

EXTINTA A DETA CRIADA "LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE"

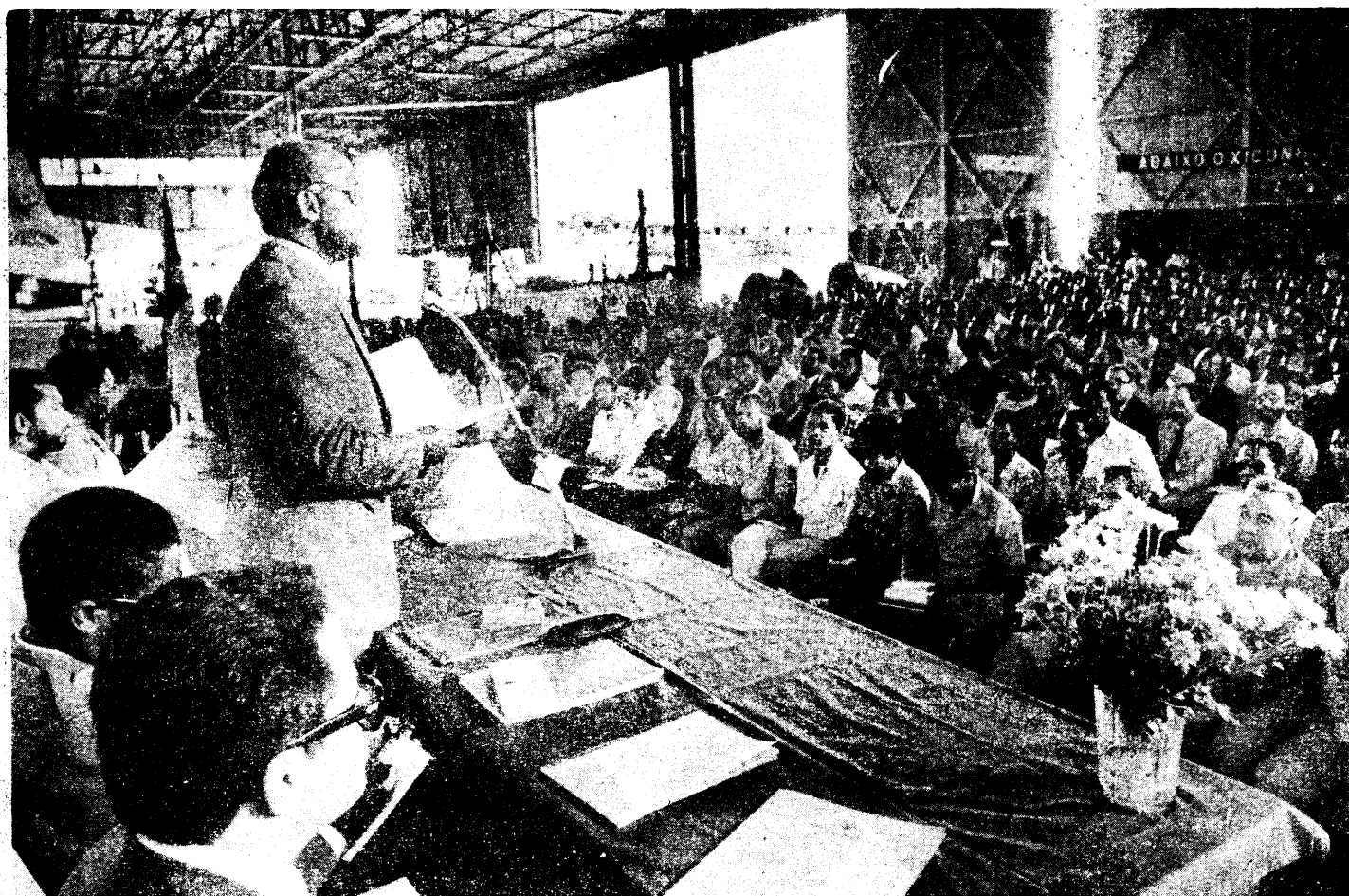
- Destituída anterior direcção
- Detectadas graves irregularidades
- Profunda reorganização do sector

Eram 3 horas e 43 minutos da manhã de 14 de Maio quando uma tremenda ovação se fez ouvir num dos hangares da manutenção das Linhas Aéreas de Moçambique.

A essa hora exacta, o Secretário do Comité Central para a Política Económica do Partido, Marcelino dos Santos, anunciou:

«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.»



Tinha-se atingido o ponto máximo de uma reunião que começara às 15 horas da véspera, perante mais de oitocentos trabalhadores da DETA e outros vindos dos vários sectores do Ministério dos Correios, Telecomunicações e Aviação Civil.

A reunião foi dirigida por Marcelino dos Santos, Secretário do Comité Central para a Política Económica do Partido FRELIMO, na altura a chefiar a delegação de alto nível nomeada pelo Presidente Samora Machel para a DETA.

Tinha sido trabalho da comissão conhecer, analisar profundamente a situação e os problemas da DETA, apurar os níveis de responsabilidades e propor medidas de solução.

A COMISSÃO

Porquê a criação de uma comissão para a DETA?

No dia 10 de Março deste ano, no decurso da Ofensiva Política e Organizacional que dirigiu pessoalmente, o Presidente do Partido FRELIMO e

Presidente da República Popular de Moçambique, Samora Moisés Machel, visitou a DETA e o aeroporto de Mavalane. Ali detectou com uma completa desorganização, falta de limpeza e higiene. Nos armazéns da DETA encontraram-se muitos produtos, alguns dos quais desde 1975, que não eram servidos a bordo dos nossos aviões e que se estragaram.

A utilização destes artigos tornariam os nossos voos mais agradáveis, transformariam os longos percursos em boas recordações. Com eles, os aviões da DETA não seriam comparados, como o são, a «camiões voadores». Estes eram, apenas os reflexos mais visíveis de uma situação de desorganização e de incorrecta direcção.

Toda a situação detectada choca violentamente com a perspectiva e os objectivos que nos propusemos nesta década de 80/90. Era necessário responder, tomando medidas energéticas para superar a situação.

Por isso o Presidente Samora Machel nomeou imediatamente uma comissão de alto nível para a DETA.

A IRREGULARIDADE JÁ ERA «REGULAR»

Neste momento, os nossos meios de comunicação marítima, rodoviária e ferroviária estão longe de corresponder às nossas necessidades. Eles são herança colonial e estão quase exclusivamente virados para o exterior. Por isso, é — mais do que nunca — fundamental o papel que representa o transporte aéreo no nosso país.

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

«São quadros do Partido e Estado, são técnicos que são necessários para as Províncias, para as fábricas, as machambas, as minas, as centrais



18/5/80

eléctricas e cuja chegada não pode sofrer atrasos.

É uma fábrica paralisada em Nam-pula, por falta de uma peça acabada de fabricar em Maputo, que é necessário transportar pela via mais rápida.

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

Mas a DETA, a COMAG, a HELMO, a Aeronáutica Civil, não cumprem a sua parte deste importante trabalho. A DETA era a imagem da desorganização, confusão, descalabro e anarquia. A DETA estava completamente desacreditada: não cumpria os seus compromissos, quer a nível interno quer internacional. Os aviões da DETA não cumpriam os horários: era a «irregularidade já regular».



A espera para o avião, a expectativa de uma viagem incómoda e desagradável

São grandes culturas de algodão que necessitam de ser fumigadas num curto período de tempo.

São cartas dos nossos familiares em Lichinga, que transmitem notícias que todos gostamos que sejam actuais.

É a fruta da Angónia, os pêssegos que gostamos de comer tanto em Pemba, em Quelimane, em Xai-Xai, como aqui em Maputo, na festa da passagem de ano.

São os nossos amigos e convidados a quem queremos proporcionar uma estada na Inhaca ou no Bazaruto».

A comissão detectou especialmente que havia «aparente democratização dos métodos de trabalho do então Director executivo que convoca reuniões com os responsáveis dos vários sectores mas, na prática impunha as suas ideias, fazia palestras.

Na tomada de importantes decisões, não consultava os seus mais directos colaboradores, não ouvia as suas opiniões. Apresentava sempre os factos já consumados.

A direcção da DETA caracterizava-se pela ausência de estudos técnicos e ou de viabilidade económica na tomada de importantes decisões como

seja a selecção de rotas, a aquisição ou aluguer de aviões, a elaboração de horários de voo. Não foi elaborado o Plano de Produção da Empresa para 1980. Verificava-se indefinição de tarefas e responsabilidades, a nível da Direcção.

O Director Executivo, Eugénio Piccolo, é autoritário, é arrogante, e tecnocrata, é belicoso.

O Director-Adjunto Gabriel Mabunda é uma marionete do Director, é um submisso cumpridor das suas ordens.

As operações, caracterizavam-se por falta de regulamentos actualizados, por interpretação oportunista e demagógica dos regulamentos existentes, o que acontece também na Manutenção.

Isso provocou um conflito permanente entre operações e manutenção, a desorganização e incompetência no sector de escalas.

Os pilotos são afectados por falta de unidade, grupismo, antagonismo com base na nacionalidade, experiência política e profissional.

A nível do Pessoal Navegante de Cabine não há unidade, há intrigas. É fraco o nível de consciência política.

A falta de condições e meios de trabalho transformou a DETA em «caixote de lixo voador».

A Manutenção sofreu queda acentuada: hoje mandam-se fazer ao exterior serviços que já foram executados no País. Não existe uma política de formação de moçambicanos.

As finanças e contabilidade da DETA estão completamente desactualizadas e desorganizadas. Neste momento, está-se a lançar a contabilidade de 1976. As despesas são superiores às receitas e há falta de controle das divisas provenientes da emissão de bilhetes, quer pela DETA, quer por outras companhias.

Na DETA, o normal era o departamentalismo, a indisciplina o absentismo, o liberalismo, individualismo, intimidações e medo.

Estes foram alguns dos pontos que se destacaram do trabalho realizado pela Comissão de alto nível. Depois da intervenção de Marcelino dos Santos, muitos foram os trabalhadores que se inscreveram para falar, contribuindo para o enriquecimento deste trabalho.



Comandante José Bacelar, director da nova companhia aérea nacional

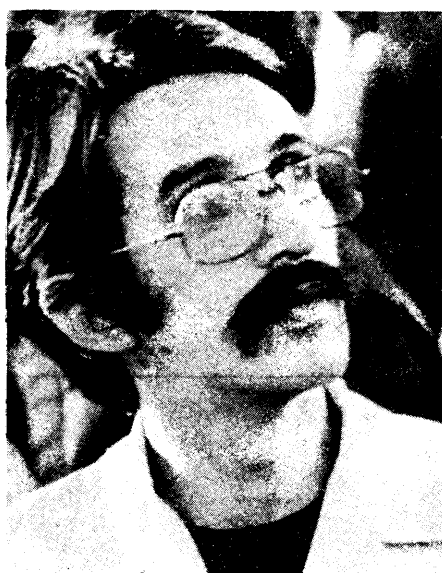
Alguns deles levantaram questões muito pessoais, falaram do «seu problema», atacaram este ou aquele. É fruto do silêncio imposto durante tanto tempo, da impossibilidade prática de discussão colectiva dos problemas comuns. Mas outros trabalhadores souberam bem colocar o dedo na ferida. Foi o caso, por exemplo, de Benedito César, da programação de escalas e Alfredo Mandlate, pintor da Manutenção.

Eles falaram da falta de planificação de tarefas, da frustração que sentem por ausência de definição da carreira profissional. Disseram que os trabalhadores já não sabem o que é uma reunião e que a Célula do Partido não funciona. Confirmaram que os trabalhadores estão divididos, disseram que há ameaças e intimidações.

Alfredo Mandlate, um velho operário, lembrou: «Nós sabemos que podemos ter os nossos próprios técnicos. A **FRELIMO** quando começou a guerra não tinha generais e, no entanto derrotou o grande general. Os nossos generais apareceram com a prática de luta».

A intervenção dos trabalhadores demorou várias horas.

Eles fizeram esquecer que era já tarde, trouxeram ar fresco à reunião. Mostraram a sua confiança, garantiram que a companhia de aviação nacional vai avançar. Vários foram os



Engenheiro Carlos Morgado, Director do Departamento Técnico

que chamaram as coisas pelos seus nomes denunciando situações de sabotagem.

Mostraram muito especialmente que tinha começado o combate contra o medo entre eles. Conforme afirmaria o Secretário do Comité Central para a Política Económica do Partido, isso 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.

CRIADA NOVA EMPRESA

Marcelino dos Santos, analisou depois a situação geral actual da Aviação Civil e anunciou depois medidas importantes. Passaremos a citar algumas das medidas anunciadas por aquele membro do Comité Político Permanente do Partido FRELIMO.

«Queremos aqui anunciar que, a partir deste momento, o engenheiro Piccolo é demitido das suas funções de Director Nacional da Aviação civil e de Director Executivo da DETA.»

Sobre Gabriel Mabunda:

«Queremos também clarificar o caso do Director-Adjunto da DETA, Gabriel Mabunda. (...) 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 Machel.

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

Porque a DETA está doente, a DETA não serve, o Secretário do Comité



As irregularidades que o desleixo e anarquia haviam já promovido a situações «normais»

Central para a Política do Partido anunciaria depois:

«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. 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 LAM.»

Marcelino dos Santos anunciaria ainda que na LAM existirá um departamento técnico que fará a coordenação da exploração dos meios técnicos e equipamentos. Para assumir a direcção deste departamento foi

designado o engenheiro Carlos Morgado.

Mais adiante, o Secretário do Comité Central para a Política Económica do Partido anunciaria ainda:

«Em relação ao Partido na nova empresa, constatamos que a Célula do Partido que existe actualmente enfrenta graves problemas. Torna-se necessária aqui uma acção enérgica 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.»

A LAM — LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE — nasceu. O que queremos que seja a LAM?

A resposta foi dada também por Marcelino dos Santos quando indicou:

— 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;

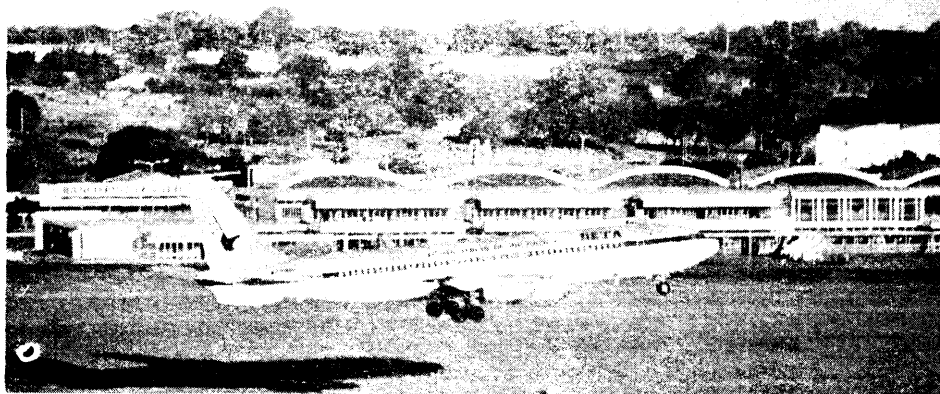
— Através do aumento constante da produção e da produtividade, através da organização científica do trabalho e com base no princípio do cálculo económico, ela deverá gerir os excedentes que permitam o seu autofinanciamento e a sua participação nas receitas do Estado.

— 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 contínua 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.



Descolagem. Terá o horário sido cumprido desta vez?



Chegada de passageiros ao Aeroporto de Maputo

JORGE COSTA