

QUEREMOS FAZER DA LAM ESPELHO DA NOSSA VITÓRIA

1980-05-15 Notícias

— Discurso de Marcelino dos Santos na reunião com os trabalhadores da ex-DETA

Conforme demos a conhecer na nossa edição de ontem, foi extinta na madrugada de ontem a DETA e criada no seu lugar a LAM — Linhas Aéreas de Moçambique. O facto foi anunciado no decorrer de uma reunião com os trabalhadores da companhia extinta e que foi orientada por Marcelino dos Santos, membro do Comité Político Permanente e Secretário do Comité Central para a Política Económica do Partido FRELIMO, na sua qualidade de chefe da Comissão de alto nível designada pelo Presidente Samora Machel para actuar naquele sector, no quadro da Ofensiva Política e Organizacional em curso em todo o nosso País.

Eis, na íntegra, o discurso proferido na ocasião por Marcelino dos Santos:

Qual o objectivo desta reunião? Foram certamente informados que vamos falar da DETA.

Sabemos que estão aqui presentes, para além dos trabalhadores da DETA, outros trabalhadores de vários sectores do Ministério dos Correios, Telecomunicações e Aviação Civil, da Direcção Nacional de Aviação Civil, dos Serviços de Aeronáutica Civil, da COMAG, da HELMO, da ANAVIA, da Migração, da Polícia de Transportes e Comunicações, da Alfândega, da Polícia Aduaneira e do Serviço Meteorológico de Moçambique.

Nós é que solicitámos a vossa presença porque consideramos que não é possível falar da DETA, sem a presença dos vários sectores que de forma directa ou indirecta contribuem para a actividade da DETA.

Não podemos isolar os problemas da DETA nem tentar a sua solução sem termos em consideração de uma forma global todos aqueles que participam na prestação do serviço público que é o transporte aéreo.

Também estão aqui presentes representantes da DETA, das suas delegações regionais e do exterior.

Estamos todos aqui presentes para transmitirmos as nossas experiências e contribuímos para se encontrar as soluções dos nossos importantes e graves problemas.

Todos sabemos que no nosso País atravessamos uma fase exaltante:

— Fase da Ofensiva Política e Organizacional, fase do arranque para a vitória contra o subdesenvolvimento. Acabamos de entrar na década da vitória sobre a fome, a nudez, a doença e o analfabetismo.

Todo o nosso povo está engajado nesta batalha decisiva, batalha esta que foi lançada e está a ser pessoalmente dirigida por Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique e que atinge todo o nosso País.

A Ofensiva Política e Organizacional dirigida por Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique atinge de forma directa o Aparelho de Estado e os pontos mais sensíveis da nossa economia, em particular os Portos e Caminhos de Ferro, as fábricas, abastecimento, APIE, etc.

A acção do nosso dirigente máximo faz desencadear por todo o País em cada sector e a todos os níveis um movimento impetuoso que está a desalojar os sabotadores, os incompetentes, os indisciplinados, os infiltrados, os preguiçosos, os ladrões, os bêbados, os arrogantes, os prepotentes, os oportunistas.

O Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República visitou as empresas de prestação de serviço aéreo.

Visitou a DETA, a COMAG e a HELMO.

Também visitou o aeroporto. E porquê?

Porque é fundamental o papel que representa o transporte aéreo no nosso País, principalmente nesta fase em que os nossos meios de comunicação marítima, rodoviária e ferroviária estão longe de corresponder às nossas necessidades.

A deslocação rápida de pessoas e carga e o trabalho aéreo que é possível realizar com todos os meios aéreos, constitui muitas vezes uma solução eficaz e rápida para a resolução de problemas de emergência.

1) São quadros do Partido e Estado, são técnicos que são necessários para as Províncias, para as fábricas, as machambas, as minas, as centrais eléctricas, cuja chegada não pode sofrer atrasos.

2) É uma fábrica paralisada em Nampula pela falta de uma peça acabada de fabricar em Maputo que é necessário transportar pela via mais rápida.

3) É um ferido grave que é preciso evacuar de Tete para o Hospital Central de Maputo.

4) São grandes culturas de algodão em Montepuez que necessitam de ser fumigadas num certo período de tempo.

5) São as cartas dos nossos familiares em Lichinga que transmitem notícias que todos gostamos que sejam actualis.

6) É a fruta de Angónia, os pêssegos que gostamos de comer tanto

em Pemba, em Quelimane, em Xai-Xai, como aqui em Maputo, na festa da passagem do ano.

7) São os nossos amigos e convidados a quem queremos proporcionar uma estada na Inhaça ou no Bazaruto.

Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique visitou também o aeroporto.

O aeroporto é, como muitas vezes foi dito, a sala de visitas do nosso País. É um local de encontro onde se reforça a Unidade Nacional, é um local de convívio entre os povos. É o lugar que fica na imagem do passageiro que parte, do passageiro que chega.

Por isso, o aeroporto deve merecer a nossa especial atenção.

O que verificou Sua Excelência o Presidente Samora na sua visita à DETA e Aeroporto no dia 10 de Março?

— Desorganização completa:



Marcelino dos Santos, dirigindo-se aos participantes da reunião que culminou com a extinção da DETA

— Falta de limpeza e de higiene; — Desarrumação; — Falta de direcção no Aeroporto, confusão de estruturas;

— Trabalhadores sem fardamento, quando o sector de fardamento está cheio de material; — Restaurante, cozinha e bar do Aeroporto muito sujos e desorganizados;

— Nos armazéns da DETA encontraram-se muitos produtos, alguns dos quais desde 1975 não são servidos nos nossos aviões, e que se encontravam deteriorados.

No seu histórico discurso de 18 de Março em que foi declarada solenemente guerra ao inimigo interno, Sua Excelência o Presidente Samora Machel apontou exemplos concretos do que encontrou:

— Cigarros nacionais e estrangeiros já deteriorados;

— Vinhos, bebidas finas (whisky, cognac, gin, champanhe, aguardente, licore, vodka) alguns já estragados;

— Perfumes e água de colónia (Carven, Madame Rochas, Moustache, etc.) e isqueiros de luxo que não eram vendidos a bordo;

— Milhares de pacotinhos de leite em pó apodrecidos;

— Toalhetes de rosto estragados; — Mantas novas de casal cortadas aos pedaços, e disseram que era para a limpeza;

— Grandes quantidades de tecidos para fardamento armazenadas e os trabalhadores da DETA sem farda;

— Capulanas;

— Bolachas;

— Sabonetes.

A utilização de todos estes produtos tornaria os nossos voos mais agradáveis, transformaria os longos percursos que muitas vezes fazemos em boas recordações. Enfim, os aviões da DETA não seriam comparados, como o são, a «camiões voadores».

O pessoal navegante de cabine não teria de se refugiar na cauda do avião, porque não tem a coragem

de aparecer perante o passageiro e ter, que responder negativamente às suas solicitações.

Durante a visita de Sua Excelência o Presidente, também foram encontradas na terminal de carga peças necessárias à manutenção dos aviões que lá se encontravam já há muito tempo.

Isto revela desorganização interna, falta de controlo.

Toda esta situação choca violentamente com a perspectiva e os objectivos que nós propusemos nesta década de 80/90. Era necessário responder tomando medidas enérgicas para inverter a situação.

Por isso, Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique nomeou imediatamente uma comissão de alto nível para a DETA.

A tarefa que a Comissão recebeu foi de:

— Conhecer, analisar profundamente a situação e os problemas da

DETA, apurar os níveis de responsabilidade e propor medidas de solução.

Para cumprir os seus objectivos, a Comissão realizou longas reuniões com diversos sectores da DETA: A Direcção da DETA e os seus vários departamentos (Operações, Manutenção, Comercial, Finanças, Tráfego e Comunicações); os Pilotos; o Pessoal Navegante de Cabine; a Célula do Partido.

A Comissão está agora na fase final dos seus trabalhos.

As várias reuniões com os sectores que apontámos permitiram um certo conhecimento da situação da DETA, dos graves problemas que afectam a empresa e das medidas imediatas que importa tomar.

Estamos aqui reunidos com todos os trabalhadores da DETA porque queremos a vossa participação na busca das soluções.

Queremos que todos os trabalhadores contribuam, que todos os trabalhadores se pronunciem.

Este é um hábito nosso, é uma tradição do nosso Partido FRELIMO. Queremos porém, antes de dar a palavra, apresentar a todos os trabalhadores a situação que a Comissão encontrou na empresa.

O que era e o que é a DETA?

A DETA (Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos), foi criada em 1936 como um departamento dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique.

Não tinha autonomia de gestão económica e financeira. A empresa não tinha preocupação de austeridade e rentabilidade porque os seus prejuízos eram suportados pelos elevados lucros provenientes dos Portos e Caminhos de Ferro.

O seu desenvolvimento estava condicionado às exigências impostas pelo Governo Colonial e à condição de não fazer concorrência com os TAP.

Com a guerra colonial, a DETA começa a desenvolver-se e atinge o seu ponto mais alto na fase final da Luta de Libertação Nacional.

Ela cresce para responder às exigências do transporte interno do exército colonial.

Cresce pois numa base fictícia que atinge a ruptura com a Independência Nacional.

A DETA era um departamento de elite dentro dos Portos e Caminhos de Ferro (pilotos, mecânicos, pessoal navegante de cabine).

Estes aspectos constituem a causa de muitos dos problemas que herdámos e que foram ganhando maior dimensão, não permitindo que fossem resolvidos de forma global, porque não foram oportunamente identificados, interpretados, isolados e combatidos na devida altura e de uma forma correcta.

A Comissão nomeada por Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique ao iniciar os seus trabalhos, levava consigo, pelas experiências já vividas pelos seus elementos, a ideia, a imagem que todos fazemos da DETA:

— Desorganização, confusão, des-

bunda é um «marionette» do Director, é um submisso cumpridor das suas ordens.

2. OPERAÇÕES

— Falta de regulamentos actualizados. Interpretação oportunista e demagógica dos regulamentos existentes. Isto também se verificou noutros sectores.

— Isto provoca um conflito permanente entre Operações e Manutenção, não se encontrando o ponto de equilíbrio;

— Desorganização e incompetência no sector de escalas. Isso gera conflitos sucessivos e descontentamento no pessoal navegante;

— A nível dos pilotos encontramos: Falta de unidade, grupismo, antagonismo com base na nacionalidade, experiência política e profissional;

— Contradições constantes com a Direcção e o sector de Manutenção;

— Casos de choque entre Pilotos, Co-pilotos e Pessoal Navegante de Cabine;

— Discriminação e diferenças salariais. Exemplo: Co-pilotos moçambicanos dos «ab-initio» que não auferem o salário devido;

— Não apresentação dos seus problemas na estrutura ou local respectivo — elevada produção epistolar. Qualquer problema é directamente exposto ao Ministro por carta;

— A nível de Pessoal Navegante de Cabine: Falta de unidade, intrigas. Fraco nível de consciência política, alienação em relação ao processo revolucionário no nosso País. Falta de condições e meios de trabalho a bordo. A DETA transformada em «Caixote de Lixo Voador». Escalas e horários de trabalho inadequados e desorganizados. Grandes dificuldades no exterior (nos hotéis, nos vistos de entrada, no montante e utilização dos subsídios, na assistência médica).

3. MANUTENÇÃO

— Queda do nível de manutenção (tendência crescente para a sua efectivação no exterior, quando a mesma era realizada no País);

— Choques entre a Manutenção e Operações;

— Más relações de trabalho entre o responsável do sector e outros trabalhadores (auto-suficiência do responsável);

— Inexistência de uma política de formação de moçambicanos: Não utilização dos técnicos estrangeiros na sua formação;

— Falta de perspectiva clara em relação à contratação (recrutamento e renovação) de técnicos estrangeiros.

4. DEPARTAMENTOS DE CONTABILIDADE E FINANÇAS, COMERCIAL E APROVISIONAMENTO

— As finanças e contabilidade da DETA estão completamente desactualizadas e desorganizadas (atrasadas há mais de quatro anos). As despesas da DETA são superiores às suas receitas;

— Falta de controlo das dividas provenientes da emissão de bilhetes, quer pela DETA quer por outras companhias;

— Não acompanhamento das tarifas internacionais. Não elaboração do respectivo estudo económico justificativo;

— Não foi efectuado nenhum estudo para actualização das tarifas nacionais;

— Aquisição de equipamento e utensílios (pacotes de açúcar, sacos de enjoo, talheres e outros artigos) no exterior, sem atender às possibilidades locais.

5. FORMAÇÃO PROFISSIONAL

— Inexistência de uma perspectiva de carreira profissional para os trabalhadores da DETA (exemplo: Pilotos e P.N.C.), o que origina a falta de estímulo para se atingir maiores níveis de qualificação. Afirma-se que «na DETA não há carreiras profissionais»;

— Obstáculos à formação de moçambicanos aos vários níveis. Afirmaram-nos que o Director Executivo teria dito que «é um esforço em vão a formação de moçambicanos, porque estes fogem do país após adquirirem a qualificação, e que é preferível formar estrangeiros»;

— Os poucos moçambicanos que aumentaram os seus conhecimentos não são depois convenientemente aproveitados (exemplo: na Manutenção), e não vêem mudança na sua situação;

— Elevado investimento em equipamento de formação profissional, com um baixo nível de utilização (exemplo: laboratório de línguas, simulador, equipamento fotográfico);

— Há uma nítida manifestação de desprezo pela capacidade de os moçambicanos se formarem. Chega-se ao ponto de se contratarem estrangeiros no exterior para se virem formar no nosso País.

6. RELAÇÕES E MÉTODOS DE TRABALHO

— A Comissão, ao analisar com os vários sectores a situação da DETA, verificou ainda que não existem métodos correctos de trabalho baseados na discussão colectiva dos problemas e na unidade na tomada de decisões, o que origina: Departamentalismo, indisciplina, absentismo, liberalismo, individualismo, intimidações e medo. Houve quem tivesse a ousadia de proceder a intimidações junto de Pilotos, P.N.C., mesmo durante os trabalhos da Comissão de Alto Nível. Disseram-nos: «não falei com medo de represálias»;

— Frustrações. Tudo isto favorece a acção do inimigo: Caso Rolando Mendes e do representante da DETA na Suazilândia, que roubou dinheiro da DETA e fugiu.

7. O PARTIDO FRELIMO NA DETA

— O Partido não se sente na DETA; — Há membros mas não há Partido;

— Há membros do Partido nomeados contra a vontade dos trabalhadores (exemplo: o actual Director Provincial dos Transportes da Zambezia);

— O nível da acção das Organizações Democráticas de Massas é deficitária;

— A fraca acção do Partido dá margem de manobra às acções inimigas;

— Há membros do Partido em lugares de chefia e responsabilidade sem a adequada preparação o que contribui para a má imagem do Partido;

— Há exemplos de actuação incorrecta por parte de alguns membros do Partido (intimidações);

— Há uma desmobilização geral dos trabalhadores.

Estes foram os aspectos negativos mais salientes que a Comissão registou no decurso do seu trabalho e que apresentámos de uma forma sintética.

Como atrás dissemos interessa-nos agora alargar o nível das contribuições a todos os trabalhadores para o enriquecimento das soluções.

Vamos agora dar a palavra a todos os presentes. Façam o favor.

*

(Neste ponto e durante horas, os vários trabalhadores presentes fizeram as suas intervenções, para se referirem dos diversos problemas que enfermavam a ex-DETA. Depois das intervenções dos trabalhadores e após um breve intervalo, Marcelino dos Santos prosseguiu.)

*

Acabámos de ouvir as várias intervenções.

Elas traduziram-se em contribuições ricas e importantes, para o nosso trabalho.

Deram ao nosso trabalho a consciência e grandeza que resultam da participação colectiva e organizada de todos os trabalhadores.

Verificámos que as intervenções foram abertas e francas.

Começámos a combater o medo entre nós. É uma vitória. Porque na República Popular de Moçambique não há lugar para a intimidação, a chantagem, a restrição da liberdade de expressão, para o medo.

Lutámos durante anos e conquistámos a Independência exactamente para exercermos o direito de falarmos livremente dos nossos problemas e de apontarmos as respectivas soluções, nos lugares e momentos apropriados.

Todo o cidadão tem o dever de denunciar imediatamente qualquer manobra que vise intimidar ou assustar quem quer que seja.

Vamos ser implacáveis para com os chantagistas e seremos severos para com os medrosos, ou inconsistentes ou oportunistas.

E mais. Devemos, como moçambicanos e patriotas, ter a coragem a todo o momento de denunciar, impedir intransigentemente, todas as acções que objectivamente minem a nossa economia, as bases do nosso Estado Popular.

Não podemos ficar indiferentes e passivos perante acções de sabotagem, desleixo, incuria, negligência, corrupção, preguiça, desorganização, (Continua na página seguinte)

QUEREMOS FAZER DA LAM ESPELHO DA NOSSA VITÓRIA

(Continuado da página anterior)

falta de brio profissional. Não devemos ficar indiferentes quando vemos um colega cometer actos contra o nosso País. Não podemos ficar indiferentes quando vemos colegas roubarem camarão, marfim e outros objectos de valor.

Ai todos somos da Segurança, todos somos vigilantes.

O que Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique constatou na DETA e referiu no seu histórico discurso de 18 de Março, foi:

— Sabotagem organizada;
— Um processo para liquidar a empresa;

— Desleixo, desorganização, apatia, imobilismo, departamentalismo, indisciplina.

Isto também acabámos todos nós de constatar.

Em conclusão: na DETA há um processo gradual de DESESTABILIZAÇÃO.

Quais as causas de desestabilização?

FALTA DE PERSPECTIVA DO PAPEL DA AVIAÇÃO CIVIL E DA DETA

Constatámos que o sector da Aviação Civil permanece praticamente intocável desde a Independência.

Isso porque não se conseguiu ainda definir uma concepção clara e uma política de Aviação Civil no nosso País. Não se conseguiu inserir a acção da Aviação Civil no contexto do desenvolvimento global do nosso País nem no contexto regional e internacional.

O sector não está coerentemente estruturado:

— A D.N.A. Civil criada em 1976 não tem atribuição e responsabilidades definidas;

— A DETA nunca adquiriu o estatuto de empresa estatal, conforme Directiva do III Congresso;

— Os Serviços da Aeronáutica Civil, que na era colonial eram um braço da autoridade aeronáutica portuguesa, apenas cortaram a sua dependência com a «Metrópole» mas não alteraram minimamente a sua estrutura e métodos de trabalho;

— A COMAG é o somatório de empresas privadas de táxi aéreo e de oficinas de manutenção também sem qualquer estatuto;

— A COMAG e a HELMO foram praticamente destruídas.

A falta de definição clara das competências atribuídas a cada uma dessas estruturas e das respectivas áreas de actuação provoca zonas de sobreposição que originam a confusão e a dificuldade de controle e responsabilização.

É o que se passa na DETA. A DETA apesar de ser uma empresa do sector produtivo, escapa a uma efectiva direcção e controle do Aparelho de Estado.

Como anteriormente dissemos, na DETA não há plano.

Qual o significado e consequências disto?

A não elaboração do plano significa que não foi interiorizado nesse sector, o papel e a importância da planificação.

E num País como o nosso que constrói o Socialismo, o que só é possível realizar com a planificação, não há lugar para quem não quer planificar.

Não planificar, opor-se ao carácter imperativo da planificação, constitui uma posição clara de travar a construção do Socialismo no nosso País. É uma atitude de sabotagem.

Como na DETA não há planificação, o que predomina é a improvisação, é a desorganização.

Como não há planificação, não há contribuição dos trabalhadores no seu processo de elaboração. Por consequência, o trabalhador não considera o sector onde trabalha como seu sector, o trabalhador não assume de uma forma consciente as tarefas do seu sector.

Não assumindo o seu sector, a empresa para ele é um corpo estranho.

Assim os trabalhadores não têm a concepção global dos objectivos da empresa, empresa que será integrada no processo global do desenvolvimento económico e social do País.

Se não conhecem a empresa, não podem ter a sensibilidade da globalidade do processo de desenvolvimento económico e social do País.

Não sentem que a empresa existe para servir o Povo, para servir o País.

A questão de planificação é uma questão intimamente ligada ao problema da direcção da empresa. Está ligada à aplicação dos métodos correctos de direcção.

No caso da DETA, encontramos que a acção de desagregação e desestabilização é resultado de uma falta de definição correcta do que deve ser a Aviação Civil, do que deve ser uma empresa de transporte aéreo no nosso País.

Ao longo destes anos, as concepções sobre o papel da Aviação Civil têm aparecido como nebulosas, à frente dos nossos olhos.

Houve tentativa das anteriores Direcções da DETA para melhorar os serviços de transportes aéreos.

Mas essas tentativas esbarravam sempre na pessoa do Director Nacional da Aviação Civil.

E porquê na pessoa do engenheiro Eugénio Picolo?

No nosso Partido temos o método de analisar a personalidade de uma pessoa tomando também como ponto de referência a sua vida passada, a sua origem de classe.

As pessoas não nascem com todas as qualidades que caracterizam o homem novo, construtor da nova sociedade.

O homem transforma-se, o homem elimina as suas insuficiências, o homem adquire as novas qualidades que fazem dele o exemplo, que fazem dele o modelo a seguir.

A transformação do homem passa necessariamente pela sua integração na vida do povo e pela sua assimila-

ção de valores que a sua Pátria era Moçambique.

Quando surgem momentos de graves divergências na solução de questões de defesa dos interesses da DETA em relação a certas imposições dos TAP, fruto da nostalgia do passado colonial, o engenheiro Picolo soube defender os nossos interesses, soube defender a nossa causa.

O engenheiro Picolo é nomeado Director Nacional da Aviação Civil.

A partir de certa altura passa a acumular a tarefa de Director Executivo da DETA.

No entanto, a sua prática de Direcção, os seus métodos de trabalho no dia a dia da vida da DETA, demonstraram-nos que o processo revolucionário no nosso País ainda não tinha sido assumido pelo engenheiro Picolo.

Repetimos,

- a sua arrogância,
- o seu espírito belicoso,
- o seu autoritarismo,
- o seu espírito de sabe-tudo
- o seu liberalismo,
- o seu individualismo,

tudo isto ele não tinha conseguido eliminar.

Não soube desencadear verdadeiramente o combate interno para assumir os novos valores.

Esse combate interno era tanto mais necessário quanto o seu estatuto e as suas elevadas responsabilidades o exigiam.

Hoje podemos dizer:

— Nós exigimos do engenheiro Picolo mais do que ele seria capaz de dar;

— Ele não estava preparado política e ideologicamente para assumir tarefas de tão alta responsabilidade.

Por isso, os aspectos negativos da sua personalidade fizeram acumular acções e métodos de trabalho incorrectos, vieram reforçar a acção de desestabilização que encontramos na DETA.

Queremos aqui afirmar com força que tudo quanto dissemos para caracterizar o engenheiro Picolo não significa que estejamos a pôr em causa a sua qualidade de patriota, a sua qualidade de moçambicano.

Queremos afirmar aqui que tudo o que dissemos sobre o engenheiro Picolo é fruto de investigações que a Comissão fez, é fruto das contribuições valiosas dos trabalhadores da DETA.

Quando apresentamos ao engenheiro Picolo o seu retrato é para lhe dizermos com toda a franqueza: — o combate interno é difícil, esse combate de eliminarmos as nossas insuficiências.

Quando lhe pomos o seu retrato à frente não é para o destruir. É para o construir, ou antes, para o reconstruir.

A acção do nosso Partido FRELIMO é transformar os homens, é transformar as mentalidades. É criar um homem novo num mundo novo, num mundo diferente daquele em que o engenheiro Picolo viveu e que o moldou.

Queremos aqui anunciar que a partir deste momento o engenheiro Picolo é demitido das suas funções de Director Nacional da Aviação Civil e de Director Executivo da DETA.

Vão ser-lhe atribuídas novas tarefas.

Queremos também clarificar o caso do Director-Adjunto da DETA, Gabriel Mabunda.

Porque é que Gabriel Mabunda foi colocado numa tarefa de responsabilidade na DETA?

— O primeiro ponto de referência é o facto de ele ter demonstrado aparentemente qualidades políticas que o tornaram membro do Partido;

— As suas qualidades profissionais não correspondiam às necessidades exigidas pela tarefa que lhe incumbiram de Director-Adjunto.

Podia ter crescido profissionalmente, no entanto acaba por se tornar um seguidor, um aplicador automático, mecânico, das orientações que lhe eram dadas pelo senhor engenheiro Picolo.

Ele é detido não por incapacidade, não por incompetência.

Ele é detido por corrupção e por interpretação abusiva, incorrecta e demagógica das orientações traçadas na DETA por Sua Excelência o Presidente Samora Moisés Machel.

Gabriel Mabunda é igualmente demitido das funções que desempenhava na DETA.

O QUE VAMOS FAZER DA DETA?

A DETA está doente, a DETA não nos serve. Não é por demitirmos o Director e o Director-Adjunto que a situação se alterará de forma significativa.

É um problema mais de fundo. É um problema de concepção e de estrutura. Como deve ser concebida uma empresa de transportes no nosso País?

— Para nós, essa empresa deverá ser necessariamente uma empresa estatal, componente importante do desenvolvimento do sector estatal da economia do País. Ela participará de forma organizada e planificada no desenvolvimento económico com vista à satisfação das necessidades fundamentais do Povo;

— Essa empresa deverá ser o principal agente executor e dinamizador dos objectivos definidos pelo Partido FRELIMO para o sector do transporte aéreo de passageiros, carga e correio;

— Através do aumento constante da produção e da produtividade, através da organização científica do trabalho e com base no princípio do cálculo económico, ela deverá gerir os excedentes que permitam o seu autofinanciamento e a sua participação nas receitas do Estado;

— Esta empresa deverá aplicar, nos seus métodos de trabalho, o centralismo democrático — Direcção centralizada e participação activa dos trabalhadores, através da criação de colectivos de trabalho a todos os níveis, ela deverá apoiar e estimular a iniciativa criadora das massas trabalhadoras;

— Ela deverá assumir no campo da formação profissional importantes tarefas a desenvolver com a organização sistemática de cursos que permitam a elevação continua do nível político, científico e cultural dos trabalhadores, e a consequente melhoria da segurança no trabalho;

— Deverá garantir as condições e meios necessários à prática da emulação socialista por forma a activar a iniciativa criadora dos trabalhadores e o seu engajamento na produção e produtividade e na melhoria constante da qualidade do serviço prestado e no cumprimento das metas do Plano;

— Esta é a empresa que queremos, esta é a empresa que servirá os interesses do nosso Povo, que servirá a construção do socialismo no nosso País.

Perguntamos: têm sido estas as características da DETA?

Se não são, vamos então acabar com a DETA. Vimos que a DETA está doente. Vimos que a DETA não serve. Estamos aqui para proceder ao seu enterro. Não queremos mais a DETA.

A DETA tem gosto, tem sabor do passado. Não significa DETA — Direcção de Exploração dos Transportes Aéreos?

Quem lhe deu este nome? Vamos acabar com o peso do próprio nome.

A partir de hoje a DETA deixa de existir.

A partir de hoje é criada uma nova empresa nacional — a L.A.M., LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE.

A nova empresa está criada e para dirigir a nova empresa e para iniciar a imediata execução de tarefas é nomeado o Comandante José Bacelar, como Director.

O Director José Bacelar acumulará também de imediato o cargo de Director-Geral da ANAVIA.

Deverá criar as condições para a próxima extinção desta empresa e a sua integração no Departamento Comercial da L.A.M.

Estamos aqui a dar-lhe o martelo para ele exercer o poder que lhe confiamos.

Deverá saber exercer esse poder, deverá saber aplicar o martelo.

O que queremos dizer com isto?

O Director possui os mais amplos poderes para a tomada de decisões na realização dos objectivos da empresa, no consequente cumprimento do Plano.

Ele é o responsável máximo da empresa, responde pelas actividades da empresa perante o seu Ministro.

O Director deverá imediatamente coordenar a elaboração do regulamento interno da L.A.M. e de outros regulamentos necessários para assegurar desde já um elevado nível de organização da empresa, uma disciplina de ferro.

O Director deverá dirigir o combate contra a indisciplina, o desleixo, a preguiça, a negligência, a falta de pontualidade, o atraso injustificado.

Ele deve dirigir o combate contra o espírito de grupismo, contra o departamentalismo. Não deve permitir a mínima manifestação de racismo na empresa. Não deve hesitar em punir os faltosos, os agressores à nossa linha política.

Ele centraliza o poder. Não o fraciona, não o divide.

Na L.A.M. existirá um Departamento Técnico que fará a coordenação da exploração dos meios aéreos e equipamentos; será preocupação constante deste Departamento garantir uma planificação correcta dos meios humanos, em especial das tripulações, e uma manutenção de elevada qualidade dos aviões e outros equipamentos. Para assumir a direcção deste Departamento é designado o engenheiro Carlos Morgado.

Estas medidas que anunciamos são o início do desencadeamento de acções que farão da nova empresa um verdadeiro espelho da nossa Revolução. Outras medidas serão tomadas posteriormente para a resolução dos inúmeros problemas que a Comissão detectou.

Em relação ao Partido na nova empresa, constatámos que a Célula do Partido que existe actualmente enfrenta graves problemas.

Torna-se necessária aqui, uma acção energética e concentrada a nível do Partido.

Uma brigada da Sede Nacional do Partido irá iniciar de imediato uma actividade de apoio político e organizacional junto da Célula do Partido da nova empresa.

Como deverá ser o novo trabalhador da L.A.M.?

— A L.A.M. é uma nova empresa;
— A DETA — essa é o passado que escangalhámos, que destruímos.

— é o velho;
— o conservador;
— o reaccionário.

— A L.A.M. é o novo.

— o progressista;
— o revolucionário;
— o internacionalista.

— Os trabalhadores da L.A.M. devem desalojar das suas cabeças o inimigo, que é a DETA.

— Já não será a DETA que dirigirá as vossas acções.

— Já não existe a DETA que se caracterizava pela

— indisciplina,
— corrupção,
— liberalismo,
— desorganização, etc.

— O trabalhador da L.A.M. é o patriota, é o internacionalista. Ele preocupa-se com a sua formação política, é um defensor do socialismo. Ele preocupa-se com a imagem da empresa no nosso País, ele preocupa-se com a imagem do nosso País que ele transporta para o estrangeiro.

— O trabalhador da L.A.M. cultiva as boas maneiras

— a cortesia,
— a amabilidade,
— a delicadeza,
— o bom trato,
— a solidariedade

tanto nas suas relações com os colegas como com o público a quem serve.

— O trabalhador da L.A.M. tem brio profissional, está consciente da necessidade de elevar constantemente o seu nível técnico e profissional para um domínio e compreensão cada vez maiores das tarefas que executa.

— O trabalhador da L.A.M. deve ser um combatente da ofensiva contra o subdesenvolvimento. Um trabalhador consciente do papel estratégico a desempenhar pela sua empresa nesta década que agora iniciamos.

Acabámos esta fase dos nossos trabalhos. Indicámos as linhas principais que deverão orientar a partir de hoje as vossas vidas.

Podemos dizer que verificámos já alguns sucessos neste sector de actividade económica do nosso País, após a visita efectuada por Sua Excelência o Presidente do Partido FRELIMO e Presidente da República Popular de Moçambique. Verificámos isso particularmente na COMAG, na HELMO e nos próprios serviços do Aeroporto.

Mas isto ainda é pouco, queremos mais, somos ambiciosos. Queremos fazer da L.A.M., espelho da nossa vitória contra o subdesenvolvimento na década de 80-90.

Queremos que a L.A.M. seja um corpo com todos os seus órgãos correctamente coordenados.

O Piloto coordenado com o Mecânico da Manutenção, o Pessoal Navegante de Cabine coordenado com o condutor que o transporta de casa para o aeroporto, o Pessoal de Tráfego coordenado com a Migração.

Quando estamos coordenados significa que a nossa consciência política é elevada, significa que estamos sensibilizados para o detalhe mais pequeno do nosso sector de trabalho.

A solução do mais pequeno pormenor, dentro dos muitos pequenos pormenores é o segredo da nossa vitória.

A vitória depende sobretudo do esforço, do sacrifício, do entusiasmo, da dedicação de todos vocês trabalhadores da L.A.M.

O combate que agora iniciamos é árduo e constante.

Com este combate construiremos o futuro promissor, o socialismo, futuro pelo qual vale a pena a luta e o sacrifício de hoje.

Temos a certeza da vitória. A certeza da vitória dos trabalhadores.

Viva a FRELIMO nosso Partido de Vanguarda!
Viva o Camarada Presidente Samora Moisés Machel!
Viva a Ofensiva Política e Organizacional!
Viva a Década da Vitória sobre o Subdesenvolvimento!
Viva a nova empresa L.A.M.!
Viva os trabalhadores organizados!
A Revolução Vencerá!
O Socialismo Triunfará!

A LUTA CONTINUA!



Comandante José Bacelar, Director da nova empresa, Linhas Aéreas de Moçambique (LAM)

ção dos novos valores que o processo revolucionário faz inevitavelmente surgir.

Essa transformação é permanente, é um processo contínuo de assimilação e de rejeição.

Vejamos quem é o engenheiro Picolo, donde veio, a sua trajectória, se houve ou não transformação na sua personalidade.

— O engenheiro Picolo foi um oficial da força aérea colonial portuguesa;

— Fez um curso de especialização da NATO nos Estados Unidos da América;

— Após o Golpe de Estado de 25 de Abril participou no Governo Provisório de Soares de Melo;

— Quando assinámos os Acordos de Lusaka, estabeleceu-se o princípio da formação de um Governo de Transição;

— O engenheiro Picolo fez parte deste Governo de Transição como Ministro dos Transportes pela parte Portuguesa;

— Com a Independência Nacional, o engenheiro Picolo, porque nasceu em Moçambique, é cidadão moçambicano nos termos da Lei da Nacionalidade.

A estrutura mental do engenheiro Picolo foi moldada por uma educação e vivência fascista e colonial.

Todo o seu processo de educação forma-o como elemento para servir uma causa contrária à do nosso povo. Mas o engenheiro Picolo procura fazer um combate interno para eliminar as concepções que o formaram estruturalmente.

Nós não devemos menosprezar estas situações. O engenheiro Picolo soube manter-se moçambicano, sou-



Aspecto da reunião com os trabalhadores dos diversos sectores do Ministério dos CTAC, que durou cerca de 14 horas