



Os homens e as máquinas

O CAIL voltou a ser notícia. Desta vez, o gigante tinha lama no Parque de Máquinas.

Após a visita presidencial que constatou a desorganização do Parque, uma equipa da informação nacional deslocou-se ao CAIL a fim de ali melhor aprofundar o problema: Quais as causas, quais as consequências, que fazer.

Preocupava-nos essencialmente conhecer qual a relação homem/máquina existente no CAIL: Que pensam aqueles homens (uns vindo do campo outros das minas da África do Sul, outros das machambas dos antigos colonos) das máquinas com que trabalham?

E preocupava-nos também conhecer quais as razões (organizativas e outras) que tinham levado àquela situação.

Os dados que colhemos teriam que ser muito multiplicados para que estivessemos seguros a ponto de fazer uma afirmação categórica: O problema é este! ou o problema é aquele!

O CAIL é um complexo extremamente «complexo», e só uma estada mais prolongada nos podia permitir chegar onde era nosso desejo.

Mais do que subscrever o que a seguir publicamos, pretendemos apresentar algumas ideias, surgidas essencialmente de duas fontes: A Direcção do CAIL; alguns (mais de 20) trabalhadores que ouvimos.

Aqui ficam as opiniões que colhemos. Esperando que, com mais profundidade, possamos retornar à questão e abordá-la com uma posição mais segura.



Tractoristas
no parque
de máquinas; o fim
da jornada

1 O que dizem os trabalhadores

Texto: Filipe Mata
Fotos: Filipe Mata e Naíta Ussenc

O agricultor que tem uma junta de bois para a lavoura da sua machamba sabe a que horas do dia deve levar o gado a apascentar e a beber, uma das condições para que os animais continuem viris e produtivos. O que acontecerá se esse mesmo agricultor se vir, de repente, aos comandos de uma complexa e sofisticada máquina autocombinada que custa ao País cerca de três mil e quinhentos contos em divisas?

Fora algumas exceções, o grosso dos tractoristas e operadores de máquinas autocombinadas do Complexo Agro-Industrial do Limpopo (CAIL) acordam cedo e percorrem, de bicicleta ou simplesmente a pé, muitos quilómetros das suas aldeias até aos parques de máquinas onde trabalham.

Semianalfabetos ou totalmente iletrados, muitos deles apren-

deram um pouco mais que ligar a chave de ignição, carregar na embriagem, meter a primeira e seguir em frente; pouco ou quase nada entendem das máquinas, podendo circular um dia inteiro de trabalho com qualquer peça a chocalhar sem dar conta.

Dentre eles contam-se pelos dedos das mãos aqueles que conseguiram concluir a instrução pri-

mária. Os que têm a terceira ou quarta classe, fizeram-na ali na empresa, graças ao programa de alfabetização e educação de adultos, a que alguns tentam furtar-se, alegando para isso a falta de tempo.

Se bem que alguns gostem da profissão, para outros, tanto faz ser tractorista, operador de autocombinadas ou ser pedreiro. O que conta é estar empregado e garantir a sobrevivência.

Provenientes de machambas familiares, antigos empregados de proprietários de machambas no colonato ou ex-mineiros na África do Sul, as características comuns nestes trabalhadores são ainda de camponeses pobres, com a diferença de que agora, auferem um salário e, no lugar de uma longa vara para açoitar os bois, se for preciso trabalhar mais basta pisar fundo no acelerador e segurar firmemente no volante.

E se durante o trabalho surgir algum problema com a máquina?

Como sabê-lo? O tractor não baba de cansaço como o boi.

Esta a imagem mais ou menos fiel dos tractoristas e operadores do maior complexo agro-industrial do país.

MAQUINISTAS FALAM DE SI

Quando chegámos ao parque de máquinas da filial de Lionde, um pormenor um tanto insólito naquele ambiente chamou-nos a atenção: ao lado de uma autocombinada que na altura estava em revisão, uma senhora com aspecto de camponesa, de capulana, sapatilhas, lenço e um chapéu, estava sentada sobre uma lata observando os homens que de chaves na mão iam apertando aqui e acolá. Esposa de algum mecânico — pensámos.

Estávamos enganados. Ela chama-se Florinda Zimba, não conhece a sua idade. Viúva, mãe de dois filhos que estão a estudar em Macia, é tractorista desde 1980. Sobre a sua vida, diz em conversa com o jornalista:

— «Eu era doméstica e, para além dos afazeres da casa trabalhava na minha pequena machamba. Estudei pouco, só sei escrever



Um aviso pintado na autocombinada. Alguma vez teria acontecido um caso destes? — disseram que não

o meu nome. Os meus filhos é que estão avançados. A mais velha está na quinta classe e o mais novo na terceira».

«Quando me veio a desgraça, com a morte do meu marido, vim pedir emprego ao CAIL e hoje trabalho como tractorista, ganho 80,00 MT diários como base. Com a minha machamba não podia continuar a sustentar as crianças. Do tractor já sei alguma coisa, não posso é mexer na parte mecânica».

Mário Tivane, 28 anos, é operador de autocombinadas desde 1977.

Vive na futura Aldeia Comunal de Chibonguene, no Guijá, a cerca de 12 quilómetros do parque de máquinas. Da casa para o serviço utiliza uma bicicleta.

A experiência profissional deste jovem operador começa em 1972, altura em que veio para o regadio trabalhar para um cunhado seu.

— «Tenho apenas a 2.ª classe. Já posso detectar as avarias, embora não possa mexer na máquina, isso só os mecânicos. Antes de vir trabalhar para o meu cunhado eu era pastor do gado do meu pai no Guijá. Nunca tive uma aprendizagem dirigida, a prática ensinou-me o pouco que sei das máquinas».

Fiscal Jorge Ubisse, natural de Lionde, 32 anos, é outro dos operadores com quem falámos. Ganha 2400,00 MT mensais e antes da independência era explorador de um pequeno terreno que lhe tinha sido distribuído pelos colonos no regadio.

— «Em cada campanha rendia entre 40 a 50 sacos de arroz. Não era muito mas dava para sobreviver. Com a criação do CAIL, vim trabalhar para a empresa, em 1979. Posso dizer que conheci mais ou menos a minha máquina embora do motor não entenda quase nada. Estudei aqui e hoje tenho a 4.ª classe. Antes de vir para o CAIL tinha só a 2.ª classe».

De entre outros tractoristas e operadores com quem falámos, o único com maior experiência que encontrámos foi Francisco Mon-



A baixa capacidade técnico profissional de tractoristas e operadores contribui para a deterioração do equipamento. Na imagem, tractores avariados

gue, 44 anos de idade, trabalhador do CAIL desde pouco depois da criação da empresa.

Foi em 1963 que pegou pela primeira vez num volante de tractor. Daí para diante passou por muitas empresas e, em 1976 trabalhava para a Tâmega. Tinha 4200,00 MT como vencimento mensal de base.

Pelo que nos disse, há bastante diferença entre os métodos de trabalho nos locais por onde passou com aqueles que se adoptam no CAIL. Não obstante esse seu conhecimento, aquele operador continua a fazer o mesmo trabalho que fazem outros seus colegas, com apenas dois ou três anos.

LIXO NO COMBUSTÍVEL

Estávamos de visita ao parque de máquinas da filial de Massavasse, caminhando na ponta dos pés para não atolar os sapatos nas poças de água que se formam no terreno mal cnove um pouco, quando, um aviso pintado numa das máquinas, com letras bem gordas, nos chama a atenção:

«Camaradas não metam lixo no combustível».

— «Porquê aquele aviso ali? Já aconteceu alguma vez alguém meter lixo no tanque de combustível?» — perguntámos aos responsáveis da filial, que prontamente responderam que «não».

Tenha ou não acontecido, aquele escrito numa autocombinada é revelador. E a hipótese mais lógica é que o seu operador, provavelmente, receie que alguém cometa esse crime, por ignorância, inconsciente ou conscientemente.

Isto porque, e pelo que julgamos perceber das conversas com tractoristas e operadores, se alguns se preocupam com as máquinas, e estes devem ser poucos, para muitos, um tractor ou autocombinada é uma máquina da empresa que trabalha enquanto puder trabalhar. Depois tem que avariar. «Qualquer avaria. Sempre tem que avariar» — como dizia, convicto, Fiscal Jorge Ubisse.

A mentalidade fatalista, provavelmente mais arraigada entre camponeses, leva à impotência, ao cruzar dos braços e ao deixar andar.

— «Alguns colegas preocupam-se apenas em manter a máquina

em funcionamento. Se há algum barulho estranho, se está algum parafuso mal apertado, isso não é com ele, é com os mecânicos. Reagem assim ou porque não sabem, ou porque não têm interesse» — dizia um jovem tractorista.

BOA VONTADE E HABILIDADE NÃO BASTA

Evidentemente que alguns destes maquinistas têm muito boa vontade e são habilidosos. Contam-se histórias de tractoristas e operadores de autocombinadas que, gozando e talvez abusando da

Isto porque, apenas em cerca de cinco anos, muitas dezenas de pequenas parcelas de terra antes propriedades de agricultores privados, foram unificadas e deram lugar a uma verdadeira empresa agrícola de proporções gigantescas, não com dezenas, mas centenas e centenas de máquinas.

E com planos a cumprir. A saída que então se colocou, obviamente, foi de pegar naqueles que já tivessem alguma experiência anterior, primeiro, e depois recrutar outros, alguns dos quais que nunca viram antes uma máquina



Aspecto geral do equipamento. Dezenas de autocombinadas, num parque a céu aberto

sua experiência prática, chegam a conduzir de pé. Tal é a segurança que sentem perante a máquina.

Mas a boa vontade e habilidade não chegam. É preciso conhecer cientificamente a máquina com que se trabalha. E aqueles trabalhadores não a conhecem.

É lógico que a própria história do complexo criou esta e outras situações à que não havia, e não deve haver agora, alternativas imediatas.

daquelas, e ensinar-lhes o suficiente para trabalhar.

Por outras palavras, fica-se com a sensação de que tanto este como outros dos problemas que o complexo hoje enfrenta se devem ao crescimento que o CAIL sofreu nos últimos anos e que não foi proporcionalmente acompanhado de um crescimento político-técnico-profissional e também escolar dos trabalhadores.

□

2

O que diz O Director



«Nós estamos envolvidos na passividade» — disse Jorge Tembe à informação nacional ao referir-se à situação de degradação do Parque de Máquinas daquele complexo

A equipa da informação que se deslocou ao CAIL, teve um encontro com o seu Director, Jorge Tembe, no qual quisemos saber a opinião sobre a situação que se verificou (e que ainda não está solucionada) com o Parque de Máquinas daquele complexo. Aqui ficam as suas declarações:

RADIO MOÇAMBIQUE — Como está actualmente a funcionar o parque de Máquinas, ao nível de trabalhadores?

JORGE TEMBE — O pessoal que faz parte do parque de máquinas é, essencialmente, o responsável pelo parque que tem também o seu adjunto, os operadores das máquinas autocombinadas e os tractoristas. Os operadores têm, em princípio, um ajudante de operador que é um futuro operador. Temos os tractoristas que trabalham juntos na mesma máquina, dado que os tractores na empresa trabalham em dois turnos (o turno mínimo de 8 horas e máximo de 11 horas cada) e, portanto estão dois tractoristas: um no turno de dia, outro no turno da noite.

Estão também no parque de máquinas, os mecânicos e os ajudantes de mecânicos. Nós escolhemos para responsáveis elementos com disciplina, bons trabalhadores, com boas relações com os restantes colegas, que se preocupam com o seu trabalho e que nos merecem certa confiança.

Não tem sido possível ou é difícil, a selecção com base na formação académica, na formação técnica profissional porque 95 por cento dos nossos tractoristas ou operadores, têm apenas a primeira ou segunda classes. A situação melhorou bastante nos últimos dois anos; já há operadores com terceira, quarta classes e há operadores e tractoristas que com o seu curso de alfabetização, melhoraram sensivelmente os seus conhecimentos e estão já na segunda classe ou terceira classe. Isto, em termos de critério do Chefe de

máquinas. Nenhum deles tem a quarta classe. Em dois parques de máquinas. Mas o número mínimo de tractores é de entre 50 a 60. O número mínimo de autocombinadas, também é entre 60 a 80 sem contar com alfaías que são entre 150 ou 200, de todo o tipo, charruas, grades, equipamento de pulverização.

Os operadores (aqueles que manuseiam portanto as autocombinadas, ou niveladoras), foram seleccionados de entre os melhores tractoristas, melhores em comportamento, disciplina, experiência, dado que a autocombinada é uma máquina mais complicada do que o tractor. Eles são submetidos a treinamento para o manuseamento da autocombinada, sobretudo no período de preparação das autocombinadas para a ceifa. Para além de eles participarem na revisão de máquinas também são sujeitos a um curso de reciclagem, treinamento e no manuseamento. E, então, vão melhorando de ano para ano as qualidades de operadores.

A origem deles: sobretudo aqui do CAIL, são oriundos daqui da zona, dos sítios vizinhos. A grande maioria são ex-mineiros, estiveram um ano, dois, três anos, cinco anos na África do Sul, e, muito raramente, temos operadores que vieram de operadores de outros sectores ou outras empresas. Em termos de tractoristas nós encontramos trabalhadores de campo e que se candidatam a tractoristas, e nós ensinamos a serem tractoristas. Outros já trazem uma experiência mínima de tractoristas da África do Sul ou trabalharam para patrões no regime colonial. Também são submetidos ao curso de reciclagem ou treinamento, para me-

lhor conduzirem a máquina. Apenas o ano passado é que iniciámos um treinamento mais profundo, incluindo ensinamentos sobre a parte mecânica e submetendo os tractoristas a provas. Estes cursos iniciaram-se com a colaboração técnica da Escola Básica Agrária.

Os mecânicos dos parques de máquinas, (aqueles a quem nós consideramos mecânicos porque têm uma experiência de três, quatro, cinco anos de mecânica) são indivíduos que nós encontramos aqui na zona. Eram ajudantes mecânicos de oficinas privadas que haviam no distrito do Limpopo, sobretudo ao nível do Chókwe. E nós mesmo formámos alguns mecânicos a partir do recrutamento de trabalhadores que entraram como ajudantes-mecânicos e durante dois, três anos foram melhorando essas qualidades. Mas a grande maioria dos que nós temos, (cerca de uma centena) nenhum deles tem a formação de mecânicos. A formação académica deles é entre a 2.^a classe e 4.^a classe. Penso que, neste momento, pessoas a quem nós podemos entregar uma máquina para sozinho orientar os trabalhos, não teremos mais de 6 a 8! Apenas a partir do ano passado, fins de oitenta e um, por ocasião da distribuição feita pela Comissão Nacional do Plano de estudantes que tinham acabado o curso industrial de mecânica, nós recebemos entre quatro a seis estudantes recém-formados.

A nível do parque de máquinas, nós até este ano não tivemos nenhum técnico de formação básica média ou superior. Os parques são entregues a estes que referimos agora.

TEMPO — Esta situação da baixa qualificação da mão-de-obra que trabalha ao nível do parque das máquinas tem levado a que consequência principal seja a diminuição do tempo de vida das máquinas. Quais são os outros factores que podem influenciar esse problema?

J.T. — Primeiro penso que são os aspectos organizativos, quer dizer, não haver uma estrutura de controlo eficiente que possa enquadrar correctamente a implementação das orientações do processo de manutenção das máquinas. E pensamos que se fôssemos capazes de implantar uma estrutura ou uma organização que os enquadrasse, esse tipo de trabalhadores, apesar deste nível, poderiam com mais esforço fazer melhor do que o que fizeram até agora. É verdade que aqui tem um papel preponderante a estrutura do controlo.

A baixa qualificação dos trabalhadores do parque, é outro aspecto, porque o grau de compreensão da necessidade do processo de manutenção, é baixo. A grande maioria deles, fazem a manutenção porque são coagidos a fazer. Nós descobrimos que, e alguns até fazem a lubrificação untando a massa no chamado copo da alfaia ou da máquina por fora, para dar a entender que pôs óleo, massa, mas é preciso que seja bombeado para que a massa entre em todos os órgãos da máquina. Isso reflecte, por um lado, indisciplina, mas por outro lado é, de facto, o baixo grau de compreensão de quais são os objectivos da manutenção da máquina. Isto está aliado à formação deles; a formação académica e até os princípios, os hábitos, tudo isto está relacionado. O terceiro aspecto que contri-

bui para a deterioração, é a utilização intensiva das nossas máquinas, sobretudo em termos de tractores. Para as áreas que nós temos, como o arroz, para podermos cumprir com o plano de 16 mil hectares, com o número de tractores que temos, temos que fazer dois turnos, cada turno de pelo menos dez horas, e diríamos mesmo até onze horas. Portanto, há uma utilização intensiva das máquinas. Por outro lado, o tipo de solos para a cultura do arroz (terrenos extremamente pesados) exigem um grande esforço das máquinas o que portanto contribui para que com esse esforço a máquina se ressinta e sofra com isso.

T — Disse o Sr. Director que alguns elementos formados aqui acabaram por sair para outras empresas o que significa que eles terão encontrado noutras empresas estímulos, possivelmente ao nível do salário, melhores do que encontram aqui. Então o processo, que devia ser o contrário, inverte-se. Isso significa uma certa desestabilização da força de trabalho. Qual foi a reflexão que fizeram e que medidas foram tomadas a este propósito?

J.T. — Uma das razões porque isso tem vindo a acontecer, foi que o CAIL foi a primeira empresa a criar-se aqui na zona, com esta força toda, com tractores, autocombinadas, etc. Portanto, criou-se uma base de formação de quadros. Só havia aqui a Direcção Nacional de Águas com algumas máquinas e alguns operadores. Apareceu a Construtora do regadio do Limpopo Cremo; também apareceu a Construtora Integral. E eles começaram a adquirir máquinas mas sem operadores e, então começa a verificar-se a fuga dos nossos trabalhadores para estas empresas. Não em termos de salários. Numa primeira fase não foi uma questão salarial. Numa primeira fase sentimos que a razão fundamental era que, sem dúvida nenhuma, um operador numa empresa agrícola tem um trabalho muito mais pesado do que um operador de uma empresa de construção. Na empresa agrícola trabalham por turnos de onze horas. Eles ganham mas o que é certo é que até esta fase trabalhamos por turnos de onze horas, sábados, domingos e feriados, ao sol, ao frio, etc., quando nas empresas de construção



A maioria dos trabalhadores existentes no Parque de Máquinas tem um nível de escolarização extremamente baixo embora trabalhem com máquinas complexas como são as autocombinadas

trabalham a um turno, das cinco às treze, despegam à tarde, têm a tarde livre, não têm trabalho nocturno e ao meio do Sábado despegam até segunda-feira. Portanto, esta condição de trabalho também contribui para esta fuga.

Em relação aos salários, a Direcção Provincial do Trabalho, tem tentado fazer um trabalho de disciplinar a situação mas tem tido muitas dificuldades, porque há uma nova dinâmica na força de trabalho aqui na zona. De facto, a área do Limpopo cresceu em vários sentidos, em vários tipos de trabalho, construções, agricultura, etc., e a força de trabalho está indecisa. Para onde ir? Onde é que posso ganhar tanto ou melhor?

É natural que os trabalhadores estejam hesitantes para onde irem mas a Direcção do Trabalho está preocupada está a tentar fazer um controlo que ainda não está a ser suficiente.

R.M. — Falou no que diz respeito à formação, portanto do papel que têm desempenhado os técnicos da FOKCHRITT. Quería saber se a direcção sabe ou pode-me explicar que tipo de relações existem entre os técnicos e os trabalhadores? De facto, aquela situação que foi detectada faz-nos deduzir que não existe um bom relacionamento porque coisas tão pequenas, como limpar uma máquina que um técnico mais qualificado deve ensinar outro, estavam ali à vista. Que tipo de relacionamento existirá?

J.T. — Nessa situação, devo dizer, estamos todos implicados. Em termos de técnicos, realmente houve uma passividade. Não só da Fostrite, mas também dos búlgaros. Houve passividade em termos de controlar porque foi dito muitas vezes (e sabe-se) que é preciso organizar o Parque, arrumar as máquinas. Isso, desde o técnico até aos operadores mecânicos sabem. Mas faltou uma acção de dinamizar esse processo, de controlar o cumprimento dessas acções. Portanto, houve uma «paragem» neste aspecto de controlar. Da parte dos técnicos, eles deixaram passar enquanto eles tinham a obrigação de exigir. Por exemplo, eu recordei que os tractores gripavam por falta de limpeza nos filtros. Um dia, um técnico mostrou-me um filtro cheio de poeira e que não era limpo há uma semana. Mas a tarefa devia ser, de vez em quando, ir ao campo mandar parar um tractor, mandar lavar os filtros e fazerem isto algumas vezes até eles se convencerem que é um trabalho que se deve fazer. Quem fala dos filtros fala do operador sair com o tractor e ir com a charrua a bater na estrada. É porque há qualquer coisa que está já mal apertada e que leva a charrua a tocar sempre no chão. Então, faltou agressividade por parte dos técnicos junto aos trabalhadores porque viram que talvez havia uma passividade da parte dos trabalhadores e pensaram que como eles não se preocupam então, «laissez-faire laissez-passer».

R.M. — Mas sabendo que as máquinas podem durar mais de 12 anos isso nunca levou a própria direcção do CAIL, a reunir-se com os próprios técnicos e abertamente expor o problema?

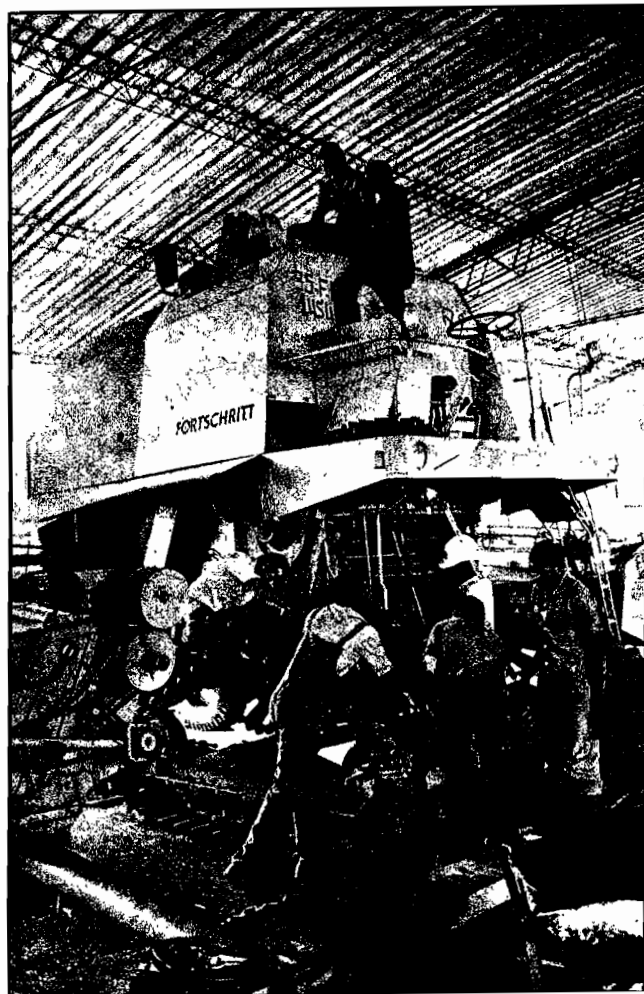
J.T. — Nós nunca fizemos uma reunião, para debater esses problemas. É por isso que eu disse que

nós todos estamos envolvidos nesta passividade e até era um excesso de confiança, porque quem passava ao longo da estrada via as máquinas alinhadas mas o que estava lá por dentro? De facto escapou-nos a necessidade de «espreitarmos lá para dentro». Teríamos encontrado o arroz da campanha passada. Este controlo de perto falhou. O princípio está definido, está claro para nós, mas houve essa passividade, houve uma falta de controlo e uma falta de discussão ou de controlo para fazer aos técnicos cumprir este princípio. De facto é uma situação que se criou, nós reconhecemos.

A situação arrastou-se muito tempo. Falava-se dos parques é preciso fazer manutenção mas faltou estarem aqui pessoas perto do parque de máquinas um técnico, que, de facto, mais de perto pudesse insistir. Nunca tivemos isso. Os tais técnicos da FOKCHRITT, são indivíduos que vêm para aqui mas não estão todo o ano. Estão numa fase de revisão de máquinas para a ceifa, depois retiram-se. Nunca tivemos uns indivíduos que tivessem a sensibilidade permanente do parque. Os técnicos búlgaros até agora eram seis. Não eram permanentes no parque, portanto o nosso pessoal estava sozinho. Recebiam orientações, mas quem os controlava de perto?

Agora nesta fase temos lá um engenheiro e um mecânico que estão lá para apoiar, controlar e dirigir o parque.

Os operadores participam na revisão das máquinas no período de preparação. Mas o número de mecânicos existentes, com a consequente capacidade profissional, é muito baixo e estes operadores não podem, assim, elevar os seus conhecimentos



Então aí nós temos as melhores condições de ter alguém que possa ser mais agressivo e permanente agressivo no parque, para criar um hábito nas pessoas.

Além disso há, de facto, as condições que nós temos para o processo de manutenção. Lavamos as máquinas através do canal, de uma moto-bomba que é feita para regar, mas que vai lavar a máquina. É uma solução, mas não é uma solução ideal, porque para lavar uma máquina é preciso uma bomba de pressão. O mesmo para bombas de lubrificação: temos bombas que são manuais mas para certo tipo de máquinas é preciso bombas pneumáticas. Todas as condições que nós temos no parque das oficinas de facto são muito pobres. Está a chegar certo equipamento, falta muito ainda, mas algum já está a chegar. Com isto não queremos dizer que tivéssemos feito o essencial para evitar esta situação. De maneira nenhuma: podíamos ter evitado com as nossas próprias forças porque já comprovámos que é possível o mínimo mas o que é verdade é que é preciso dotar esses parques de máquinas com outras infra-estruturas, com outro equipamento, para em vez de levar duas horas a lavar uma máquina levarmos meia-hora ou um quarto de hora e no campo até. A primeira Unidade de manutenção de viaturas no campo no CAIL, apareceu agora e é do SERLI, e foi apoiar a campanha da sementeira.

K.K. — Quanto tempo estão as máquinas em laboração?

J.T. — Praticamente, as máquinas estão em campanha todo o ano; (lavoura, gradar, sementeira, maracamentos) em dois turnos e todas as máquinas que estão operacionais! Só não fazem trabalhos aquelas máquinas que estão na oficina. Portanto, são seis meses, com este trabalho intensivo. Depois do arroz estão no milho, batata, tomate e cebola. Isso já é a partir de Fevereiro: Começam a preparar essas culturas. É certo que não é um trabalho tão apurado e essas culturas também estão em terrenos mais leves do que a do arroz. Mas nós diríamos que o ritmo normal das máquinas é de dois turnos e de grande maioria dois turnos durante seis meses. Outra parte, dois turnos de uma parte das máquinas que vão para outras culturas.

T — As necessidades de tecnologia que um complexo deste género tem, implica a existência de homens preparados para trabalhar e funcionar com esse material e será que a sua não-existência provoca problemas de deterioração do plano? Gostaria de saber: será que este é um problema que deveria ser uma actividade do Partido principalmente? Será que deveria haver adstritos à própria direcção do CAIL, digamos, sectores que deveriam funcionar e ter este tipo de preocupações?

J.T. — As estruturas do Partido sentiam que era necessário criar uma estrutura forte aqui ao nível do

CAIL pelo menos numa primeira fase. O Partido estava estruturado com base só em células de partido em cada filial e as células do partido articulavam directamente com a estrutura distrital. Não havia uma estrutura do Partido ao nível do CAIL que coordenasse as células todas.

Então foi orientação do Comité Central nesse aspecto, para se criar comités de círculo do Partido, a nível das grandes empresas. Em Fevereiro do ano passado foi criado o Comité com um primeiro secretário do Partido a nível do CAIL. Já foi um passo para tornar o Partido mais forte. Bom, não basta só criar a estrutura é preciso que funcione, e estamos especialmente com esta preocupação de pôr o Partido a funcionar...

Não funcionou, mas está-se a fazer um esforço, a estudar a afectação dos quadros a nível do Partido. Penso que é uma arma muito importante para levar a todas as pessoas a estarem enquadradas e ganharem maior consciência. Mas depois trata-se do segundo passo, que é bastante importante, que é toda a estrutura capaz de orientar, dirigir o aspecto material e técnico na empresa. Deve haver de facto um departamento de formação de quadros na empresa, mas para que isso existisse era preciso que houvesse pessoas dentro desta estrutura, mas até agora não tínhamos ninguém. Tínhamos seis cooperantes que se perdiam num complexo destes. Não quer dizer que não tivessem feito formação mas com a grandeza do complexo, e com o ritmo de crescimento que estava a tomar, nós não tínhamos capacidade. Este ano nós começámos a sentir coisas muito diferentes: Com a integração na SERLI, esta pode fornecer alguns técnicos a nível da contabilidade, a nível da mecânica, de planificação para formar pessoas. Fizemos contratos com algumas empresas (por exemplo, a empresa portuguesa CISMEC) que tem técnicos de gestão da empresa e que hoje estão a dar cursos. É preciso de facto criar cá uma estrutura mas penso que numa primeira fase tem que ser com grande apoio da estrutura Central neste caso a SERLI que está preocupada em acompanhar de perto a formação de quadros pondo cá técnicos que possam dirigir, com prioridade, a formação profunda dos trabalhadores. Mas da nossa parte, não tivemos capacidade de criar essas condições para os trabalhadores.

Participaram:

Sol Carvalho — TEMPO

Gulamo Khan — R.M.

Luís Simão — KK

Mariano Adamo — Notícias

Fotos de Naíta Ussene