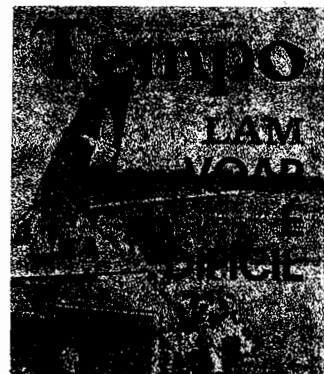


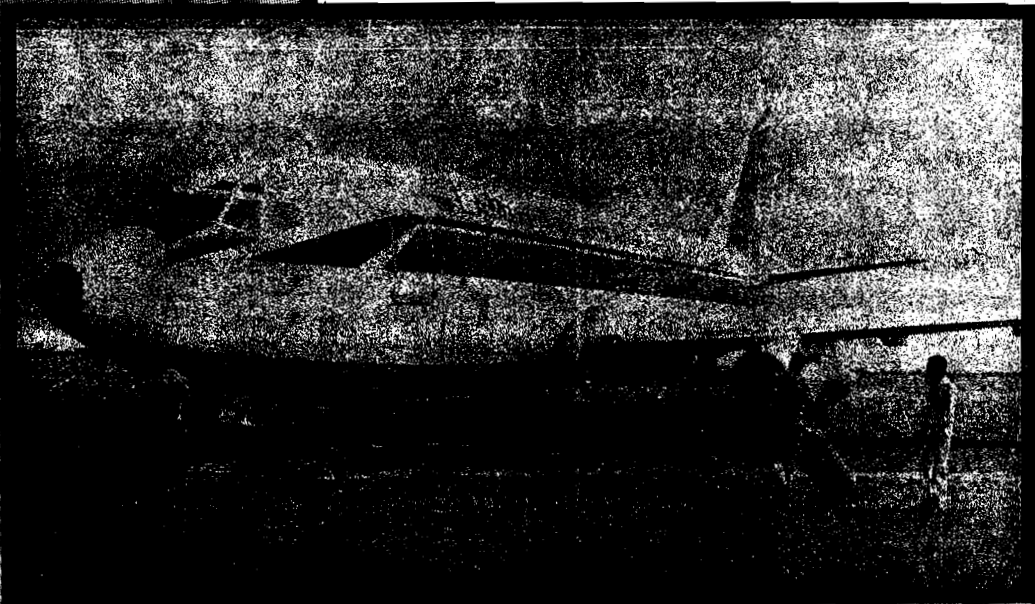
LAM

Como transpor

Vinte mãos sobre o balcão, outras tantas no ar, com gestos desesperados, num esforço extremo de entregar os seus bilhetes de passagem. Atrás do balcão, aglomeram-se os que se sentem com mais direito de viajar que os outros. Empurrada pela multidão e também no esforço de ser atendida em primeiro lugar, uma senhora está com a perna esquerda em cima da balança, dando mais peso à sua própria bagagem. Observo os polícias indiferentes ao espectáculo da violência e calculo que estejam habituados a agir assim. Entre as pessoas que saem do balcão, vejo a Gina, que me acena com ar triunfal de quem acaba de conseguir a melhor coisa deste mundo. Viajar para Lichinga. Estamos a 1 de Março de 1985, no Aeroporto de Maputo.



A esquerda: Qualquer coisa como a bicha não chega a existir verdadeiramente



Texto de Filipe Ribas • Fotos de Naífa Usseme

Para Lichinga só há um voo por semana, portanto é natural aquela enchente no balcão de «Check In». A escolha do voo de Lichinga foi um mero acaso, ditado pelo facto de me encontrar ali naquele momento, porque, afinal, aquelas cenas repetem-se diariamente com voos para qualquer ponto do País. Todos quantos ali se enco: travam, naquela bicha gorda e disforme eram passageiros consi-



tar tudo e todos?

Ao lado: As próprias bagagens vão ficando distanciadas dos respectivos proprietários



Todos querem ser atendidos ao mesmo tempo



Até o balcão das informações regista um movimento fora do vulgar

derados prioritários. Fossem ou não objectivamente prioritários, o certo é que estavam munidos de guias assinadas por estruturas superiores.

Este espectáculo de guerra ocorre, pois, com pessoas de prioridade absoluta, com papéis assinados pelos respectivos ministros ou organismos de tutela. Uns têm confirmação para o próprio dia, outros têm para daí a oito dias, mas esperam alegar o facto de serem directores de empresas para viajarem antes do dia marcado. São estes que invadem as traseiras do balcão, para explicar a sua situação ao chefe de escala ou ao chefe de turno. De resto, nem é função destes dois chefes atender os passageiros, mas têm que fazê-lo, na expectativa de manter o mínimo de organização.

Como tive ocasião de verificar, mesmo com medidas deste género não se consegue estabelecer uma

ordem por aí além, tanto assim que notei uma atmosfera tão carregada como se, a qualquer momento, os homens do balcão pudessem ser agredidos. «Com este fluxo de passageiros ao balcão, praticamente trabalhamos isolados, porque nem a PTC (NR: Polícia de Transportes e Comunicação) consegue controlar as invasões» — disse Alberto Bobo, chefe de escala.

Segundo disse o chefe de escala neste momento só são atendidos passageiros priorizados por uma «ordem superior» e não os normais. «Todos querem entregar os bilhetes ao mesmo tempo e por mais que se peça para se organizarem não o conseguimos. Isto gera dificuldades na aceitação dos bilhetes, porque muitos deles aparecem no balcão, atendêmo-los, mas a sua bagagem encontra-se muito longe deles e somos obrigados a ficar muito tempo a

aguardar pela bagagem. No meio desta confusão do balcão que teve ocasião de ver, já foi agredido um chefe de turno», esclareceu Alberto Bobo.

A questão de ordens superiores bem merece uma reflexão, vista à luz de determinadas situações que ocorreram nos balcões de «check in». Contou-me Alberto Bobo que, certa vez, um funcionário exigiu a aceitação do seu bilhete em termos bastante agressivos, exibindo o tal papel das ordens superiores. Ocorreu, no entanto, ao chefe de escala, solicitar a guia de marcha do referido elemento e eis que rezava o seguinte: «Desloca-se à Província X Fulano de Tal acompanhado de sua esposa e filho, no gozo da sua licença disciplinar de trinta dias».

Este exemplo é mais que eloquente para ilustrar a espécie de jogos em que as pessoas entram para poderem viajar. Gostaria,

mesmo assim, de citar outro exemplo que me foi contado pelo Director-Geral Adjunto das LAM: foram descobertos 14 passageiros de «ordens superiores» assinadas por ministros, que pretendiam viajar com bilhetes que lhes não pertenciam, isto é, a requisição tinha uma lista de nomes e os que apareceram para embarcar eram estranhos aos ministérios. Colocase, evidentemente, a questão de quem e como encaminham os papéis para serem assinados pelos ministros. Parece-me que, em face da actual situação, se começam a montar esquemas altamente sofisticados de fazer viajar ociosos que nada têm a fazer, em detrimento dos que deveriam deslocar-se em serviço. Aliás, reconheci, no balcão, um pequeno homem de negócios daqui de Maputo, desses negócios tão pequenos que não vão além-bairro, a entregar o seu bilhete para embarcar para Lichinga. Que meios terá usado para o efeito não faço a mínima ideia.

PRIORIZAR SECTORES ECONÓMICOS

Abordei o senhor João António João, Director da Empresa Avícola em Lichinga, que, tendo a sua confirmação para o dia 8 de Março, tentava embarcar no dia 1. «Estive em Maputo para uma reunião de balanço, que acabou no dia 27 de Janeiro. De lá até hoje, tenho tentado viajar e não consigo. Não estou informado sobre a situação da empresa, porque as comunicações são difíceis, por isso estou

preocupado» — afirmou aquele director.

Nada obsta a que sejam priorizados os sectores económicos e creio que as recentes medidas pretendem, exactamente, alcançar esse objectivo. Estou plenamente de acordo que em relação à dependência da Avícola de Lichinga à de Maputo, Nampula e Manica deva ser tomada em consideração dentro da política de transporte aéreo. Mas daí a aceitar a realização de uma reunião de balanço nacional da Avícola EE como sendo economicamente uma prioridade, vai uma grande distância.

O próprio Ministério da Agricultura, em face destas dificuldades todas, há muito que não realiza uma reunião nacional, situação colmatada por um esforço de descentralização que tem vindo a ser feito. Num contacto com o Vice-Ministro da Agricultura, Francisco João Pateguane, tive a confirmação de que o processo de descentralização, segundo directivas do Partido Frelimo, permitiu dar mais poderes às províncias.

No meio desta problemática toda de prioridades nas viagens, não deixam como é óbvio, de surgir questões de ordem interna da própria transportadora aérea, as LAM. Exemplos de suborno de funcionários das LAM são muitos e constituem um meio pelo qual alguns candongueiros e ociosos conseguem viajar. Segundo me dizia o chefe de escala, o facto de ser ele e o chefe de turno a trabalhar no balcão da aceitação constitui um esforço de combater o subor-

DC-10 DAS LAM RETIDO 48 HORAS EM LISBOA

Duas ameaças de bomba no Aeroporto Internacional de Lisboa contra o avião DC-10 das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) fez com que o voo sofresse um atraso de quase 48 horas durante a semana passada. Segundo declarou uma fonte das LAM à «AIM», a primeira ameaça, foi feita por uma chamada telefónica anónima directamente à torre de controlo do aeroporto de Lisboa, no dia 1 de Março.

A segunda ameaça verificou-se perto da meia-noite do sábado, dia 2, 20 minutos depois de o DC-10 ter levantado voo com destino a Maputo. A ameaça foi também feita por telefonema anónimo. O avião teve que regressar a Lisboa mas, tal como a primeira ameaça, a segunda era infundada. Devido a estas duas ameaças, os passageiros que deviam seguir no DC-10 das LAM para Paris no mesmo sábado, ficaram retidos em Maputo até segunda-feira.

Até ao encerramento da presente edição estavam em curso investigações para completo esclarecimento das condições que rodearam este incidente.

Já a bordo. O momento mais tranquilo do esforço da viagem



no que, por vezes, se abate sobre os funcionários inferiores. O Director-Técnico das LAM voltaria a falar-me desta questão, frisando que existe uma atenção especial para a mesma, mas tratando-se de um problema global, que afecta todos os sectores sociais, só é possível tomar medidas disciplinares para casos que sejam detectados, dentro de um controlo que, obviamente, não pode ser fei-

to por órgãos a criar especificamente para o efeito.

ENTRE AS DIFICULDADES E A IRRESPONSABILIDADE

De Chimoio escreve-nos o leitor José Pequeninino Jone Murrupa a falar de uma situação que, a ser verdadeira, é deveras, caricata. Conta ele que, no dia 25 de Novembro tinha confirmação, ele e a esposa, para embarcar no voo das 7,30 horas, da Beira para Maputo. Quando todos os passageiros se encontravam na sala de embarque, escreve Murrupa, «apareceu-me um senhor de nome Messico, funcionário das LAM, o qual se dirigiu à minha senhora pedindo o bilhete de embarque e o bilhete de identidade para a Secção de Informações onde se procedeu ao cancelamento da viagem à minha senhora, sem motivo...»

«Devido ao comportamento do senhor Messico, desejei falar com o chefe de serviço, senhor Ângelo, apresentando o aconte-

cido. Ele respondeu-me: es-
pera aí, se por acaso aparecer um
avião de mercadorias. Na mesma
altura em que estive a dialogar
com o senhor Ângelo no seu ga-
binete, apareceu uma menina que
desconheço o nome, que recebeu

o bilhete de embarque da minha
senhora».

Pedro Holande Charles é um
outro leitor que nos escreve de
Lichinga, a denunciar o desapa-
recimento da sua bagagem e a
forma irreverente como foi tra-



Na terminal de carga. Aqui as questões que se colocam são as mesmas em relação aos passageiros

LAM QUE É ?

Com o objectivo de melhor esclarecer sobre o funcionamento das LAM, o Director-Geral Adjunto da empresa, Engenheiro Carlos Morgado, prestou-me a seguinte explicação:

«Tal como foi definido nos documentos da sua criação — começou por esclarecer o Engenheiro Morgado — as LAM têm como objectivo principal o transporte aéreo de passageiros, carga e correio interprovincial na RPM, regional e intercontinental. O transporte aéreo aqui considerado envolve a actividade regular, por horário, ou irregular — também conhecida por «charter». Dada a extensão do País, a componente passageiros deve ser tratada por transporte aéreo.

«Estes objectivos estão associados, para além da garantia da prestação de serviços necessários ao País, à defesa do racional aproveitamento dos investimentos realizados pelo País no sector, potenciando a sua máxima produtividade. Como empresa estatal, as LAM devem prover o Orçamento Geral do Estado com os seus lucros, criar a ca-

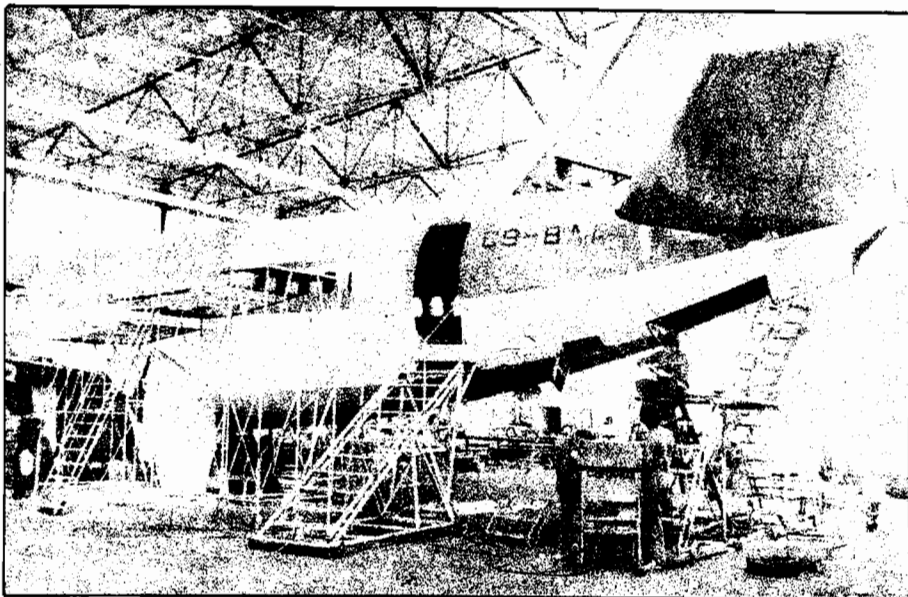
pacidade de autofinanciamento e reduzir os encargos em divisas necessárias à prossecução dos seus objectivos, o que tem sido alcançado sucessivamente desde a sua criação.

«Assume particular relevância a tarefa da transportadora aérea nacional na defesa dos interesses da RPM nesta área de actividade produtiva. Quer isto dizer que as LAM defendem a soberania nacional em relação às transportadoras aéreas estrangeiras que queiram operar na RPM, sejam regulares, irregulares, transportadoras aéreas nacionais de outros países ou operadores singulares. As LAM articulam-se, no sector da aviação civil com a Empresa de Aeroportos de Moçambique, TTA e Escola Nacional de Aviação Civil. As LAM possuem um centro de instrução onde desenvolvem a sua actividade formativa, que cobre desde a alfabetização, formação académica à formação de qualificação profissional. Esta compreende a manutenção de aviões e equipamento, pilotagem, serviço a bordo, tráfego, comercial, informática, etc. Em

tado pelo senhor Famoso André Timóteo, funcionário das LAM. Eis as partes mais importantes da referida carta:

«Foi precisamente no dia 18 de Fevereiro de 1984 que tomei o voo Tete-Lichinga TM-194. Levava duas

pastas e uma caixa de louça. As duas pastas recebi quando cheguei ao aeroporto de Lichinga e a caixa de louça ficou desaparecida, porque os pratos viam-se por dentro da embalagem. Quando cheguei no dia 20 de Fevereiro,



Um Boeing 737 das LAM em processo de revisão geral



A revisão geral de um Boeing 737 é um trabalho que envolve muitos trabalhadores especializados

1982 foram fornecidas 8200 horas de instrução em relação a todas as áreas da empresa. Este ano correspondeu ao esforço máximo de formação básica, pois nos anos seguintes houve uma redução de horas dedicadas para o efeito, devido ao tipo de formação.

«Tem particular realce a formação recente de pilotos, hospedeiras, mecânicos e despachantes de tráfego para o DC-10. As LAM possuem um simulador de voo de Boeing 737, onde foram formados a grande maioria dos pilotos do DC-10, que entraram na empresa sem qualquer experiência, em 1976. O nosso simulador presta também serviços de formação para empresas da região, tais como a TAAG, Royal Swazi, Air Tanzania e Zâmbia.

«As necessidades de formação são, no entanto, constantes, havendo que ser desenvolvidas em áreas ainda não contempladas. Por outro lado, e dada a estrutura da empresa, que concentra na sua produção uma larga gama de serviços e a ausência de estruturas de formação no exterior, sentimos dificuldades em enfrentar globalmente as necessidades nesta área da formação. Só para dar uma ideia do volume de formação de quadros necessários para a nossa empresa, vou apresentar-lhe um resumo das nossas actividades:

Manutenção de aviões, que envolve motores,

acessórios hidráulicos e pneumáticos, sistemas de oxigénio, reparação estrutural, máquinas-ferramentas, reparação de sistemas de emergência, de comunicações e navegação, de pilotos automáticos, de estofaria e manutenção de interiores de avião, etc.

— Manutenção de equipamento de placa, que são os carregadores hidráulicos, rampas de carregamento, grupos geradores de suporte de aviões e de emergência, arrancadores de motores de aviões, escadas, etc. Temos os transportes terrestres, que incluem pintura e serralharia.

— Gestão de «stocks» com um número de componentes de cerca de quarenta mil.

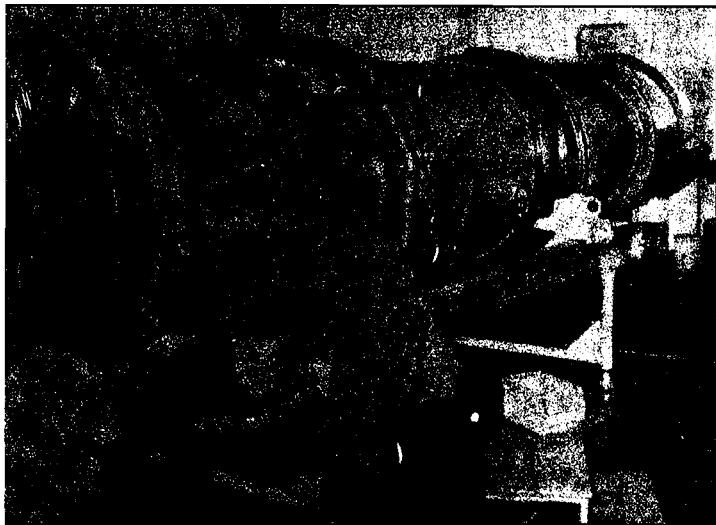
— Vendas.

— Tráfego e assistência a passageiros e carga.

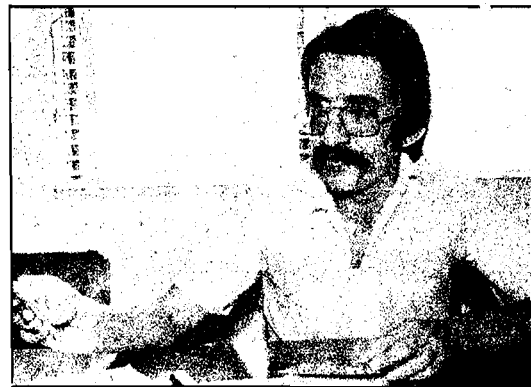
— Reservas.

— Pilotos. Planificação. Pessoal especializado em despacho de aviões e análise operacional. Pessoal de cabina. Pessoal de Contabilidade e Finanças. Gestão de Recursos Humanos. Informática, tanto de análise e programação como de manutenção de equipamento. Manutenção e Construção imobiliária, e respectivas instalações eléctricas e refrigerações. Hotelaria.

Nos últimos anos, a degradação dos serviços externos impôs que viessem a ser desenvolvidas internamente, criando necessidades muito diversificadas de formação.



Montagem de um motor de avião, após algumas substituições de unidades



«As soluções estão ligadas a aspectos conjunturais» — Eng.º Carlos Morgado, Director-Geral Adjunto das LAM

segunda-feira, fui atendido pelo senhor Famoso André Timóteo. Ele disse-me que telefonaria às outras escalas. Depois de doze dias sem nenhum resultado, tive de abandonar a cidade de Lichinga para a minha localidade. No dia 5 de Abril fui procurar saber se tinha sido localizada a minha caixa de louça. Em resposta, o senhor Timóteo pediu-me que fizesse a relação dos objectos que lá havia. Fiz e entreguei no dia 12 de Abril para depois, no dia 15 de Junho vir dizer-me que devia repetir a lista dos utensílios que estavam na caixa, porque a primeira tinha desaparecido e também não especificava bem.

«Cumprí e entreguei para, no mês de Agosto, voltar-me a dizer que «a sua bagagem, senhor, não era da responsabilidade das LAM, porque despachou e levou logo no mesmo voo, só se tivesse ficado é que seria da responsabilidade das LAM. Por isso desapareceu e não pode reclamar às LAM». Se-

nhores leitores, eu tenho o talão n.º TM 265955-Lichinga que devia identificar a minha bagagem, até agora tenho este talão e está colado no meu bilhete de voo».

Infelizmente, o caso deste leitor, não é o único. Há muitos outros, em que o sacrifício de meses ou anos de trabalho é desbaratado assim sem água vai nem água vem. A carta foi entregue à Direcção das LAM que, por seu turno, a encaminhou para a Direcção Comercial, a fim de dar solução ao problema. Gostaria, também de acrescentar que o sector que trata das reclamações e coisas do género não se pode considerar de um funcionamento eficaz. Notei, por exemplo, que tem tão poucos quadros que pouco poderão conseguir levar a bom termo as investigações sobre a série de queixas provenientes de todo o País.

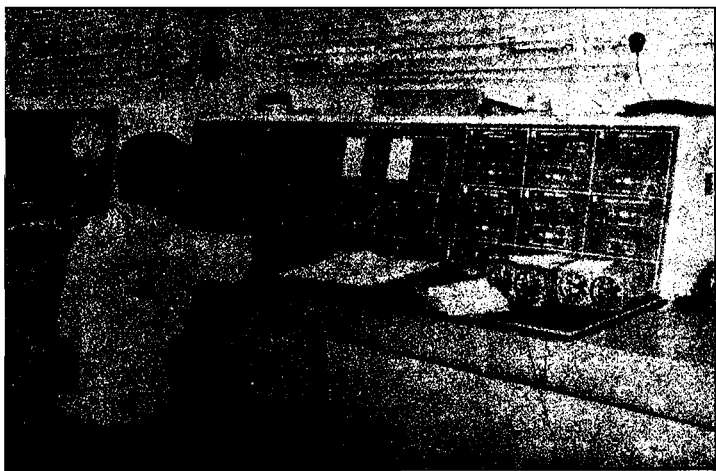
Quanto aos problemas apresentados pelos leitores Augusto Adolfo Manuel e Leonardo Gonçalves,

de Tete e Chimoio, respectivamente, a Direcção Comercial das LAM vai providenciar no sentido de reembolsar as importâncias que gastaram em bilhetes que não chegaram a utilizar.

A análise destas cartas dos leitores e de muitas outras, leva a concluir que, efectivamente, as LAM têm problemas de funcionários que não dão conta do recado ou que caíram no clima medíocre de não respeitar os passageiros e que mancham a imagem da companhia.

«As maiores dificuldades estão ligadas à formação de meios humanos, desenvolvimento da organização interna e métodos de trabalho que conduzem a correctas relações de trabalho — informou o Director-Geral Adjunto das LAM Engenheiro Carlos Morgado, que acrescentou:

«As outras dificuldades estão ligadas à situação actual do País e caracterizam-se pela irregularidade de fornecimento de sobressa-



Secção de instrumentos



Aspecto do banco de ensaio de sistemas de radar do Boeing 737

lentes, dos pagamentos de obrigações externas, carência de matérias-primas e produtos no mercado local e, no momento actual, carência de combustível de avião para a operação doméstica, que sofreu uma redução drástica.

«As soluções de saída desta si-

tuação estão ligadas a aspectos conjunturais, mas as LAM procurarão potenciar a utilização da sua capacidade disponível, no momento actual, em actividades externas, por forma a aumentar as suas receitas em divisas e, assim, per-

mitir a disponibilização de meios para a obtenção de sobressalentes, combustível e outros materiais necessários. Procuraremos igualmente, intervir, ao nível de gestão, para a redução dos custos em divisas». □

Combustível é o principal problema

A falta de combustível constitui a principal razão para que hoje se levantem todos os problemas que têm sido abordados em torno das LAM. Postos perante a falta de transporte, o cancelamento constante de voos, lançamos o nosso dedo acusador contra as LAM, porque é tudo quanto vemos — a necessidade de sermos transportados. Para a sua operacionalidade, as LAM dependem, tal como outras indústrias, de combustível, de peças sobressalentes e de outros factores de produção.

Em 1983, ano que se considera ter havido condições normais de abastecimento de combustível, as LAM transportaram 377000 passageiros, fazendo duas mil e quinhentas horas por avião. Este número reflectiu uma boa utilização da capacidade das LAM, em face de algumas limitações de infra-estruturas aeroportuárias, existentes na altura, tais como rádio-ajuda e iluminação de pistas. Em 1985, o problema das infra-estruturas aeroportuárias ficará definitivamente resolvido. No entanto, dadas as quotas de combustível previstas para este ano, serão insuficientes para o número de passageiros a transportar dentro do País.

Em 1983, as LAM transportaram 9000 toneladas de carga e este ano pelas mesmas razões atrás explicadas, a carga será reduzida. «Muita da carga que manuseamos em avião deveria ser transportada por via terrestre ou marítima. Não se justifica que estejamos a transportar moto-bombas, pois o que

deveríamos fazer era transportar peças sobressalentes para moto-bombas», assim se expressou o Engenheiro Carlos Morgado ao referir-se à sobrecarga que atingiu as LAM, em consequência da situação de guerra em que nos encontramos. Portanto, é justo que se estabeleçam critérios de qual a carga que efectivamente deve ser transportada de avião e, de entre a seleccionada, qual a prioritária.

Quanto às ligações entre as províncias, de que muitos leitores se queixam, o Engenheiro Morgado esclareceu o seguinte:

— De facto, produziu-se uma alteração profunda no esquema de ligações estabelecidas nos anos anteriores entre as províncias. Os cancelamentos efectuados reflectem a não existência de combustível nesses locais ou a sua irregularidade. Por exemplo, o voo Maputo-Tete-Lichinga não se pode realizar se ao mesmo tempo não houver combustível em Tete e Lichinga, porque se o avião tiver de levar combustível de Maputo para realizar o voo sem se abastecer tem de reduzir o número de passageiros. É preciso reparar que depois de Lichinga o avião tem de ir a algum aeroporto abastecer-se. Sem isso o avião só poderá sair de Maputo com 80 passageiros. A necessidade de levarmos o máximo de combustível conduz-nos, necessariamente, à redução de passageiros e de carga.

Com esta situação é natural que se não pratiquem as ligações entre as províncias, quando as suas

escalas não disponham de combustível para reabastecer o avião. Aliás, tais ligações representam uma percentagem bastante reduzida em relação ao tráfego global das LAM. É o caso da ligação Lichinga-Tete, que representa 1,5 por cento, enquanto que Maputo-Beira representa 30 por cento e Maputo-Nampula 16 por cento.

Resta acrescentar que as LAM apenas vendem bilhetes só com requisições oficiais e a passageiros que adquirem bilhetes em divisas. Quanto aos passageiros considerados normais não existe possibilidade alguma de viajar. Trata-se de uma situação de guerra, em que cada componente social deve assumir a sua responsabilidade de gestão dessa mesma situação particularmente quando não existem outras alternativas.

Devido, igualmente à redução de combustível disponível, neste momento não há, praticamente aceitação de carga, ficando de uma vez por todas esclarecida a situação das constantes pressões exercidas pelos utentes das LAM no sentido de mandar tudo por avião.

Fica mais que claro que o pessoal das LAM estará numa situação de subaproveitamento porque a quantidade de trabalho vai diminuir. Mas se esta diminuição é justo desejar que a qualidade melhore com a desafetação de pessoal comprovadamente corrupto e vadio, com a atribuição de estímulos aos melhores trabalhadores, quer os do ar, quer os de terra.