

# Transportes Públicos abatem cem autocarros

N. 15/4  
92

Mais de cem autocarros, maioritariamente da marca "Ikarus", vão ser brevemente abatidos nos Transportes Públicos de Maputo, por a sua recuperação se mostrar bastante onerosa e não aconselhável. João José, director-geral da empresa Indicou, a título elucidativo que estudos feitos com vista à provável recuperação desta série de veículos mostraram que só para uma única unidade se iria gastar o equivalente a 80 por cento do custo de um veículo novo. Este aspecto inviabiliza à partida toda e qualquer possibilidade de restauração deste tipo de autocarros, sorte que será extensiva a outros móveis que se revelam bastante obsoletos.

Com a exclusão desta frota a transportadora oficial de Maputo ficará com pouco mais de 50 autocarros a operar tanto no serviço «Expresso» como no normal. João José indica que a imobilização prematura dos autocarros "Ikarus" derivou fundamentalmente da falta de um agente de assistência técnica, para além de que, localmente, não é fácil encontrar peças sobressalentes que possam ser aproveitadas para garantir a continuidade da vida destes autocarros.

Outro pormenor que ressalta à vista é que determina a "morte" impiedosa

da frota que circula na cidade de Maputo em particular, é no país em geral, prende-se com o facto de as empresas de assistência técnica aqui existentes, não se preocuparem em importar acessórios de reposição para as marcas que representam, limitando-se apenas a fazê-lo em viaturas.

## **SOBREVIVÊNCIA: ESTRATÉGIA DE MOMENTO**

No dizer do director-geral dos Transportes Públicos de Maputo a estratégia actual definida pela sua unidade é de sobrevivência, na

esperança de que melhores dias virão e que o funcionamento da companhia em termos de frota disponibilizada será das melhores.

O argumento do nosso interlocutor encontra a sua fundamentação no facto de actualmente as cerca de 300 viaturas que comportam a frota da empresa, grande parte delas se encontrar imobilizada.

Derivado desta situação, a transportadora decidiu abandonar quatro das 61 linhas que até à altura que detinha o monopólio do transporte público, explorava em toda a extensão da cidade e província de Maputo.

Assim, foram postas de lado as linhas de Xipamanine, Aeroporto, bairro dos Pescadores e Texelom ficando as restantes, embora não totalmente cobertas, a serem beneficiadas em função das disponibilidades existentes e do período do dia.

Definiu-se por outro lado, ainda na aludida estratégia, dar prioridade as linhas mais distantes, cujo segmento de mercado absorve maioritariamente estudantes e operários.



Sobre este aspecto João José fundamenta que com as actuais tarifas consideradas mais próximas da realidade a função principal dos Transportes Públicos de Maputo virou-se para os operários e estudantes, uma vez garantido o subsídio pelo Estado para esta camada. Isto quer dizer que uma vez o bilhete de passagem para estudantes se situa a 50,00 meticais, o Estado assegura o pagamento dos restantes 200,00 meticais à empresa, o mesmo acontecendo em relação aos operários, cujo bilhete de passagem antes das sete horas, tem a sua tarifa reduzida.

No entanto apesar da situação tender para o melhor, um estudo feito pela Viak para o primeiro quinquénio da década 80 projectava as necessidades em matéria de transporte para a cidade de Maputo em 400 unidades, número que neste momento se revela bastante ultrapassado, se se tiver em linha de conta que o fluxo populacional na capital e arredores aumentou consideravelmente nos últimos tempos.