pequeninos, hoje já desapareceram da circulação, praticamente. Depois, chegaram as carinhas "Peugeot" e "Asia". Na sua maioria, todos esses carros foram comprados com base em financiamentos bancários. Mas a banca já virou costas a esse sector.

O administrador António Vaz, do BPD, explica que há três anos que esse banco deixou de financiar o semi-



Gino Sulten

colectivo "quando se viu que não era viável, economicamente".

TPM longe da própria sombra

Por essa causa e outras, o "chapa 100" está a reduzir, cada dia que passa. A Direcção dos Transportes da cidade tem 1168 transportadores do semi-colectivo licenciados, desde 90. Mas devido à crise, 190 já desistiram do negócio. Os pedidos de cancelamento, segundo a Direcção dos transportes da cidade, começaram a dar entrada em 92.

A empresa TPM que devia, por vocação, assegurar o transporte na cidade está longe da sua própria sombra: "a nossa empresa também acusa abaixamento", diz o director-substituto, Jaime Samo Gudo.

Há um ano, a empresa tinha 50 carros a circular. Agora "temos, em média, 35". A direcção da TPM estima em 150 o mínimo de carros necessários para se fazer um trabalho razoável de transporte na cidade.

Recordar, entretanto, que em 72/3, quando a cidade tinha menos de metade da actual população, a SMV, que foi transformada na actual TPM operava com 250 carros em Maputo.

A própria empresa ressentia-se em grande medida dessa maré-baixa. As receitas, conforme Samo Gudo, vão dando apenas para garantir salários e combustíveis. Os pneus, a TPM adquire a crédito: A empresa deve agora 30 pneus à Mabor e tem cinco machimbombos em boas condições, mas pendurados por falta de pneus.

Solução ou saída? Não parece haver

nenhuma, para já. O director-substituto fala em intenções de cooperação com uma empresa do género, no Porto, Portugal.

Na própria Direcção dos Transportes da cidade não parece haver uma ideia

concreta de resolução da crise, que se agrava em progressão geométrica. Aliás, Jaime Muchanga, que dirige

Da gestão dos "chapas"



O nó de estrangulamento no negócio de "chapa" é, para muitos outros, o problema de gestão. Grande parte dos elementos que se atiraram a esse negócio não sabia nada desse trabalho e, no pior dos casos, nunca antes tinham feito qualquer que fosse o negócio. Hoje enfraquecem e alegam que se deve à tarifa de 500 MT praticada, que a consideram muito baixa.

Baixa? E como é que a grande parte desses iniciantes se aguentam, funcionando embora sem nenhuma organização? Os proprietários exigem receitas de entre 400 a 500 contos diariamente aos seus trabalhadores. Significa isso não menos de 10 mil contos ao mês.

Entretanto, passados apenas alguns meses, quando há necessidade de substituir uma peça que custa dois mil contos, o patrão não tem dinheiro. Quando tem que substituir um pneu que anda "careca", já não sabe onde achar mil contos.

Aos seus empregados, em muitos casos apenas dois, o patrão paga-lhes mal. Poucos motoristas do semi-colectivo ganham acima de 400 contos trabalhando desde a madrugada até às altas horas da noite, incluindo o fim-de-semana. Os cobradores ganham entre 100 e 200 contos.

Onde vai, então, o dinheiro do patrão. As centenas de

essa direcção, diz simplesmente que "vemos as paragens cheias". A causa disso, segundo ele, tem a ver com a superlotação dos carros, o que leva à sua rápida destruição. Mas a lógica manda dizer que na cidade de Maputo os carros vão andar superlotados sempre que não existirem em número razoável.

Lucas Nhamizinga, o director nacional dos transportes rodoviários, toca no problema da gestão deficiente como sendo das causas de fundo da crise, no sector de transportes, na cidade de Maputo e no país, em geral.

Só o exemplo da TPM: a empresa tem 823 trabalhadores: 360 motoristas e cobradores, 299 no sector da manutenção e 172 na área administrativa.

Os motoristas são mais de 170, para uma frota activa de 40 machimbombos: Ou seja, quatro homens para cada carro. E este circula durante 19 horas ao dia. Cada homem devia assim trabalhar durante menos de cinco horas por dia.

A solução, neste caso, não está na redução da mão-de-obra, segundo sustenta Samo Gudo: "Não vamos nunca diminuir a força de trabalho. Que o governo injecte nova frota".

A. E.

Governo de costas para os "chapas"

Meio mundo, na cidade de Maputo, sustenta que grande parte dos que beneficiaram de empréstimos bancários para se dedicarem ao "chapa cem" são elementos ligados ao governo, ou que a ele lhes ligam fortes laços. Esta posição fez eco, particularmente, durante a greve de transportadores havida em Novembro último.

SAVANA soube de fontes paralelas que grande parte desses elementos que foram contemplados por esses financiamentos não pagaram o que deviam ou devem ao banco. Outros, pura e simplesmente, não querem pagar. E não há formas de lhes fazer pressão, porque "todos dançam o mesmo disco".

António Vaz, administrador do BPD, reage, a este propósito, da seguinte forma: "Diz-se muito, mas nem sempre corresponde à realidade".

SAVANA insistiu no ponto e António Vaz não cedeu: "Sou deontologicamente proibido de revelar quem, dentre os

nossos clientes, quem pagou e quem não pagou. Mas sobre os que não pagam encaminhamos ao tribunal. Temos recorrido a essa arma para obrigar o nosso devedor a saldar as suas dívidas".

Na óptica do BPD não foi o facto de que não havia retorno do dinheiro emprestado que deixaram de financiar o transporte semi-colectivos, mas simplesmente porque "não era viável economicamente". Não contraria a outra corrente, essa justificação.

António Vaz sustenta que o que os "chapas" ameaçam não chega para fazer sobreviver o negócio do semi-colectivo: "No princípio, as viaturas estavam a um preço baixo, mas com o pulo do dólar há algum tempo atrás, tudo mudou. O preço das viaturas duplicou mas as tarifas continuam na mesma. No meio disso, o carro devia ser pago dentro de um período não superior a três anos".



Gino Sulten