



Uma bicha de autocombinadas, esperando a sua vez de entrar nas oficinas da Mecanagro

O PAÍS NÃO PRECISA DE IMPORTAR NOVAS MÁQUINAS

Domingo 4/12/88
p. 8-9

— garantia da MECANAGRO E.E., sob o lema "trabalho, abnegação e humildade"

por Albano Naroromele (texto) e Joseph Jack (fotos)

NO Chókwê, existem 150 das 200 autocombinadas que o País importou há 10 anos da República Democrática Alemã. Nenhuma destas máquinas beneficiou, ao longo dessa década, de uma manutenção suficientemente séria e recomendável, razão por que as monstruosas ceifadoras de arroz viram-se transformadas em sucata ainda novinhas em folha. Tal espectáculo impressionante vai terminar finalmente: a MECANAGRO, E. E. desencadeou uma operação sem precedentes de reabilitação e recondição daqueles engenhos, numa altura em que até já dava vontade de pensar em importar novas autocombinadas noutra país.

O símbolo mais popular agora no Chókwê para a localização das instalações da delegação da MECANAGRO, já não é o estandarte desta empresa estatal, a flutuar

do alto duma pequena haste cravada no muro de vedação.

O que realmente identifica orgulhosamente as instalações da empresa é uma bicha interminá-

vel de autocombinadas cá fora, esperando a sua vez de entrar nas oficinas locais. A bicha, na verdade, não está somente fora da vedação. Quando se transpõe

o portão que dá acesso ao parque oficial, aquelas máquinas recebem o visitante de duas maneiras: umas impecavelmente reluzentes, a denunciar as destrezas das mãos dos mecânicos em operações recentes sobre as suas imponentes carcacas metálicas. Outras, um pouco desarrumadas, parecem envergonhadas pela ferrugem que as vai degradando e pela nudez em que se encontra todo o seu sistema mecânico, cujas peças desapareceram.

Quando visitei recentemente o

local, recebi-me o jovem Boaventura Sitoe, Director-Delegado da MECANAGRO no Chókwê. Possui pouco de director este homem, não só por me ter recebido com a maior calma e naturalidade no portão de acesso às oficinas — em Maputo estou habituado a ser recebido pela secretária particular, e num gabinete arrojado — mas sobretudo porque o seu físico simples, não obstante o gesto envolvente, e o tom da sua voz quando se refere à grande operação, não têm nada de pretensioso.

Além disso, a minha reportagem começou logo a seguir, sem ter sido preciso interir-me primeiro de mapas, estatísticas, relatórios, estudos de viabilidade e o resto de costume. Entendi sem dificuldades por que nada vai em tanta sorte: ali trabalham, sobretudo àquela hora, 10 da manhã. Os paleiros teóricos e os números vazios, esses têm o seu tempo.

Encontro-me agora dentro das oficinas. Em frente de mim uma autocombinada, ou seja, uma máquina cujo sistema unicamente mecânico executa várias operações: corta, limpa e ensaca o arroz, com qualidade bastante boa, garante o director Sitoe.

Na presente operação, uma máquina dessas chega às oficinas da MECANAGRO com o sistema mecânico total ou parcialmente paralisado. Os mecânicos inspecionam as peças uma por uma e, em função do que detectam, executam a respectiva reparação ou então a sua substituição. Trata-se de uma reparação geral, incluindo a pintura.

Os mecânicos já conhecem os problemas comuns das autocombinadas. O primeiro de todos é o desgaste por uso indevido ou provocado por influência de peças defeituosas que nunca foram reparadas. Há 150 autocombinadas no Chókwê, de um total de 200 existentes no País e importadas há 10 anos da República Democrática Alemã. Nenhuma dessas máquinas beneficiou de uma manutenção séria e recomendável ao longo dessa década.

O segundo problema é a má operação. Certa vez, um grupo de técnicos da RDA ficou espantado — contou o director Sitoe — ao ver que várias autocombinadas tinham os respectivos eixos diante-

ros partidos. Tiveram que concordar que o facto é possível quando ouvirem as explicações.

— A máquina tem uma pista — explica-me Sitoe — que é onde os sacos se vão arrumando. No máximo, essa pista tem capacidade para sete sacos. Depois disso, é preciso aliviá-la. No Chókwê é normal os operadores sobrecarregarem a pista. Até põem sacos noutras partes. Só descarregam quando já não há mais espaço na máquina. Isto provoca o desequilíbrio, que aliado aos efeitos dos marachamentos (sulcos) parte o cixo com facilidade.

O excesso de bagagem tem influências directas na corria de tracção, com o agravante de que as esteiras não dão qualquer amortecimento à máquina. Além disso, são frequentes os problemas provocados por abuso da capacidade de tracção das autocombinadas. Elas têm sido utilizadas para puxar camiões e tractores,



Parte das peças importadas para a gigantesca operação



Quatro dos seis moçambicanos formados na RDA junto dos seus colegas indianos



Boaventura Sitoe, Director-Delegado da Mecanagro no Chókwè

segundo constataram os mecânicos junto das empresas proprietárias.

CONDIÇÕES DE ASSISTÊNCIA

Toda esta situação é agravada pelo facto de serem praticamente nulas as condições de assistência no campo. O mecânico Simeão Cuma, formado na RDA durante quatro anos, disse-me que todo o equipamento hidráulico e de refrigeração está sujo, porque metem água imprópria nos radiadores.

O mau parqueamento das máquinas salta, também, à vista de qualquer pessoa. Depois de trabalharem, as autocombinadas têm sido abandonadas ao ar livre, onde as correias e as correntes danificam-se com a erosão.

Finalmente, aquilo que os mecânicos da MECANAGRO apelidam de «canibalização» das máquinas. Trata-se do defeito de muitas empresas de retirar peças de umas máquinas para outras.

Grande parte das peças das autocombinadas desapareceram, por que as mesmas foram utilizadas em tractores.

EM BUSCA DE PRESTÍGIO

Portanto, a operação que a MECANAGRO está a levar a cabo — uma operação de carácter cíclico permanente — é um desafio de vida ou morte. O director Sitoe

explica melhor: Temos de garantir a ceifa do arroz nesta campanha. Até ao final de Fevereiro temos que entregar 40 autocombinadas.

Não era este o número previsto quando se planeou a operação. Até ela começar, em Agosto último, a MECANAGRO sentia que o ideal seria reabilitar e recondicionar 25 máquinas em cada época cíclica. Só que, no Chókwè, são necessárias pelo menos 40 autocombinadas em cada ceifa. Donde viriam as restantes 15 para a cobertura integral da campanha?

Houve que revolucionar um pouco os horários, envolver mais gente na operação, e está acabou desenrolando-se a contra-relógio. Mas tal não significou, segundo me garantiu o director Sitoe, uma redução do nível de qualidade de trabalho, antes pelo contrário aumentou a responsabilidade dos trabalhadores e a eficácia tornou-se um lema.

O resultado é que, uma vez saída desta operação, a máquina tem uma esperança de vida de um ano no mínimo sem voltar à reparação, segundo Sitoe. Bem, o que a MECANAGRO pensa mesmo é que as autocombinadas do Chókwè, importadas da RDA, estão em condições de trabalhar mais 10 anos, caso haja um trabalho sério, abnegação e humildade, de acordo com o lema da presente operação de reparação das máquinas.

Por outras palavras: Em vez de se importar uma máquina nova por 50 mil contos, para trabalhar em 10 anos, gasta-se apenas 11 milhões de meticais pela reparação de uma máquina com a mesma capacidade de trabalho e duração, afirma Boaventura Sitoe.

Corajoso, este jovem não joga às escuras. A consciência de que desta operação depende o prestígio futuro da empresa está presente em cada uma das acções a orientar ou inovar.

Para já, está preocupado com o pessoal moçambicano. Estão metidos na operação 32 operários nacionais e seis estrangeiros de origem indiana. Dos moçambicanos, apenas seis têm formação. Para garantir a continuidade da operação no futuro, a MECANAGRO procurou envolver nela operários já familiarizados com as máquinas.

— Eles já fazem um trabalho

igual ao dos indianos. A diferença é que os moçambicanos não têm soluções alternativas — disse-me o director-delegado.

Esta operação não é inteiramente uma iniciativa nova. Segundo Sitoe, já desde 1983, na altura do desmembramento do CAIL, estávamos preparados para um trabalho desta natureza. Este amadurecimento de coisas pode ser comprovado no facto de o País ter peças suficientes para serem utilizadas nesta operação, citou ainda aquele director, que acrescentou: Além disso, há muita coisa na máquina que se pode fazer aqui; 30 a 40 por cento das peças de estrutura metálica estão a ser fabricadas localmente.

Falei no Chókwè com o representante de um projecto francês, CEFOMA, que executa trabalhos de consultoria técnica, no quadro da operação da MECANAGRO, a favor das empresas proprietárias das máquinas. Ele tem uma opinião positiva.

E a operação não termina com a saída da máquina das oficinas da MECANAGRO. Para já, esta empresa assinará, ou já assinou, com os clientes um compromisso de honra, nos termos do qual a próxima reparação da máquina será gratuita se a avaria não for provocada por má operação no campo. Para haver um controlo e facilitar a indicação do culpado, os técnicos da MECANAGRO vão assistir as autocombinadas durante a ceifa do arroz.

Relativamente à pintura da máquina recém-reparada, pretende-se que ela tenha um duplo efeito, segundo Sitoe: Podíamos dispensar a pintura, mas acontece que, para além de corrigir as corrosões, ela provoca também um impacto diferente no operador e no próprio empresário, despertando neles o sentido de responsabilidade.

Neste preciso momento, lembro-me desta pergunta: Que condições sociais estão a ser criadas em benefício dos trabalhadores?

É uma questão importante esta. Não se deve falar de uma operação tão gigantesca, que exige que o pessoal envolvido, directa ou indirectamente, bata no duro, sem se pensar nas condições sociais dos trabalhadores.

O director Sitoe deu-me a entender que o assunto está a ser estudado com alguma seriedade. Possivelmente, ele está a encetar a hipótese de a actual falta de condições sociais para os trabalhadores poder constituir algum dia o calcanhar de Aquiles da operação, sobretudo quando esta se afirma como um programa e não uma campanha.