

# SE ALGUÉM DEVE CEDER SÓ PODE SER O BANDIDO

— João Lopes, camionista da Zambézia

Domingo 30/12/84

por Arlindo Lopes, fotos de Adriano Murato

Em momentos difíceis, é necessário ter coragem, sobretudo. Não vamos deixar de viajar porque o inimigo está na estrada, nem deixar que os bandidos armados se apoderem dos nossos produtos e queimem os nossos camiões. Eu faço o que posso — assim fala João Lopes, 32 anos, camionista privado e homem bastante conhecido na província da Zambézia

Natural de Nampula e radicado em Quelimane, há muitos anos, o nosso entrevistado é um dos dinamizadores do Núcleo da Associação dos Transportes Privados que tem feito trabalho notável no escoamento da produção — chá, açúcar, milho e outras culturas — e no abastecimento à população dos distritos daquela província do centro do País, em produtos de primeira necessidade.

Este trabalho tem sido feito apesar das acções criminosas do banditismo armado que também se fazem sentir na Zambézia. Cidadãos como João Lopes acreditam profundamente que se alguém deve ceder esse só pode ser o bandido, porque aqui não há lugar para ele. E a experiência deste camionista privado ilustra com exemplos concretos esta determinação.

Na semana passada, ele encontrava-se em Maputo, onde veio tratar de problemas relacionados com o funcionamento do Núcleo dos Transportes Privados e aproveitamos a ocasião para uma conversa sobre as suas experiências.

## ENFRENTAR BA'S QUASE SOZINHO

Um caso, bastante conhecido, passou-se em princípios deste ano, durante uma viagem para escoamento de açúcar, de Luabo a Quelimane. Uma frota de sete camiões, com os respectivos atrelados, transportando cerca de 300 toneladas, mais dois machimbombos, caíram numa emboscada dos ban-



Todos gostamos de viver, mas não podemos deixar que os bandidos queimem os nossos carros e se apoderem dos nossos produtos

didos armados, naquele percurso. A acção de João Lopes, que trazia uma arma automática cedida pelas Forças de Defesa e Segurança, foi notável, podendo dizer-se que salvou a coluna.

Vale a pena recordar o episódio, em primeira pessoa:

— Foi a 19 de Fevereiro deste ano. Partimos de Luabo às 5 horas da manhã e paramos em Mopeia, a fim



Gostaria de contribuir para a sociedade, através do desenvolvimento dos transportes rodoviários

de verificarmos os óleos das viaturas. Em seguida, voltámos a parar no local chamado Zero (Langoso), onde o Secretário da zona nos informou que um grupo de bandidos armados andava por ali de manhã. Devem estar ainda na zona à vossa espera — preveniu-nos. Como responsável da coluna, chamei a atenção do comandante da Escola Militar, que não deu importância ao aviso. Prosseguimos e, meia hora depois, cerca das 11 horas, caímos na emboscada.

Os primeiros a ser atingidos foram os militares, que iam na primeira viatura. O carro que João Lopes conduzia, levando consigo um membro da PPM, também entrou na «zona de fogo». Foi então que larguei o volante com a viatura ainda em movimento, peguei na G-3 e comecei a reagir ao fogo do inimigo.

— Quando saltei, vi imediatamente o bandido que estava a dar a voz de assal-

to. Alvejei-o com três tiros que o atingiram em diversas partes do corpo. Caiu morto. Um segundo bandido armado aproximou-se para recuperar o cadáver. Também, ali ficou. O mesmo sucedeu a um terceiro. O quarto levou um tiro na coxa, rebolou na relva e foi morrer mais adiante.

Continuou a disparar, correndo de uma ponta da coluna à outra, para defender

## É PRECISO CORAGEM

Este não foi o único episódio em que João Lopes esteve envolvido. Recordar-se, por exemplo, de um ataque que a coluna em que seguia sofreu, em 19 de Novembro de 1983, entre Mopeia e Quelimane. Houve primeiramente uma imprudência por parte dos responsáveis pela marcha, na hora da partida: 22 horas.

Hora e meia depois, sofriam a emboscada.

— Estávamos em grande desvantagem devido ao adiantado da hora. Toda a gente sabe que as colunas saem normalmente às 7 e às 17 h devem parar, porque à noite o inimigo ataca de perto e tem possibilidade de eliminar todos os viajantes. Mas apesar disso, conseguimos causar 13 mortos confirmados, entre os bandidos, ao passo que do nosso lado tivemos apenas feridos — conta o nosso entrevistado. Ele faz questão de sublinhar que viajava naquele dia com um grupo de escolta constituído pelos antigos combatentes da Aldeia de Licuare, que fazem um bom trabalho.

O carro da escolta levou 42 furos de balas em diversos locais, mas já está a circular.

— No dia seguinte, juntámo-nos e transportámos o açúcar que levávamos nos carros para o Zero. Quatro dias depois, nove antigos combatentes, mais seis ou-

tros homens armados, incluindo eu próprio, regressámos ao local onde retirámos a viatura. Ainda conseguimos apanhar 5 «Madjibas» (Informadores dos bandidos armados) que, de cima das árvores, vigiavam os nossos movimentos. Traziam também, bicicletas para poderem roubar o resto de açúcar que aí estava.

Outro episódio relevante, ocorreu a 19 de Junho do ano passado, entre Alto Molocuê e Mocuba. Apenas 3 pessoas armadas enfrentaram um numeroso grupo de bandidos armados. Conseguiram salvar não só as viaturas, como cerca de 2 500 contos em dinheiro e documentos confidenciais pertencentes a uma empresa.

O segredo, segundo João Lopes, reside na coragem de cada um, inspirada na determinação em manter a comunicação entre diversos pontos da província, onde há população que necessita de nós:

— Todos gostamos de viver: A morte é o fim de todos os seres vivos. Mas não é acobardando-nos que vamos sobreviver. Devemos seguir sempre em frente. Se tivermos coragem, o inimigo tem medo e foge — é esta a filosofia de João Lopes.

Ele frisa que há mais gente corajosa na Zambézia. Por exemplo, os que fazem a coluna Quelimane-Milange, a que abriu o caminho de Licuro para Quelimane que permanecera cerca de dois anos intransitável, devido às acções dos bandidos armados.

— Esta é uma boa coluna, todos deveriam seguir o exemplo — afirma.

Ele frisa também que os camionistas deveriam ser armados para se defenderem a si próprios, às suas viaturas e mercadorias que transportam.

As viagens de camionagem para os diversos distritos da província da Zambézia são organizadas conjuntamente pela Direcção Provincial dos Transportes Rodoviários e pelo Núcleo da Associação dos Transportes Rodoviários. É este trabalho que permite o escoamento de milho, castanha, e outros produtos dos camponeses. Estão envolvidos em diversas acções de transporte para Pebane, Gilé, Alto Molocuê, e outros distritos.

As viagens para o Luabo, estão interrompidas, porque, segundo João Lopes, a empresa açucareira já dispõe de um barco que transporta 80 toneladas, em média, por semana, de açúcar e garante o abastecimento aos trabalhadores em produtos de primeira necessidade.

## BOM TRABALHO NA ZAMBÉZIA

O desenvolvimento dos transportes rodoviários, na Zambézia é em grande parte ajudado pela melhoria



João Lopes no momento da entrevista

gradual da situação militar. Segundo João Lopes, as Forças Armadas de Moçambique (FPLM), na província, sob o comando do Brigadeiro Ajape, estão aí, a fazer um bom trabalho.

— Há zonas como Namarói que estavam praticamente isoladas. Hoje vai-se para lá. Tivemos outra estrada intransitável, a de Nicoadala à Namacurra. As FPLM fizeram algumas operações e hoje passa-se relativamente bem, embora, por questões de precaução, tenhamos que ir acompanhados. Em resumo, julgo que as Forças de Defesa e Segurança, estão a levar a sério a sua tarefa de perseguição ao inimigo.

Onde se pode passar, o problema agora é, segundo o nosso entrevistado, o estado das estradas. Por exemplo, do Ile ao Gúruê, a via está cheia de buracos e trepdações que danificam as viaturas.

— A empresa de manutenção de estradas deveria trabalhar em coordenação

com a Defesa para dar assistência àquelas vias de comunicação. Assim como estão, dão cabo dos carros — afirma João Lopes. A conservação das viaturas é outra das suas preocupações. Para ele, as viaturas têm dois inimigos principais: os bandidos armados e os motoristas irresponsáveis.

— Vemos, em muitas empresas, viaturas novas danificadas dia-a-dia. Não sabemos de quem é a culpa, se do motorista se do director que não toma medidas eficazes para evitar o seu dano. Sinto ver em todas as províncias viaturas que se deterioram prematuramente. Só quando estão podres é que se lembram de vendê-las ao privado.

O nosso entrevistado falou-nos também, do Núcleo dos Transportes Privados de cuja direcção faz parte. Dispõe actualmente de uma frota de 44 camiões em circulação, 27 carrinhas e 7 táxis, estes parados por falta de peças.

O Núcleo existe há três anos, aproximadamente, e trabalha em coordenação com o Centro de Informação de Carga para controlar a tonelagem que entra e sai da província.

— Nós estamos a trabalhar a sério e dói-nos ver empresas do Estado que não só não tratam bem dos carros como os usam mal. Há camiões de 5 toneladas que fazem longo curso e camiões de 30 toneladas a circular nas cidades, o que é além de errado, dispendioso. Os camiões custam caro e devem compensar o preço.

Um privado sabe que com o camião deve extrair a sua própria alimentação, comprar pneus, pagar a própria assistência na oficina, pagar os ajudantes e ainda guardar dinheiro para as grandes reparações. Em resumo, um camião em boas mãos, deve durar pelo menos 10 anos.

Servir a sociedade é o lema de João Lopes. O seu ramo predilecto são os transportes: Gostaria sobretudo, de contribuir, através do transporte dos produtos. O nosso problema principal são agora os bandidos armados. Sem eles faríamos um trabalho melhor.