

Passos do Concelho 95



50 anos  berliet-tramagal



index

- 003** ABERTURA EDITORIAL
- 004** INAUGURAÇÃO O DIA B NO TRAMAGAL
- 012** RELAÇÃO ENTRE EMPRESAS A LOCOMOTIVA E A BORBOLETA
- 018** FUNDAÇÃO BERLIET A PRESENÇA DA SOCIEDADE MARIUS BERLIET EM PORTUGAL
- 020** INFOGRAFIA CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA BERLIET-TRAMAGAL
- 022** CONTEXTO MILITAR A MURALHA DE AÇO
- 028** PRIMEIRA PESSOA A VOZ AOS TRABALHADORES
- 034** HISTÓRIA DA MDF O JARDIM DAS BORBOLETAS
- 036** TRAMAGAL TURBO A SEGUNDA TENTATIVA
- 040** ATUALIDADE E CONTUDO MOVEM-SE...
- 042** MUSEU MDF DA INOVAÇÃO INDUSTRIAL À RECUPERAÇÃO DA MEMÓRIA
- 046** ENTREVISTA JORGE ROSA, CEO DA MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE
- 051** CRONOLOGIA HISTÓRIA DA MDF E DA BERLIET

AGRADECIMENTOS
MITSUBISHI FUSO TRUCKS EUROPE
FAMÍLIA DUARTE FERREIRA
FUNDAÇÃO AUTOMÓVEL MARLUS BERLIET
ESTADO-MAIOR DO EXÉRCITO
REGIMENTO DE MANUTENÇÃO DO ENTRONCAMENTO
ARQUIVO HISTÓRICO-MILITAR
ASSOCIAÇÃO 25 DE ABRIL
LIGA DOS COMBATENTES
ADELINO DINIS (REVISTA MOTOR CLÁSSICO) **CARLOS MATOS GOMES** (CO-AUTOR DE "OS ANOS DA GUERRA COLONIAL")
EDUARDO VITAL DA CUNHA VILARINHO (AUTOR DE "O MOTOR NO EXÉRCITO PORTUGUÊS") **JOÃO BRAGANÇA** (BLOGUE RODAS DE VIRIATO) **JOÃO BOTEQUILHA**
JOSÉ FILIPE MAXIMIANO
JOSÉ LOURENÇO

#95

PASSOS DO CONCELHO
 BOLETIM INFORMATIVO
 DA CÂMARA MUNICIPAL DE ABRANTES
 EDIÇÃO ESPECIAL 50 ANOS BERLIET

N.º 95

ANO 20

DATA **FEVEREIRO 2014**

DIRECTORA

PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE ABRANTES

PROPRIEDADE

MUNICÍPIO DE ABRANTES PRAÇA RAIMUNDO SOARES

2200-366 ABRANTES

COORDENAÇÃO E EDIÇÃO

PATRÍCIA FONSECA

TEXTOS

HENRIQUE BOTEQUILHA

JOSÉ MARTINHO GASPAR

LÍGIA MARQUES

MÁRIO RUI FONSECA

PATRÍCIA FONSECA

EDIÇÃO GRÁFICA / INFOGRAFIA

GABINETE DE COMUNICAÇÃO / CMA

IMPRESSÃO E ACABAMENTO

GRÁFICA ALMONDINA

TORRES NOVAS

DEPÓSITO LEGAL

78644/94

TIRAGEM

5000 EX.

PUBLICAÇÃO

TRIMESTRAL

*TODOS OS TEXTOS FORAM ESCRITOS AO ABRIGO DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO.



EDITORIAL

Desde 1964 que a Fábrica do Tramagal marca a história da indústria automóvel em Portugal, reforçando o património industrial da vila e a eterna ligação à família Duarte Ferreira e ao seu legado.

Importa hoje, passados 50 anos da criação da mítica marca tramagalense, criar uma representação de testemunho. Episódios inéditos deste projeto industrial pela voz dos que o protagonizam. Relevância da marca na historiografia automóvel e no panorama civil e militar de um período determinante e fraturante. Dar impulso a novos contributos. Recuperar memórias. Instrumentalizar novos projetos. Disseminar a Berliet-Tramagal como mecanismo de perpetuação do património cultural local, de valorização do sentimento de pertença e de reforço da notoriedade do nosso concelho.

Na hora de celebrar o cinquentenário de uma história de sucessos, a Câmara Municipal associa-se à Mitsubishi Fuso Truck Europe, S.A. na promoção de um evento de forte intervenção comunitária, onde as memórias desta história dialogam com as práticas inovadoras da nova marca e preparam o Tramagal para os desafios futuros.

Citando Eduardo Duarte Ferreira, "Crescimento rima com Investimento". Que este marco temporal assinalado com a apresentação da nova Canter totalmente elétrica, seja o prenúncio do crescimento a que aspiramos para Abrantes.

Citando Eduardo Duarte Ferreira,
 "Crescimento rima com Investimento".

Maria do Céu Albuquerque

► Presidente da Câmara Municipal de Abrantes





O DIA B NO TRAMAGAL

Todos os caminhos vão dar à Metalúrgica Duarte Ferreira, no dia em que o fundador faria 108 anos e a empresa traça um novo caminho com o construtor francês Berliet. Cinco décadas depois, reconstitui-se o evento, seguindo o relato dos jornais da época.

POR HENRIQUE BOTEQUILHA E PATRÍCIA FONSECA

Numa manhã de sol, uma ampla comitiva liderada pelo Presidente da República, Américo Tomás, desembarca na estação dos caminhos-de-ferro do Tramagal. É esperada por individualidades locais, responsáveis da Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF), centenas de trabalhadores da unidade e uma multidão que se apressa a testemunhar esse histórico dia 10 de fevereiro de 1964.

À localidade, acorrem os ministros do Interior, da Economia e das Corporações, bem como os subsecretários do Tesouro, do Fomento Ultramarino e da Indústria, os presidentes da Assembleia Nacional e da Câmara Corporativa, o embaixador de França em Lisboa e numerosos empresários.

De Lyon, chega Paul Berliet, herdeiro do construtor automóvel francês, prestes a iniciar uma parceria com os seus pares portugueses. Na construção de um camião, ficará unido o ADN das duas empresas de génese familiar e que se agigantaram na primeira metade do século XX. Naquele dia, nasce formalmente a linha de montagem dos camiões Berliet-Tramagal.

O PRESIDENTE AMÉRICO TOMÁS EM VISITA À NOVA LINHA DE MONTAGEM E DISCURSANDO PERANTE A MULTIDÃO QUE SE QUIS ASSOCIAR AO DIA FESTIVO, NO TRAMAGAL.



A guerra colonial está em curso em três frentes, o Governo mobiliza vastos meios para o Ultramar e o início da produção em grande escala de camiões em Portugal, de uso militar e civil, é a grande notícia nos jornais nacionais da época, que trazem o assunto para as suas capas.

Logo no próprio 10 de fevereiro, o vespertino Diário de Lisboa escreve em machete: “O Chefe do Estado inaugurou esta manhã no Tramagal, com a presença de membros do Governo, uma linha de montagem de camiões”. A notícia, é desenvolvida na primeira página: “O Tramagal vive hoje um dia, não apenas de festa, mas verdadeiramente histórico. É que a existência e o progresso da própria terra tem estado de há meio século para cá, intimamente, ligados ao agregado industrial que é a MDF, obra gigantesca de um filho desta vila de borda de água”.

Por isso, segundo o jornal, “a festa não se circunscreve apenas à imensa zona em que se encontram as suas instalações - estende-se a todo e bom povo deste rincão que se mira nas águas sonolentas do Tejo, é uma data sentida por toda a população com orgulho e com significado sentimento de apreço e amizade por esse extraordinário obreiro da nossa indústria que foi Eduardo Duarte Ferreira”, que nesse dia, se fosse vivo, celebraria 108 anos.

“Natural portanto que o 10 de fevereiro seja uma data duplamente histórica para o Tramagal - o nascimento do seu filho humilde, mas insigne por atos e obras, e a inauguração de mais um empreendimento que representa um progresso projetado no futuro e mergulhando as suas raízes no presente”.

Com chamada no centro da primeira página,

o jornal O Século de 11 de fevereiro publica uma fotografia captada durante o discurso de Américo Tomás, acima do título: “Ao inaugurar a linha de Montagem no Tramagal, o Sr. Presidente da República prestou homenagem à memória do modesto ferreiro a quem se deve a poderosa metalúrgica daquela aldeia.”

Na página 9, onde se lê, em destaque, “Dia festivo no Tramagal”, O Século desenvolve o corpo da notícia, descrevendo a chegada do Presidente: “O comboio fez uma pequena paragem no Entroncamento para as autoridades cumprimentarem o chefe do Estado e, às 10 e 14, chegava ao Tramagal, que apresentava um ar festivo. Subiu uma girândola de morteiros e a banda da Sociedade Artística Tramagalense executou o hino nacional.”

Segundo o mesmo jornal, na estação encon-

tram-se o governador civil de Santarém, o presidente da Junta Distrital e da Câmara Municipal de Abrantes, deputados pelo círculo, o comandante da 2.ª Região Militar, comandantes gerais e distritais da GNR e PSP e do Campo Militar de Santa Margarida. Está também a administração da fábrica, e ao lado de Manuel Duarte Ferreira alinham-se os restantes herdeiros da família do fundador - Rui, Mário, Fernando e Carlos Duarte Ferreira - e ainda Mário Bastos, administrador delegado da empresa, e Cruz Barreto, presidente da Assembleia-Geral.

“Ouviram-se então os primeiros aplausos neste dia memorável de festa para a povoação, que tinha o Sr. Presidente com eles, associando-se ao seu regozijo”, narra o Jornal de Abrantes de 16 de fevereiro. O semanário tinha já dado a capa, na edição anterior, à inauguração

da linha de montagem, divulgando uma foto do Presidente da República, publicada ao lado de um convite do presidente da autarquia local, dirigido aos habitantes do concelho para assistirem ao evento.

Todos os jornais nacionais publicam também nesses dias um anúncio de página inteira, na altura no enorme formato ‘broadsheet’, com uma imagem da dianteira do novo camião no modelo civil, uma demonstração de força que ameça “atropelar” o leitor. Em letras garrafais, escreve-se Berliet-Tramagal”, junto dos logótipos da empresa francesa e a tradicional borboleta da MDF. [Ver contacapa do Passos do Concelho]

De volta àquela manhã de 10 de fevereiro, “por entre aclamações e alas de crianças das escolas, que lançaram papelinhos coloridos, o Sr. Presidente da República dirigiu-se às vastas instalações da MDF, que visitou demoradamente, tendo assistido, à operação de vazamento de um cilindro de aço para uma prensa de sisal”, relata O Século.

Na descrição do matutino, Américo Tomás “apreciou a nativa oficina de ferreiro de Eduardo Duarte Ferreira e as plantas de modelos das novas oficinas e bairros”, findo o qual seguiu em cortejo a pé até às instalações da Divisão Berliet. “À chegada, largou-se uma girândola de morteiros e fez-se uma largada de pombos.

“Receberam o sr. Presidente da República os srs. Eng. João Botequilha, diretor da Divisão Berliet, Henri Clenard, diretor da Berliet Iberie, Fernando Águas, diretor comercial, e outras individualidades”, de acordo com O Século. “O Chefe do Estado presenciou todas as operações de montagem, findo o que, ao ar livre, e na presença de alguns milhares de pessoas, em que predominavam os operários, se realizou a sessão inaugural.”

Segundo o Diário de Notícias, que também puxa a inauguração para a sua primeira página de 11 de fevereiro, “falou em primeiro lugar o sr. Dr. Agostinho Baptista, presidente do município local, que, depois das saudações, sublinhou sentir-se por toda a parte, e em todos os setores da vida nacional, uma ânsia de renovação e de progresso, que imprimem na vida da Nação um ritmo novo”.

“O momento que atravessamos é grave e pesado em sacrifício para a Nação. Mas nada de grande houve num mundo que não se alicerçasse em sacrifícios e, por isso, tenho fé em que o momento sombrio de hoje se transformará num dealbar radioso de promessas e a abrirá uma página brilhante na história de Portugal”, dizia o autarca de Abrantes.



RUI DUARTE FERREIRA, SENTADO NO EXTREMO DIREITO DO PALCO, OUVI ATENTAMENTE O DISCURSO DO PRESIDENTE. A SEU LADO, MANUEL DUARTE FERREIRA, SEU PAI, QUE VIRIA A FALECER MESES MAIS TARDE, SEGUINDO-SE PAUL BERLIET E RESTANTES AUTORIDADES DO ESTADO.



MONTAGEM DOS PRIMEIROS CAMIÕES CIVIS, PERANTE O OLHAR ATENTP DE UMA COMITIVA DE JORNALISTAS.



“Pela visita à MDF, pôde V. Exa. observar o desenvolvimento industrial que esta grande empresa já anteriormente representava no país. Também no aspeto social e humano, a sua obra é extraordinária, podendo mesmo dizer-se que está na vanguarda das empresas nacionais em realizações sociais e comunitárias”, considera Agostinho Baptista, acreditando que a linha de montagem Berliet-Tramagal vai abrir “novos horizontes a esta empresa, à indústria e trabalho nacionais”.

Na mesma linha, o orador seguinte, Rui Duarte Ferreira, assinala que a linha de montagem se integra na política de expansão da empresa, mas também serve a política económica do Governo, “contribuindo para o desenvolvimento industrial do país”, ao mesmo tempo que procura evitar a saída de divisas para o estrangeiro.

“A primeira realização do atual plano de investimento em execução tem para nós um significado muito especial, na medida em que é o primeiro teste da terceira geração da Eduardo Duarte Ferreira e seus primeiros colaboradores. É na sequência da missão que herdámos de servir o país cada vez melhor no setor industrial que a administração da MDF se lançou neste empreendimento”, prossegue o membro da administração da empresa, citado no jornal O Século.

“Assim, vai investir no empreendimento de rentabilidade a longo prazo; vai arrancar com uma incorporação nacional de 40% e está nos seus planos nacionalizar os camiões Berliet-Tramagal no ano de 1966”, anuncia Rui Duar-

te Ferreira, sublinhando que a decisão do novo projeto foi sustentada no “alto nível de qualidade que se exige para a montagem e fabricação de automóveis”, bem como no aproveitamento da capacidade das duas unidades, por associação a gamas de produtos que já produzia, e ainda na “criação de condições para a valorização do operário português”.

Sobre o novo parceiro, o administrador da MDF afirma que a Societé Automobili M. Berliet é, por si só, “uma sólida afirmação de garantia”, pela posição que no concerto mundial dos fabricantes de veículos pesados e também pelas “afinidades de pensamentos e tradição” que unem as duas empresas.

Em suma, “o que o Tramagal oferece à Nação não é um empreendimento extraordinário, com números astronómicos, oferece sim toda a sua tradição industrial, todo o seu entusiasmo e empenho ao serviço de uma causa”, conclui.

Paul Berliet reconhece que em Lyon não passou despercebido que, em Portugal, “até há pouco exclusivamente agrícola, a indústria representa agora 40% do rendimento nacional e requer os serviços de 25% da população ativa”.

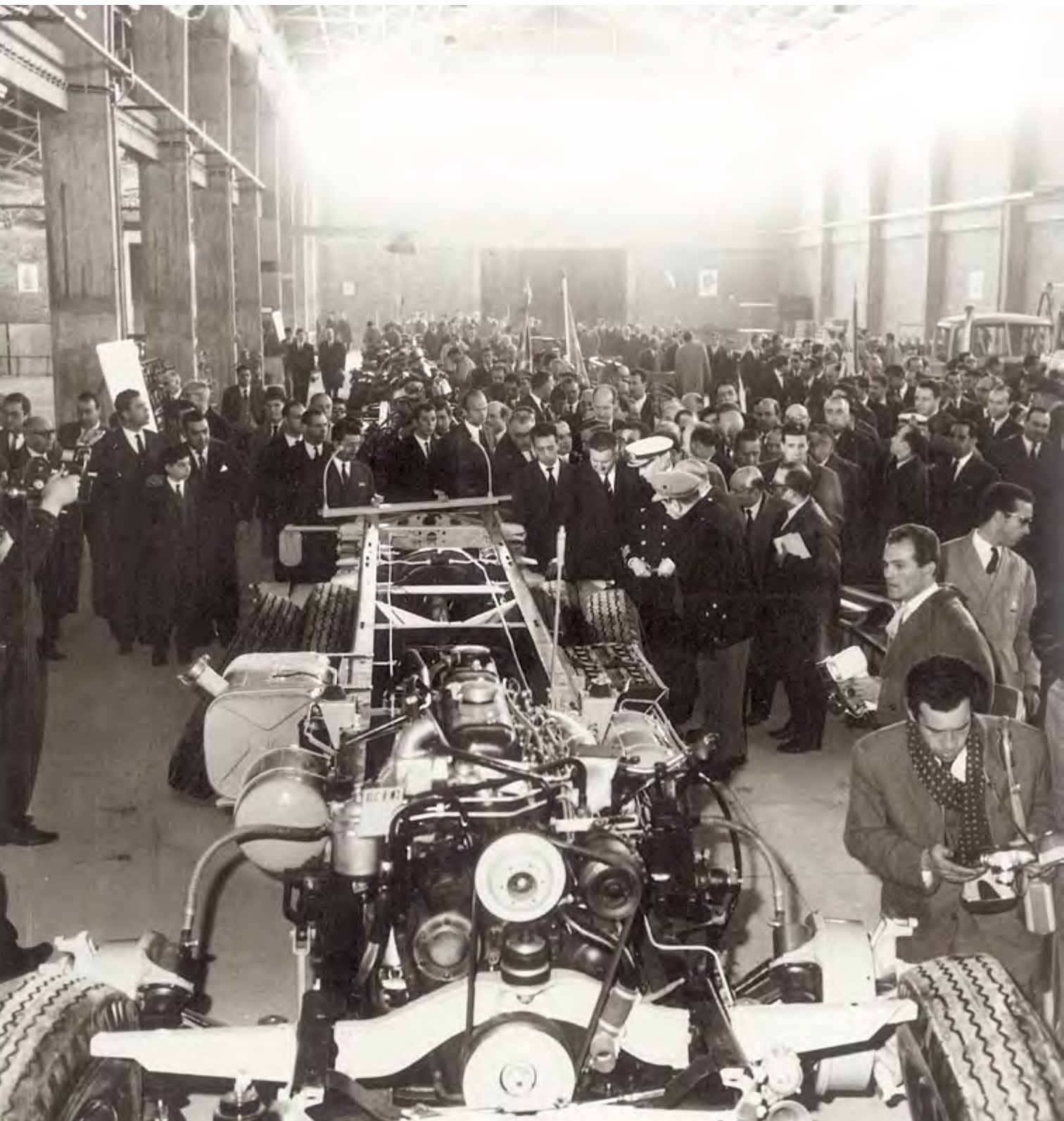
Citado no Diário de Notícias, explica que “a montagem de um veículo pesado não é mais do que uma operação final, agrupando num conjunto orgânico milhares de peças, cada uma das quais exigindo na sua conceção e fabrico pacientes estudos e longas horas de trabalho”. Sempre que possível o departamento Berliet-Tramagal da MDF vai incorporar essas peças na sua gama industrial. “Nós não nos oporemos de modo nenhum a essa evolução, mas, pelo contrário, faci-

litaremos, a sua execução”, garante o industrial francês, lembrando que essa era já a política definida pela empresa em vários países de África.

“As nossas duas empresas são pela sua origem familiares e ciosas das suas tradições, mas encontram-se hoje largamente abertas ao exterior e voltadas para o futuro. Numa como noutra, o pessoal dos quadros é jovem e qualificado. Entre as cláusulas do contrato que nos liga, figuram condições muito preciosas de assistência técnica: o pessoal francês virá ombrear no trabalho com os seus camaradas portugueses e membros do pessoal técnico da Berliet-Tramagal irão a Venissieux [Lyon] aperfeiçoar-se nas técnicas de construção automóvel de que nós temos uma experiência sexagenária”, declara.

“Estas permutas não serão em sentido único e os nossos gabinetes de estudo muito terão a ganhar, seguindo a experiência Tramagal”, assegura, até pelo “ensinamento precioso” que pode constituir o objetivo preciso da MDF de “escolha limitada de modelos, vontade de fabricar rapidamente veículos robustos, baratos e com equipamento modesto”. Os métodos de trabalho usados no Tramagal serão “seguidos com o mais vivo interesse em Venissieux”.

Chamado depois a discursar, o ministro da Economia, Teixeira Pinto, considera “necessária e quase indispensável a colaboração do capital e da técnica estrangeiros para se processar a aceleração do nosso progresso económico e da valorização da nossa mão-de-obra”, que possui “qualidades potenciais para ser igual a de outros os povos, europeus e americano”.



O PRESIDENTE AMÉRICO TOMÁS FEZ QUESTÃO DE VISITAR DEMORADAMENTE TODAS AS INSTALAÇÕES DA MDF, AO LADO, NOTÍCIA DA INAUGURAÇÃO NO JORNAL 'O SÉCULO'.

Por isso, a nova linha de montagem traz “desenvolvimento e aperfeiçoamento da mão-de-obra nacional, colaboração com técnicos e capitais estrangeiros com mútuo benefício, e sentido social da empresa, porque toda a obra de humanos que não o tenha é desumana”.

E é num homem, Eduardo Duarte Ferreira, que o Presidente da República centra o discurso mais aguardado do dia, recordando que, quando foi convidado, semanas antes, para inaugurar a linha de montagem, aceitou “com imenso prazer”, na condição de começar a visita pelas oficinas da MDF e só depois iria às novas instalações.

“Agora tive já o prazer de percorrê-las e verifiquei que esta grande realização me deixou impressionado, trazendo-me à memória o seu fundador. Foi um homem que soube vencer na vida e para quem as próprias dificuldades constituiriam um prazer, dinamizado na forma de as vencer. Esse homem partiu do nada e hoje olhamos para tudo isto com enorme assombro”, comenta, num discurso citado em todos os jornais que cobriram o acontecimento e transmitido pela Emissora Nacional.

“Começou praticamente sozinho. Teve apenas um operário para o acompanhar. Hoje trabalham aqui cerca de dois mil operários. A transformação é imensa. Os seus sucessores souberam compreender a sua índole e atividade. Foi um homem notável na sua profissão. Homem duro como o aço, deixou uma obra humana pois os operários que aqui trabalham

constituem com os seus patrões uma família que quanto maior é mais se une”, continua.

Lembrando que, naquele dia, Eduardo Duarte Ferreira faria 108 anos, Américo Tomás afirma que o fundador da MDF “teria certamente uma grande satisfação em ver os novos rumos” da sua empresa. “Associou-se a uma fábrica francesa de grande projeção e é natural que da união colham ambos benefícios, mais talvez o Tramagal, mas alguns também a Berliet. São raros os homens como Duarte Ferreira e é pena. Com este queixume termino talvez da melhor maneira. Assim presto a minha homenagem à memória que bem mereceu o reconhecimento de todos nós”, declara, por fim, o Presidente da República.

Em reação, “estruçaram palmas, elevaram-se vivas, estralejaram foguetes e a banda filarmónica executou os primeiros acórdãos do hino nacional”, descreve O Século.

Acabada a sessão solene, segue-se um almoço volante na Pousada da MDF e a visita a dois bairros novos para operários da empresa e ao novo jardim infantil.

“O Sr. Presidente da República, finda esta visita, dirigiu-se para o comboio presidencial, na estação do Tramagal, que se encontrava literalmente cheia, com milhares de pessoas que dispensaram ao Sr. Almirante Américo Tomás apoteótica manifestação de agradecimento e de despedida”, conta o Diário de Notícias.

“À partida do comboio especial, no meio de uma grande manifestação, a metalúrgica ofe-



receu ao Sr. Almirante Américo Tomás uma jarra de prata com um ramo de flores”, segundo O Século, num texto a três colunas, publicado sob um pequeno anúncio da SKM.17 Kremlin, a pistola de pintura “preferida para a linha de montagem da Divisão Berliet”.

“Caía já a tarde quando, por entre novas e vibrantes aclamações ao Sr. Almirante Américo Tomás, o comboio presidencial seguia marcha para Lisboa”, descreve o Jornal de Abrantes. “Na povoação continuou-se vivendo ainda o ar festivo da manhã, mas outro dia surgiria e o Tramagal, de olhos postos no futuro, seguindo o exemplo do humilde ferreiro, que foi comendador de Mérito Industrial, voltou ao trabalho calmo e ordeiro de todos os dias.”

VISITA DE TRAMAGALENSES ÀS OBRAS DA NOVA
 DIVISÃO BERLIET, NO 1º DE MAIO DE 1963.

A LOCOMOTIVA E A BORBOLETA



Foi Salazar a abrir caminho à parceria entre a Berliet e a MDF, em 1961 - e acabou por ser a queda do regime, em 1974, a determinar o fim da relação

POR PATRÍCIA FONSECA

Aquele chão já dera uvas. Os tempos exigiam a diversificação do negócio da MDF, até aí concentrado nas máquinas agrícolas - e outra utilização para os terrenos onde se estendiam as vinhas da família Duarte Ferreira. Ao lado do grande complexo industrial da fábrica do Tramagal, que ocupava já 50 mil m² e empregava 2 000 trabalhadores, ergueram-se mais 5 mil m² de área coberta, para acolher a primeira grande aposta da terceira geração Duarte Ferreira: uma linha de montagem automóvel.

O novo caminho começou a desenhar-se em 1961 quando, após a chegada de Rui Duarte Ferreira à direção-geral da MDF, foi contratada a consultora internacional Paul Planus, uma das melhores da Europa a fazer reestruturações de empresas. Para aconselhar a administração sobre os caminhos a seguir, na área financeira, chegou João Luís Costa André, que viria a ser, no final dessa década, secretário de Estado do Tesouro de Marcelo Caetano.

«Nessa altura, o ministro da Economia Teixeira Pinto disse-nos que Salazar iria publicar um decreto que impedia a importação de camiões inteiros. Quem quisesse vender pesados tinha de importar só as peças e montá-los cá», recorda Rui Duarte Ferreira, hoje com 83 anos. Além disso, nota, a lei previa que «a incorporação nacional (de peças feitas em Portugal) fosse sendo aumentada em 15%, todos os anos. Foi aí que pensámos: 'Isto é bom para nós'.»

Com a efetiva publicação do decreto-lei 44.104, de 20 de novembro de 1961, de forma a incentivar a indústria em Portugal, a MDF requereu autorização para a montagem de tractores e veículos automóveis, que foi concedida a 17 de maio de 1962. Nessa altura, o governo já tinha autorizado oito empresas a entrarem neste novo negócio: Citroen, Leyland, Renault, Ford, Ed. Ferrerinha, F.A.P., Barreiros e UTIC. No final do ano seguinte, tinham sido já emitidas 23 licenças de montagem automóvel.

A Berliet, confessa Rui Duarte Ferreira, surgiu na equação «quase por acaso». Já havia muitos representantes de outras marcas e o concessionário em Portugal da Berliet, na altura, era uma empresa com quem a MDF tinha boas relações: a Autosil, uma marca de baterias. «A Autosil não tinha arcaboço para avançar com a montagem de camiões e, por isso, fizemos um acordo com eles: comprámos os direitos de representação da marca. Foi assim que tudo começou.»

As primeiras reuniões em França, entre representantes da MDF e da Berliet, decorreram a 18 e 19 de junho de 1962, mas o contrato só seria assinado a 9 de novembro do mesmo ano.



PORMENOR DE UMA REPORTAGEM SOBRE A MDF, PUBLICADA NA REVISTA DA BERLIET EM 1965.



A APOSTA NO SETOR AUTOMÓVEL EXIGIU GRANDE DEDICAÇÃO DO GABINETE DE ESTUDOS DA MDF.

«Eu, o Mário Bastos [também na direção-geral da empresa] e o Costa André fomos a França muitas vezes. Andámos vários meses em conversações, para a frente e para trás... foi uma luta. Na fase final também se juntou a nós o engenheiro João Botequilha. Eu dialogava com os franceses mas foi o Costa André o grande responsável por chegarmos ao fim com um contrato excelente. Aquilo que conseguimos, ninguém tinha no mundo: podíamos industrializar até 100% do camião», conta Rui Duarte Ferreira.

O acordo assinado estipulava a construção de sete tipo de veículos pesados comerciais: GAK, GBK, GLC, GCK, TBK, TCK E TFK. Para melhor implementar a nova estrutura industrial, Rui Duarte Ferreira teve ainda de fazer mais algumas viagens.

«A conselho dos franceses, fui a Casablanca ver como estava organizada a Berliet Marrocos, porque a dimensão do mercado era muito semelhante ao de Portugal. A linha de montagem do Tramagal acabou por ser feita à imagem e semelhança da marroquina.»

Também ficou acordado que a Berliet daria apoio na formação dos trabalhadores, na fase inicial. «A equipa da Fundação fez estágios em Lyon, por diversas vezes, naqueles primeiros tempos, e também tivemos gente de França no Tramagal. Tivemos de formar mais de 600 pessoas e copiámos um sistema que os franceses tinham, o método direto, que consistia em ensinar na prática, e com exemplos simples. Isso também tinha outra grande virtude: eram os engenheiros da MDF que davam a formação. E assim, os trabalhadores também olhavam para os chefes com outro respeito, porque percebiam que eles dominavam os assuntos.»

No final de 1963, a MDF já tinha a estrutura montada e começara a importar os primeiros camiões. Nas novas instalações, com uma grande pista de testes à volta do edifício, escreveu-se no telhado, em letras de tamanho gigante, o nome de uma marca que viria a fazer história: Berliet-Tramagal.

Essa designação, associando o nome de um local à reputada marca francesa, foi um caso único no mundo. E haveria de tornar-se familiar para a geração dos anos 60 e 70 - sobretudo para aqueles que combateram na guerra colonial.

A linha de montagem só seria formalmente inaugurada a 10 de fevereiro de 1964, no dia do aniversário de Eduardo Duarte Ferreira. Apesar de o fundador ter morrido em 1948, mantinha-se viva a tradição na metalúrgica de associar o arranque de todos os grandes projetos ao nascimento do fundador. Era uma forma de homenagear a sua memória e recordar o seu exemplo.

Nessa altura, já estavam no Tramagal muitos técnicos especializados vindos de outros pontos do país, contratados especialmente para levar por diante o projeto de construção automóvel, setor no qual a MDF não tinha tradição. O engenheiro João Botequilha, hoje com 84 anos, foi um dos que trocou Lisboa pelo Ribatejo, para chefiar a Divisão Berliet. “Aprendi muito com o desenvolvimento daquele projeto e recordo com saudade os cinco anos intensos que passei no Tramagal, em que os acontecimentos se sucediam e os dias nunca eram iguais», diz. “Sempre me senti muito honrado por ter tido a oportunidade de colaborar no arranque da Berliet-Tramagal, sob o signo da borboleta da MDF e da locomotiva da Berliet.”

Esse arranque não foi fácil e o sucesso do novo negócio chegou a estar comprometido, por razões que a MDF não conseguira antecipar no momento em que assinou o contrato com os franceses. “O mercado nacional absorvia, na altura, cerca de 2 500 veículos pesados por ano. Com mais de 20 linhas de montagem autorizadas, em muito pouco tempo, havia, claramente, uma capacidade de produção muito superior às necessidades do mercado”, recorda João Botequilha.

Os objectivos da MDF fixaram-se, no início, na meta dos 200 camiões civis por ano. Em 1964, as vendas ficaram pelos 88 veículos e, em 1965, aumentaram apenas para as 90 unidades.

“O Berliet era o camião militar ideal mas a gama civil não era competitiva e não era adequada para o nosso mercado, até porque tinha características que chocavam com o nosso código de estrada, que era diferente do francês”, explica Rui Duarte Ferreira. “Havia problemas nomeadamente com a distribuição de pesos sob os eixos. Infelizmente só percebemos isso depois.”

“Além dos problemas técnicos específicos, havia o problema do preço - muito superior ao dos seus concorrentes diretos, como a Volvo e a Mercedes. Para piorar a situação, existiam graves irregularidades no funcionamento dos serviços de expedição da Berliet, que se atrasavam com frequência ou não enviavam as encomendas completas”, nota João Botequilha.



QUANDO CONCLUÍRAM O ÚLTIMO CAMIÃO, OS TRABALHADORES FIZERAM UM FUNERAL SIMBÓLICO À BERLIET.

Perante a insistência da MDF na resolução dos problemas, e face à ausência de respostas por parte da Berliet, gerou-se uma grave crise nas relações entre as empresas, no verão de 1966. Com a ameaça de rutura do contrato, o presidente Paul Berliet chamou a si a questão e nomeou uma comissão de arbitragem, com vista a identificar as falhas e a corrigi-las. Esse processo, por acordo das partes, teria de ficar concluído satisfatoriamente até finais de 1967.

Os problemas vieram a provar-se irresolúveis e, nesse ano, a MDF desistiu de montar camiões civis, passando, a partir dessa data, a representação portuguesa a ser assegurada pela Salvador Caetano.

A locomotiva e a borboleta acabariam por entender-se para criar outro tipo de camiões: os militares. A MDF conseguira ganhar um concurso para o fornecimento de 400 viaturas ao Exército português, um negócio que interessava a ambas as partes.

O investimento era apeteçível mas exigia grande disponibilidade financeira da parte da

ÚLTIMAS VIATURAS MILITARES CONSTRUÍDAS NO TRAMAGAL, NAS VÉSPERAS DO 25 DE ABRIL DE 1974.



‘Em 1967, foi atingido o retorno total do capital investido’

JOÃO BOTEQUILHA
PRIMEIRO CHEFE DA DIVISÃO
BERLIET-TRAMAGAL

MDF (a Berliet fornecia apenas a tecnologia). Só para construir a linha de montagem e um centro oficial em Cabo Ruivo, foram investidos cerca de 25 mil contos. Na compra de peças, para criar stocks que permitissem dar uma resposta satisfatória às encomendas militares, estavam já investidos outros 22 mil contos, no final de 1966.

Os valores eram avultados mas, como explica João Botequilha, em 1967 foi «atingido o retorno total do capital investido».

Até 1974, seriam construídos no Tramagal 3549 camiões. A última encomenda, solicitada pelo Exército em março desse ano, já não seria entregue. Com a revolução, o país (e a MDF) tomavam, de repente, um outro rumo.



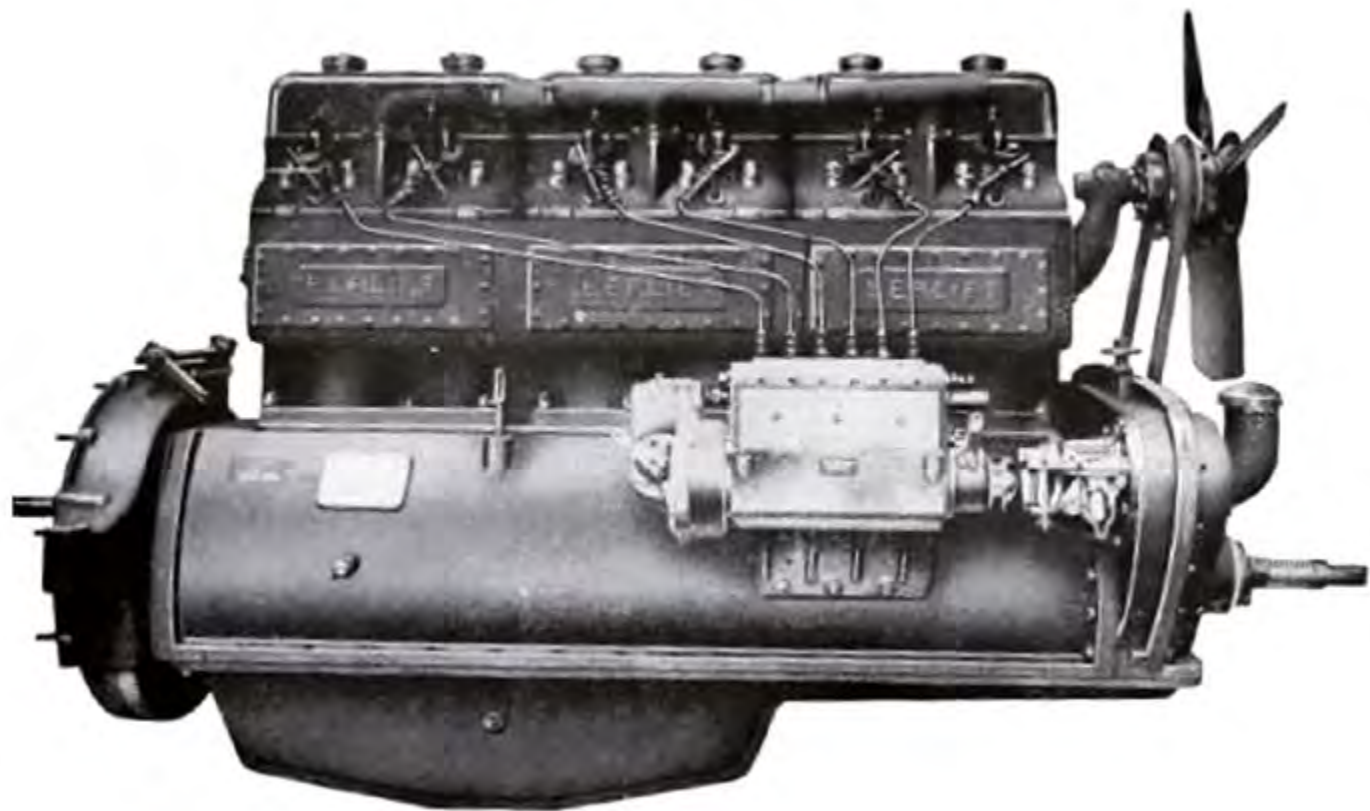
‘Andámos vários meses em conversações com a Berliet, foi uma luta para assinar contrato’

RUI DUARTE FERREIRA
MEMBRO DA DIREÇÃO DA MDF,
ENTRE 1960 E 1970

Os trabalhadores, sempre zelosos, construíram todos os camiões encomendados. Quando terminaram o último, fizeram um funeral simbólico. Construíram um caixão, com o símbolo da locomotiva gravado, desfilaram em cortejo fúnebre e, no final, depositaram sobre o túmulo flores e uma faixa onde se podia ler: “Aqui jaz a Berliet. Jamais te esquecerei.”

A partir de então, as últimas 120 viaturas fabricadas no Tramagal ficaram ao abandono, estacionadas nos parques exteriores da fábrica - com as vinhas em redor ameaçando reconquistar-lhes o espaço, novamente.





A empresa automobilística Mr. Berliet (AMB) está presente em Portugal desde o início do século XX. Foi em Lisboa que a empresa primeiro se estabeleceu no país, em 1909, com a instalação de um escritório de vendas. No Porto, entre 1913 e 1951, a AMB tem um representante local e, em 1928, abre também uma concessão em Coimbra. Em 1964, a rede Berliet tem ainda três subconcessionários em Olhão, Estremoz e Covilhã, além de representações nas colónias portuguesas: em Luanda, Angola, e em Lourenço Marques, Moçambique.

FUNDAÇÃO AUTOMÓVEL MARIUS BERLIET
MARQUIVOS E CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO
JANEIRO DE 2014

A Berliet assina o seu primeiro contrato com o Exército Português em 1932, fornecendo os veículos militares 4x4 VUDB e 6x6 VPC. Após a Segunda Guerra Mundial, aposta em fortalecer sua posição internacional e busca conquistar os mercados de duas maneiras: através das vendas diretas de veículos ou pela transferência de tecnologia.

Para Portugal, a estratégia desenhada é diferente. Para entrar no mercado português, uma nova forma de associação é estabelecida: em novembro de 1962, a A.M.B. assina um acordo de associação com a empresa Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF). Com sede em Tramagal, esta fundição iniciada em 1882 por Eduardo Duarte Ferreira está entre o top 3 das melhores no país. O acordo assinado prevê que a propriedade dos meios de produção, o investimento industrial e comercial seja da MDF, com a assistência técnica da Berliet: há pessoal destacado de França para o Tramagal e portugueses que aperfeiçoam os seus conhecimentos em Vénissieux (Lyon).

Durante o primeiro semestre de 1963, a MDF importa 50 camiões. Mas, a 30 de junho de 1963,

um decreto do governo define que as fronteiras portuguesas ficarão definitivamente fechadas à importação de veículos inteiros [na sequência de outro decreto de 1961], permitindo apenas a entrada de peças, ou veículos em CKD (Completely Knock Down). Uma encomenda de 16 camiões, que deveria ter sido entregue no segundo semestre desse ano, foi cancelada.

Para continuar a exportar, a Berliet precisa de ter uma linha de montagem em Portugal. É assim reforçada a importância da divisão Berliet Tramagal na MDF, uma extensão totalmente financiada pela empresa portuguesa. Foi inaugurada a 10 de fevereiro de 1964, na presença de Paul Berliet, CEO da AMB, e Américo Tomás, Presidente da República de Portugal.

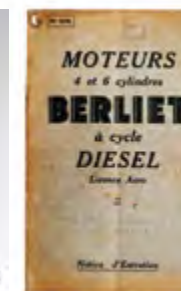
A linha arranca prevendo a montagem de veículos de peso médio e, para 1965, aposta-se na montagem de 200 a 300 camiões por ano, com uma equipa de 85 pessoas. Entre 1970 e 1974, 300 veículos serão montados anualmente. As peças, inicialmente enviadas de Vénissieux, são gradualmente substituídas por peças fabricadas no Tramagal. Em 1964, 40% das peças eram já portuguesas mas o alvo, nos anos seguintes, seria atingir entre os 80 e os 90% de incorporação nacional.

O Exército Português é o principal cliente da MDF, com a venda de modelos GBC8 KT 6x6 e GBA 6 MT 6x6 para servirem nas colónias africanas, nomeadamente em Angola e Moçambique. Estes veículos foram, após a independência destes territórios, sujeitos a várias renovações, e posteriormente usados pelos novos exércitos africanos.

Em 1970, a MDF fabrica e monta já todas as peças dos Berliet-Tramagal, o que demonstra bem a sua entrega ao projeto e a qualidade da sua força de trabalho.

O contrato entre a MDF e a AMB cessou no início de 1974.

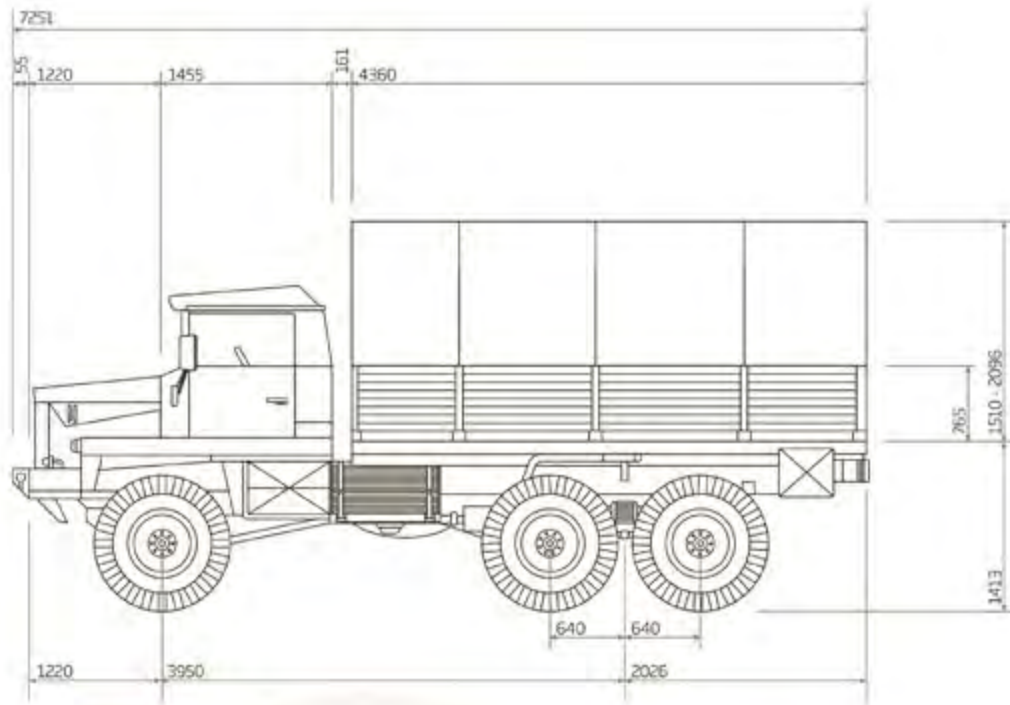
PRESENÇA DA SOCIEDADE MARIUS BERLIET EM PORTUGAL



BERLIET

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DA BERLIET-TRAMAGAL

Baseado no modelo Berliet Gazelle, o camião Berliet-Tramagal foi um dos veículos mais utilizados pelas Forças Armadas portuguesas na Guerra Colonial. Os técnicos da Berliet e da MDF criaram modelos robustos e de fácil manutenção, que se moviam tanto a gasóleo como a gasolina, e podiam transportar soldados ou grandes cargas, com grande versatilidade. O primeiro modelo a sair da linha de montagem do Tramagal foi o GBC 8T, nas versões 4x4 e 6x6 - entraram ao serviço do Exército em 1964 e 1966, respetivamente. Em 1969 chegava às colónias portuguesas o camião GBA 6MT 6x6, mais ligeiro e mais pequeno. No total, o Exército comprou 3 549 veículos táticos pesados com a designação Berliet-Tramagal: 1 670 GBC 4x4, 972 GBC 6x6 e 907 GBA 6x6. Em 1980 foi criado o Tramagal Turbo, considerado uma evolução dos anteriores modelos Berliet, mas, apesar das excelentes críticas, o projeto não passou da fase de protótipos.



BERLIET-TRAMAGAL GBC 8T 6X6

ENTROU AO SERVIÇO DO EXÉRCITO EM 1966
MOTOR BERLIET M520 POLICARBURANTE
5 CILINDROS
7.900 CM CÚBICOS DE CILINDRADA
POTÊNCIA DE 125 CAVALOS ÀS 2.100 ROTAÇÕES
VELOCIDADE MÁXIMA DE 80 KM/H
8.370 QUILOS DE PESO BRUTO. TRANSPORTAVA ATÉ QUATRO TONELADAS DE CARGA OU 20 SOLDADOS TOTALMENTE EQUIPADOS MAIS CONDUTOR
800 QUILOMETROS DE AUTONOMIA

DESTA MODELO FEZ-SE UMA VERSÃO 4X4, COM AS MESMAS CARACTERÍSTICAS

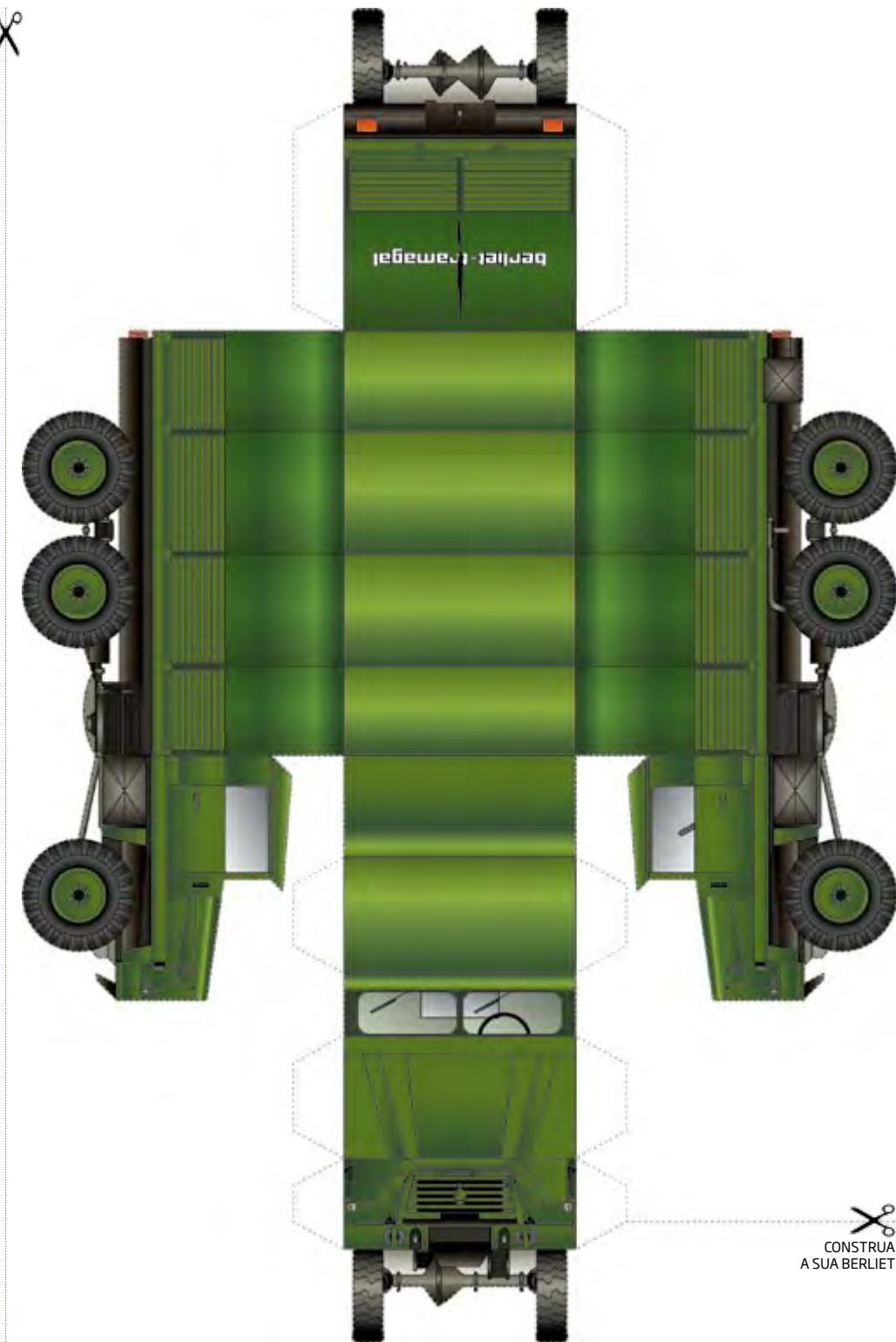
BERLIET-TRAMAGAL GBA 6MT 6X6

ENTROU AO SERVIÇO DO EXÉRCITO EM 1969
MOTOR BERLIET M420/30X A GASÓLEO
QUATRO CILINDROS
5.580 CM CÚBICOS DE CILINDRADA
POTÊNCIA DE 135 CAVALOS ÀS 2600 ROTAÇÕES
VELOCIDADE MÁXIMA DE 85 KM/H
TRANSPORTAVA 17 SOLDADOS TOTALMENTE EQUIPADOS, OU ATÉ 4,5 TONELADAS DE CARGA EM ESTRADA OU 2,5 EM TODO-O-TERRENO

TRAMAGAL TT 13/160 6X6 TURBO

CINCO PROTÓTIPOS ENTREGUES AO EXÉRCITO PARA TESTES A PARTIR DE 1980
MOTOR RV1798 A GASÓLEO
SEIS CILINDROS
5.492 CM CÚBICOS DE CILINDRADA
POTÊNCIA DE 155 CAVALOS ÀS 2900 ROTAÇÕES
VELOCIDADE MÁXIMA DE 95 KM/H
13000 QUILOS DE PESO TOTAL. CAPAZ DE TRANSPORTAR 5 TONELADAS EM ESTRADA E 2,5 EM TODO-O-TERRENO
900 QUILOMETROS DE AUTONOMIA

FONTES: O MOTOR NO EXÉRCITO, DE EDUARDO VITAL DA CUNHA VILARINHO, JORNAL DO EXÉRCITO E REVISTA MOTOR CLÁSSICO



CONSTRUA A SUA BERLIET

A MURALHA DE AÇO



Maciça, versátil e cheia de força, a Berliet foi mais do que um caminhão todo-o-terreno na guerra colonial. Os militares recordam-na também como blindado, rebenta-minas e seguro de vida. Salvou muitas: “Todos queriam andar nela”.

POR HENRIQUE BOTEQUILHA

Sentado ao lado do motorista, Rui Rodrigues segue numa picada em Niassa, Moçambique, quando uma forte explosão o projeta para fora do caminhão. O som é tremendo, o abalo enorme, a claridade desaparece e depois fica apenas o silêncio nesse dia de junho de 1971. A Berliet-Tramagal está destruída com o impacto da mina que rebentou sob a viatura. Não há mais vítimas na coluna comandada pelo então capitão do Exército.

O mesmo Rodrigues sofre três anos antes, ainda como alferes, em Cabo Delgado, uma emboscada que não era para a sua coluna, mas para outra que transportava peças de artilharia e que estava três horas atrasada. Um disparo de granada RPG atinge uma Berliet e sucede-se uma intensa troca de tiros. Oito civis que viajavam com a tropa portuguesa morrem, mais de 50 ficam feridos, bem como 18 militares. O caminhão “ficou muito danificado, mas continuou a trabalhar”.

Dos 3 549 camiões produzidos a partir de

1964 na Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF) para o Exército e distribuídos nas três frentes do conflito, muitos foram destruídos. Mas por cada gigante de aço caído, alguns soldados ficaram um pouco mais perto de casa. “Era um salvo-conduto para certos sítios em condições de segurança. Salvou muita gente”, recorda Rui Rodrigues, agora com 72 anos. “Todos queriam andar na Berliet.”

O que distinguia este caminhão de todos os outros no seu tempo, nas campanhas africanas, era a sua potência, robustez e uma força sem limites. A par dos engenheiros, entrava também o engenho português. Chegadas aos teatros de operações, as Berliet eram “despidas” das armações e das lonas na caixa e dos parabrisas e depois as cabinas eram revestidas com sacos de areia, também colocados sobre os rodados para aumentar o peso e absorver o impacto das minas. A morfologia do caminhão, com o eixo da frente adiantado em relação ao condutor, também contribuía para a redução de riscos, no caso de se pisar um engenho.

“Houve também uma inovação portuguesa, que consistia na introdução de água nos pneumáticos para criar massa e absorver a energia da explosão”, lembra Carlos Matos Gomes, 67 anos, um escritor e historiador que foi oficial dos Comandos em todas as frentes do conflito do Ultramar, participou nas grandes operações “Nó Górdio”, em Moçambique, e “Ametista Real”, na Guiné-Bissau, ferido em combate, e condecorado com a Cruz de Guerra. “Durante esse tempo andei e conduzi bastante nas Berliet. Destruí muitas também...”

O ex-oficial, autor do romance “Nó Cego” e de obras de referência sobre a guerra colonial, destaca a enorme versatilidade da viatura táctica de transporte de pessoal e equipamento que substituiu no Exército a norte-americana GMC. A Berliet-Tramagal era também usada em África como rebenta-minas - “cuidava sempre que o primeiro carro de uma coluna fosse uma Berliet,” sublinha Rui Rodrigues - e ainda como blindado, aproveitando torres de veículos acidentados, depois colocadas na caixa do caminhão para criar um posto de combate, com uma metralhadora ou uma peça de artilharia de tiro rápido.

Com tração total, quer nas versões de seis rodas quer nas de quatro, transportava cargas imensas. “Nunca consegui chegar aos seus limites”, recorda Matos Gomes, que viu em Moçambique uma Berliet rebocar outras duas da mesma coluna, que tinham ficado inutilizadas com a explosão de minas.

O ex-oficial das forças especiais sublinha também a “excelente estabilidade” em rampas com inclinação muito elevada ou laterais. “Apesar de ser muito alta, nunca capotava.” E, se necessário, conseguia atravessar um rio praticamente submersa, apenas com tubo da entrada de ar à superfície, qual submarino, como testemunhou num curso de água de profundidade mal avaliada em Moçambique.

A Berliet-Tramagal estava ainda equipada, por sugestão do Exército, com um guincho de alta potência, um compressor de ar e possuía duas rampas laterais, que podiam ser usadas como carris, para carregar volumes de grande



peso. O seu ponto fraco seria o ruído do motor, um sonoro ronco que o inimigo não poderia deixar de escutar. Fora isso, para Matos Gomes, “era a viatura que mais se adaptava a qualquer teatro de operações, muito melhor do que a americana GMC, a holandesa DAF ou as alemãs Mercedes e MAN”.

Em 1963, um despacho do chefe de Estado-Maior do Exército admitia que a soma de 750 milhões de contos, correspondentes a 5 100 viaturas em falta para o Ultramar, era “um encargo tremendo para o orçamento português”, mas Câmara Pina entendia que o país não podia dispensar-se de o considerar. “Constitui uma previsão realista e o que permitirá que, chegado o momento, as nossas tropas tenham a liberdade de movimentos para cumprirem a sua missão.”

Noutro parecer, no mesmo ano, o chefe do Exército lembrava que a mobilização de meios prevista para o Ultramar em 1964 era 50% superior em relação ao ano anterior. Foi com base nesta equação que a MDF deu um

novo alcance à parceria com o construtor francês. Entrou no concurso, ganhou e o negócio militar revelou-se bem mais vasto e bem-sucedido do que o camião de uso civil. Da linha de montagem do Tramagal saíram 1 670 Berliet GBC 8 KT 4X4 e, dois anos mais tarde, lançou-se o mesmo veículo na versão 6x6, com uma taxa de incorporação nacional de 50%, ou seja, com metade dos componentes fabricados em Portugal, mais 10% do que o modelo anterior.

Em “Os anos da Guerra Colonial”, Carlos Matos Gomes e Aniceto Afonso contam que “as guerras de África implicaram a manutenção da maior força armada no exterior que Portugal alguma vez formou ao longo dos seus oito séculos de história”. Em 1974, eram mais de 130 mil homens que se mantinham em pé de guerra a milhares de quilómetros da metrópole (27 000 na Guiné, 57 000 em Angola e 50 000 em Moçambique). “O seu simples transporte e apoio logístico eram problemas de grande envergadura para um país das dimensões de Portugal e com os seus recursos, mas sem esse

problema ser resolvido não podia haver guerras de África”, prosseguem os autores.

Rapidamente, os militares começaram a familiarizar-se com as Berliet, com as suas manhas e feitos, a amá-las ou a emberrar com elas. António Neves, 84 anos, percorreu o trajeto inverso de Vasco da Gama. Perdeu Índia, onde foi prisioneiro de guerra, Angola e Guiné-Bissau, antes de acabar a carreira militar como capitão em Lisboa. No Agrupamento do Serviço de Material de Angola, em Luanda, ou sob uma chapa de zinco assente em quatro estacas em São Salvador (atual M'Banza Kongo), trabalhou muitas Berliet como mecânico. Inicialmente, não ficou bem impressionado: “Era um camião pesadíssimo, só aço, arrastava tudo à sua frente, mas muito frágil em relação a alguns componentes.”

Quando o militar se desliga do mecânico, as qualidades do camião equilibram-se, “porque era bom nas minas, um monumento de aço, oferecia garantias a quem o conduzia”. Na retaguarda, quer em Angola quer na Guiné, chega-



AS MINAS FORAM AS GRANDES INIMIGAS DA BERLIET, NA GUERRA.

A BERLIET-TRAMAGAL ESTAVA DE TAL FORMA PRESENTE EM ÁFRICA QUE ATÉ AS CRIANÇAS A INCLUÍAM NO SEU MUNDO DE FANTASIA [EM BAIXO, BRINQUEDO CRIADO POR MENINO MOÇAMBICANO]



vam-lhe as batalhas na forma de destroços: “Vi uma dianteira que desapareceu toda, mas o condutor safou-se. Outro que apanhou duas minas no mesmo dia e também se safou”, lembra António Neves. “Quando a guerra acabou, cheguei à conclusão de que quem não tem de morrer nunca morre.”

As minas, sempre elas. A primeira rebentou em Angola, dois anos antes da chegada das Berliet, na estrada Zala-Vila Pimpa, em 6 de junho de 1962, em Angola. O primeiro engenho anticarro explodiu seis dias depois, junto de Bembe, também em Angola. Na Guiné-Bissau, surgiu em 1963 na ligação Fulacunda-São João e, em Moçambique, em 1965, em Nova Coimbra (Niassa).

As Berliet aguentavam com relativa eficácia cargas até cinco quilos. “Às vezes passavam por cima delas e nem paravam”, descreve António Neves. Mas os movimentos de libertação africanos começaram a melhorar o seu equipamento e também as suas técnicas de guerrilha. E apareceram as armadilhas associadas a bombas não detonadas da artilharia e dos aviões da Força Aérea Portuguesa.

Além das armadilhas, havia as emboscadas. Em 23 de outubro de 1972, um grupo de combate do Destacamento de Cutia, na Guiné-Bissau, foi surpreendido por um numeroso grupo com armas automáticas, RPG-2 e granadas de mão quando se deslocava a Mansabá, para reabas-

tecimento de água. “As NF (nossas forças) reagiram prontamente, puseram o IN (inimigo) em fuga, deixando o IN vários rastros de sangue. AS NF sofreram um morto, três feridos graves, três feridos ligeiros e danos parciais numa Berliet. Posteriormente obtiveram-se várias informações mencionando que o IN tinha sofrido seis mortos e vários feridos”.

Este episódio vem descrito na História da Unidade do Batalhão Caçadores 3832, que serviu entre 1970 e 1972 na Guiné-Bissau, e foi formado pelo Regimento de Infantaria n.º 2, em Abrantes. Estes relatos de guerra eram frequentes em todas as unidades. Fernando Vieira, que serviu quatro anos em Angola, também foi apanhado pelo fogo inimigo quando seguia entre o motorista e o alferes na cabina de uma Berliet em Angola. Só quando as armas se calaram viu o buraco de uma bala alojada no ‘jerry-can’ onde estava sentado, antes de saltar para fora do camião.

Em Angola, Vieira tirou o curso de mecânico e, na formação Berliet, viu algo inaudito: “Do modelo GBA tive o prazer de o ver trabalhar com cinco combustíveis - gasóleo, gasolina, óleo de motor, óleo de fígado de bacalhau e brilhantina. Tudo o que era combustível gorduroso funcionava. Bastava uma ligação no tablet e um aparelho para fazer a conversão”, recorda.

‘A Berliet era um salvo-conduto para certos sítios, salvou muita gente’

RUI RODRIGUES
OFICIAL DO EXÉRCITO
E CAPITÃO DE ABRIL
BERLIET-TRAMAGAL



VERSÁTEIS, AS BERLIET TINHAM VÁRIAS UTILIZAÇÕES. EM BAIXO, UMA IMAGEM RARA DE UMA TORRE DE BLINDADO ADAPTADA PARA ESTE CAMIÃO.



Aquilo que testemunhou foi apenas uma demonstração dos formadores franceses. A experiência nunca foi disseminada. Apesar disso, os camiões Tramagal em circulação no Ultramar eram policarburantes, admitindo gasolina ou gasóleo. Bebiam muito.

“Era uma boa viatura”, garante Vieira. “Nós, mecânicos, gostamos de espaço e, na embraia-gem, na caixa de velocidades ou no motor, bastava levantar o camião e tínhamos a mecânica toda a mão”, assinala. O bom uso dependia do talento do condutor, já se sabe. Os locais apreciavam fazer percussão no volante e no pedal do travão. “Tiravam o ar dos depósitos e ficavam sem travões”, lembra o ex-sargento que assume uma relação apaixonada com os pesados do Exército: “Todos os camiões da tropa são meus amigos.”

Em 1967, um documento do gabinete do ministro do Exército dá conta de que há 12 mil viaturas no Ultramar, menos quatro mil do que as necessárias. O mesmo texto alertava para o tempo médio de vida de uma viatura no Ultramar: quatro anos, após os quais não havia corrente de sobressalentes. Já estava a germinar o

projeto GBA 6 MT 6x6, mais pequeno e mais leve e estilizado do que o antecessor GBC, e sempre sob o signo da parceira da Berliet com a borboleta da MDF.

No final da década, Rui Matias, 76 anos, foi enviado pelo Exército a França para visitar uma exposição de equipamento militar nos arredores de Paris e conhecer a fábrica Berliet, em Lyon. Na mala levava já o objetivo de adquirir um novo modelo de camiões para o Exército e que haveria de ser a GBA. “O pessoal que vinha de Angola e Moçambique falava sempre da americana GMC”, recorda o engenheiro mecânico. “Queríamos uma viatura semelhante, de 2,5 toneladas, mais pequena do que a antecessora GBC e com muita incorporação nacional.”

O Jornal do Exército de dezembro de 1982 informa que a GBA era “uma viatura mais ligeira do que a GBC, com uma capacidade de carga inferior e adequada à classificação da NATO, que determinava três toneladas, dispo de um motor de quatro em vez dos cinco cilindros do GBC, desenvolvia cerca de 130 cavalos, apresentando uma notável capacidade de evolução em todo-o-terreno”. Segundo a mesma publicação, “tais características foram decisivas para que o Exército adotasse o camião GBA GMT 6X6”.

Após a passagem por França, vieram os testes. Rui Matias lembra-se bem de levar, com os técnicos franceses, a GBA aos limites em Vendas Novas e noutros pontos do Alentejo. Às ve-



zes corria mal: “Pusemos o camião inteiro um dia todo dentro de água apenas com o tubo de fora e ele não voltou a trabalhar.” Mas, na generalidade, “comportava-se bem, obedecia aos critérios definidos pelo Exército e da NATO” e, para mais, era a mais barata do mercado até aparecer mais tarde a concorrência da alemã Magirus. Quanto às falhas, acabavam por ser desvalorizadas. “Se fôssemos respeitar as regras todas, não havia viaturas para a guerra.”

No teatro de operações, as Berliet que não caíam sob o efeito devastador das minas enfrentavam também outras dificuldades. “Era sempre a andar, aqueles camiões estavam a ser sempre usados, paravam pouco na oficina”, refere o sargento-mecânico António Neves.

Em 1973, começaram a aparecer muitos motores gripados. “Refilámos com a fábrica do Tramagal porque aquilo não funcionava e eles diziam que era falta de manutenção”, lembra Rui Matias. “Mas depois acabaram por reconhecer que havia um problema e mudaram o sistema de filtragem”, prossegue o antigo engenheiro-mecânico do Exército. Mas a escassez de viaturas permanecia um problema. “Precisávamos de duas MDF”, observa o ex-capitão Rui Rodrigues.

Acabadas as suas comissões em Moçambique e Guiné-Bissau, Rodrigues fixou-se na Escola Prática de Infantaria em Mafra, onde, na madrugada de 25 de abril de 1974, reuniu cerca de 150 militares para lhes comunicar que iam



AS ÚLTIMAS BERLIET DO EXÉRCITO ESTÃO DEPOSITADAS NO REGIMENTO DE MANUTENÇÃO, NO ENTRONCAMENTO

fazer uma revolução, acabar com a guerra do Ultramar e derrubar o Governo. “Disse-lhes que se alguém quisesse sair podia fazê-lo. Ninguém se mexeu.”

De Mafra saiu a unidade em cerca de trinta viaturas e alguns canhões sem recuo com destino ao aeroporto de Lisboa, repetindo o itinerário que Rui Rodrigues tinha percorrido anteriormente durante o dia. Com a noite cerrada, de Frielas para o labirinto de Camarate, a coluna enganou-se no caminho e entrou numa rua sem saída. Os Willis viraram bem, os Unimog também, as Morris saíram facilmente, mas as duas Berliet, largas, pesadas e com pouca capacidade na direção, foram um caso sério. Isso fez com que chegássemos 45 minutos atrasados,” relata o capitão de Abril.

Às 04:25, Rui Rodrigues ligou para o posto de comando: “Informo Nova Lorque foi ocupada e encontra-se sob controlo”. O espaço aéreo português fechou e o primeiro voo a descolar, dias mais tarde, transportou Marcelo Caetano para a ilha da Madeira. A guerra colonial estava terminada, as Berliet regressaram depois a casa e as 120 viaturas, 60 camiões-cisterna e 60 camiões-oficina, acabados de sair da linha de montagem da MDF, ficaram sem cliente.

Aquela madrugada libertou um país e sentenciou dez anos de um ciclo da fábrica do Tramagal.

A VOZ AOS TRABALHADORES

Durante os dez anos de vida da Divisão Berliet, os seus funcionários criaram uma equipa coesa. Fomos ouvir algumas das suas histórias.

POR MÁRIO RUI FONSECA



TRABALHADORES BERLIET

Maria, a Rosa da Berliet

A mestria de prática adquirida, o curso geral do comércio e umas frases bem formatadas em francês pintaram-lhe os 17 anos seguintes. “Entrei ao serviço na MDF no dia 15 de outubro de 1963, uma terça-feira”, recorda, precisa. “Lembro-me muito bem, até porque na véspera fui ao mercado semanal de Abrantes onde comprei um tacho, uma panela, uma cafeteira e uma frigideira. Aluguei um quarto e mudei-me, de armas e bagagens”, enfatiza Maria Rosa, desde cedo emancipada. Os pais, esses, ficaram em Vale de Açor, freguesia de Fontes, no Abrantes profundo.

Destacada para a recém-criada Divisão Berliet, Maria Rosa esperou pelo dia 1 de novembro para estrear o seu gabinete. Ali tratava de todo o expediente de escritório, da contabilidade geral às folhas de vencimento. “Quando cheguei à MDF, o pavilhão da linha de montagem da Berliet estava em fase final de acabamentos e a eletricidade ainda não estava ligada”, lembra. As casas de banho ficaram-lhe gravadas na memória. “Havia duas. Uma era para o diretor geral, a outra era para todos.”

/// O apelo de uma fábrica pujante e de uma terra atrativa, a par de um exame de datilografia convincente, selaram a transferência de Maria Rosa Vicente de uma fábrica de semi-reboques de Abrantes, onde assegurava a contabilidade geral e industrial, para a Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF), na então aldeia do Tramagal. “O exame foi no sindicato e a sala estava cheia de mulheres. Fui a primeira a acabar”, lembra Maria Rosa Vicente Barralé, desde logo admitida com 19 anos “acabadinhos de fazer”.

A folha do primeiro vencimento reservava outra surpresa para a Rosa da Berliet, como lhe chamava o sapateiro da terra, para a diferenciar de um nome então muito popular. “Recebi 900 escudos e fiquei zozna. É certo que nunca perguntei quanto me iam pagar, mas eu recebia mais 50 escudos na fábrica de onde me tinha despedido e ao princípio não achei muita piada à história. Mas no dia 1 de maio de 1964 já me estavam a aumentar para 1 300 escudos e, um ano depois, já ganhava 1 950 escudos”, recorda. Rosa Barralé fala com saudade dos patrões da MDF. “O Engº Rui (Duarte Ferreira) era muito boa pessoa. Muito humano. Todos os dias 1 de maio os nossos ordenados eram aumentados e até chegou a oferecer-se para me emprestar 20 contos, para uma operação que eu precisava de fazer.” Hoje, aos 69 anos, Maria Rosa assegura que “estas coisas não se esquecem”.



TRABALHADORES BERLIET

Jorge Cunha, o chefe das peripécias francesas

/// A vida de chefe não foi sinónimo de facilidades para Jorge Cunha, nos 20 anos que cumpriu de MDF - a maioria dos quais como chefe do setor administrativo da produção da Berliet. Responsável por um cabal, pronto e atempado fornecimento de material para a linha de montagem dos camiões que seguiriam para a guerra do Ultramar, Jorge Cunha era responsável pelo pessoal, pelas compras, pela contabilidade industrial, pelos armazéns e pelo aprovisionamento da Divisão Berliet. “Naquele tempo, não havia telemóveis nem computadores e tudo funcionava à base de telexes, telegramas e telefone. As questões mais sensíveis tinham de ser resolvidas pessoalmente e perdi a conta ao número de vezes que fui a França, à sede da Berliet, em Lyon, tanto de carro como de avião”.

Jorge Cunha entrou na MDF em junho de 1963, tendo iniciado as suas funções na delegação de Lisboa. Em dezembro do mesmo ano estava no Tramagal, para exercer funções na Divisão Berliet, que seria inaugurada dois meses depois. “Inicialmente pensou-se em tratores para a linha de montagem e chegou mesmo a criar-se essa divisão na MDF, mas a coisa não avançou e optou-se pela montagem de camiões, já em parceria com a Berliet”, lembra.

O camião civil não vingou, acredita, por causa da caixa de velocidades do veículo. “As mudanças não eram sincronizadas e as vendas não foram ao encontro das melhores expectativas”. Com uma fábrica em França a produzir camiões militares, e tendo Portugal uma guerra em curso no Ultramar, apostar nessa gama acabou por ser um passo natural. “A primeira encomenda foi de 450 viaturas e o segundo lote era de 150 camiões”, recorda. “Nessa segunda encomenda, transviou-se um caixote com os 150 tabliers de bordo... As viaturas estavam prontas a entregar, o Exército pressionava porque tinha um navio pronto a seguir para África e os tabliers não apareciam. Meti-me no carro e fui para Lyon. Mas lá, nem notícias do caixote nem tabliers em armazém. Corri meia França para conseguir 70 tabliers, que encontrei perto da Suíça e entreguei em Tramagal após três dias e meio na estrada. Sem parar, sem dormir, sem banhos e praticamente sem comer”, recorda. “Mas lá seguiu parte da encomenda... o resto foi um pouco mais tarde”, conta o antigo trabalhador, hoje com 80 anos.

Outra história que lhe ficou na memória prende-se com o maio de 1968, em França. “As convulsões sociais não permitiam uma laboração regular e fiquei lá vários dias, a tentar obter peças. De nada valeu e regressei de mãos a abanar.” Durante uma das noites agitadas, recorda, alguém conseguiu alterar o próprio nome da empresa. Tal como no Tramagal, o telhado da fábrica ostentava o nome Berliet em letras garrafais. Mas nessa altura, pelo menos durante umas horas, foi substituído pela palavra Liberté (Liberdade), em letras igualmente gigantes. “Foi impressionante”, recorda Jorge Cunha.

O tramagalense recorda ainda que a “tensão” na Divisão Berliet “era sempre muito grande”, até pela existência de uma delegação militar em permanência no Tramagal, que “supervisionava o processo de montagem e pressionava para a celeridade de processos”. O ritmo era avassalador: “Montávamos quatro camiões por dia”, precisa Cunha, que afirma ser com “saudade” que recorda os tempos da Berliet e da MDF. “Só na MDF de Tramagal se comemorava o dia 1 de maio naqueles tempos de ditadura, com almoços, jantares e as oficinas engalanadas. Foi uma escola de vida, para mim.”



TRABALHADORES BERLIET

António Alarico, o pacote voador

//// A rapidez era aliada da pressa em receber e distribuir telegramas e telexes pelas várias secções da Metalúrgica Duarte Ferreira. Decorria o ano de 1965. Sem computadores e sem acesso às pontes imediatas que a velocidade da internet viria a permitir, os pacotes da MDF desdobravam-se em correrias pelos vários edifícios, secções e escritórios da grande empresa, e também pela estação dos correios de Tramagal, situado no centro da aldeia. António Manuel Alarico, hoje com 62 anos, era um dos pacotes da Berliet. “Corria as secções todas, desde a de mecânica, à carpintaria, pintura, armazéns, divisões agrícolas, de projetos, escritórios, enfim, um corrupio de cima para baixo e de baixo para cima da empresa e da aldeia a distribuir telegramas que levava dentro de uma pasta de cartão”, recorda. “Era a maneira de comunicar, sempre a pé, fizesse chuva, fizesse sol”, observa Alarico. “Só mais tarde recebemos umas bicicletas para fazer o percurso, que ainda demorava algum tempo até aos correios”, acrescenta.

A primeira experiência montada ficar-lhe-ia gravada na memória: “Andava sempre com pressa, a levar e trazer telegramas de e para França, para a casa mãe da Berliet. Vinha eu de bicicleta a alta rotação, fardadinho e com uma jaqueta com botões de metal, quando um gato se atravessou à minha frente. Bom, escusado será dizer que foi um grande malho”, conta, divertido.

António Alarico entrou ao serviço da MDF a 14 de janeiro de 1965. Tinha então 13 anos. “Todos queriam entrar para a Metalúrgica e naquele tempo não havia a questão do trabalho infantil. A regra era cumprir a 4ª classe e depois íamos aprender normas e regras para o exame de admissão à fábrica”, lembra. “Ensinavam-nos a dar recados, regras comportamentais e a levar documentos de uma secção para outra. Entrámos 10 naquela altura, uns para pacotes, outros para aprender ofícios. A MDF era uma autêntica escola, porque ali era ensinado de tudo um pouco”, regista, com orgulho.

Nascido em Crucifixo, Tramagal, haveria de somar 44 anos de dedicação à MDF e escalar nas categorias profissionais até chegar a escriturário de 1ª. “Os mais novos eram incentivados pela administração a prosseguirem os estudos e, depois do dia de trabalho, íamos para a escola industrial de Abrantes, entre as 19:00 e as 23:00. Tínhamos autocarros só para nós, que apanhávamos à porta do sindicato, em Tramagal”, lembra, sublinhando o “entendimento e paz social” existente entre sindicatos, patrões e trabalhadores. “Esse espírito de entendimento, de parceria e de pertença a uma equipa penso que nunca se desvaneceu, mesmo após todos estes anos.”



TRABALHADORES BERLIET

João Serafim, o mecânico de precisão

//// A montagem e desmontagem de motores eram como puzzles que João Almeida Serafim dominava com mestria e precisão. “Não sobravam peças”, afiança, divertido, recordando os tempos de trabalho numa oficina escura, fria e suja, em que se iniciou profissionalmente, alguns em Rossio ao sul do Tejo. “Andava sempre todo sujo, quando ia para a ‘bucha’, a meio da manhã, já eu era todo óleo, na cara, nas mãos, no macacão, enfim, em todo o lado. A oficina era antiga e reparávamos automóveis pelo que as condições eram aquelas”, suspira.

Com a abertura da Divisão Berliet na Metalúrgica Duarte Ferreira, João foi convidado para integrar os quadros. Tinha experiência, e eram necessários mecânicos para a nova linha de montagem. “A Berliet cativou e absorveu quase toda a mão de obra especializada da região. Era uma nova Divisão, a empresa tinha nome, o Tramagal era uma terra cativante, pelo que dela se conhecia e ouvia falar. E havia horas certas para entrar e sair, e a empresa pagava bem, que era o mais importante”, realça. João Serafim, então com 28 anos, chega à linha de montagem da Berliet em janeiro de 1965, tinha a empresa a primeira encomenda de 450 Berliet para entregar ao Exército. “Era uma casa nova, tinha uma farda impecável, um pavilhão a brilhar e sempre tudo muito limpo”, recorda. “Ali não se reparavam automóveis, só montávamos as componentes do camião militar.”

Serafim recorda uma escada rolante por onde desciam os enormes caixotes de madeira que chegavam de França, com os motores, tabliers e outros elementos para equipar a viatura que fez história no Ultramar. “Eram caixotes enormes, que traziam as componentes francesas das viaturas. Depois era montar tudo, afinar e dar despacho à produção. Éramos precisos e também engenhosos, quando necessário”, assinalou. O mecânico dedicou 21 anos à MDF, tendo chegado a chefe de armazém, onde laboravam mais de 40 pessoas, num “grande espírito de camaradagem”.



TRABALHADORES BERLIET

Joel Cunha, o serralheiro mecânico de Braço de Prata

//// A transferência de Joel Rosa Cunha da fábrica militar, em Braço de Prata, para a Berliet Tramagal, marcou irremediavelmente a vida deste serralheiro mecânico, hoje com 74 anos de idade. Na Divisão Berliet, onde entrou a 28 de setembro de 1964, ocupava o 1º posto na montagem de chassis. “Quando cheguei estava-se em modo de preparação para a montagem do modelo GBC 4x4 e 6x6. Integrei-me facilmente e nunca mais daqui saí”, conta. Foi o início de uma aventura que se prolongaria por 32 anos de fábrica e 44 anos de Tramagal. Casado em Belver, Gavião, para o Tramagal foi residir e fazer vida. “Foi bom conseguir o trabalho e foi graças ao meu padrinho de casamento, porque ali procurava-se dar lugar a quem tivesse referências ou fosse familiar de alguém que já ali trabalhasse. Acabei por ganhar um novo primo”, lembra, sorridente. “A vida era difícil naquela altura e muita gente queria o meu lugar. Em Lisboa ganhava 36 escudos por dia e aqui pagavam-me 42 escudos. E pagavam sempre a tempo e horas”, faz notar. Ao fim de um tempo, deu para comprar um terreno por 30 contos.

“A casa custou-me 80”, lembra. Joel ainda trabalharia alguns anos no revestimento das cabines mas um dos episódios que guarda de forma mais nítida na memória foi o cortejo fúnebre à última Berliet ali a ser montada. “Decidimos todos fazer um funeral à última Berliet que preparámos, um cortejo fúnebre em jeito de brincadeira que juntou quase todos os que trabalhavam na linha de montagem”, recorda Joel. “Foi feito à revelia da administração mas aquilo pouco tinha de brincadeira. Foi um misto, e a coisa era até muito séria, como que antecipando os tempos difíceis que se seguiriam, com a falta de trabalho”.

À altura da sua entrada na MDF, a empresa empregava 2 000 trabalhadores. “Não havia muitas empresas como a MDF em Portugal, era um orgulho trabalhar ali e as pessoas eram muito solidárias. Senti-me profissionalmente realizado.” Efetivamente, no ano de 1964 só 36 empresas empregavam mais de mil trabalhadores.

“Os problemas vieram depois. Com a falta de trabalho, os salários eram pagos a conta gotas e tive mesmo de abdicar dos estudos do meu filho”, lamenta. Hoje, Joel divide o tempo livre cuidando da horta ou convivendo com os amigos, companheiros de outras guerras, desfiando as memórias da vida. “Parece-me uma boa ideia, esse museu da MDF que querem fazer. Não sei é se cabe lá tudo...”



TRABALHADORES BERLIET

Armindo Moço e os prémios de produtividade

//// Armindo Dias Moço chegou à Metalúrgica Duarte Ferreira a 2 de novembro de 1963, ainda a tempo de assistir à parte final da construção do pavilhão que albergaria a linha de montagem dos camiões Berliet, civis e militares. “Comecei como pacote aos 12 anos. Aprendi a função através de um professor que estava ligado à empresa e, inicialmente, fazia a entrega e a recolha de telegramas da estação dos correios para os escritórios principais, e vice-versa”, lembra. “Mais tarde chegaram umas bicicletas para os pacotes melhorarem os tempos de produção, mas o problema é que eu não sabia andar naquilo. Tive de aprender fora das horas de serviço”, recorda.

Da entrada na MDF, Armindo tem presente “o pavilhão de que se falava”, a nova linha de montagem. “Assisti à fase final da construção do edifício e fui eu quem abriu a porta do escritório ao Américo Tomás” - o presidente da República de então -, no dia da inauguração, a 10 de fevereiro de 1964”, assinala, com orgulho. Armindo Moço foi transferido para a Divisão Berliet em janeiro de 1964, e acompanhou a história desde o início. Depois de 31 anos de trabalho na MDF, o antigo moço de recados guarda “ideias boas” da empresa e do relacionamento entre funcionários e patrões. “Era tudo gente boa, éramos como uma família e todos se davam bem”, afiança. Com saudade, lembra as celebrações do 1 de maio em Tramagal - “desde sempre foram cumpridas, e sempre com grande brilho, festa e rigor por parte de todos, dos patrões ao mais simples trabalhador” -, e os prémios de produtividade, “quando a empresa estava bem financeiramente e eram cumpridos os objetivos delineados”.

Armindo Moço guarda com especial carinho um ano em que a empresa distribuiu prémios - “um reconhecimento que não era extensível para todos”, salvaguarda -, e em que recebeu a quantia de 550 escudos. “Era bom dinheiro na altura. Eu só recebia 375 escudos de ordenado por mês”, nota.

Evoluiu na empresa e, com o decorrer dos anos, galgou categorias, assentando na de 1º escriturário. Com especial carinho, guarda na memória uma viagem à delegação no Porto e à fábrica de esmaltagem, e que incluiu parte dos trabalhadores da MDF. “Foi um espetáculo. Enchemos mais de 50 autocarros nessa viagem”, recorda.



MDF

O JARDIM DAS

BORBOLETAS

São célebres os versos de Mario Quintana em que ele afirma que, no que diz respeito a borboletas, o segredo não é correr atrás delas, mas cuidar bem do jardim e, em pouco tempo, ele estará repleto de pequenos animais voadores. Eduardo Duarte Ferreira, humilde ferreiro nascido em 1856, criou em Tramagal um império industrial que marcou o século XX português, cujo símbolo é a borboleta. Poder-se-á afirmar que Tramagal foi o primeiro borboletário de que há memória.

POR JOSÉ MARTINHO GASPAR

MESTRE EM HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA
E DIRETOR DA REVISTA ZAHARA

O fenómeno Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF) é especialmente curioso, porquanto se afasta daquilo que os historiadores defendem a propósito do desenvolvimento industrial português na transição do século XIX para o século XX: fábricas criadas por famílias abastadas ou por estrangeiros. O pioneirismo fez deste um jardim muito especial. Em 1882, pouco depois de ter fundido pela primeira vez 100kg de ferro, o jovem Eduardo fabricou a primeira charua metálica com rasto e bico substituíveis. Para além de pioneiro, o jovem ferreiro era criativo. O seu projeto ganhava pernas para se fazer ao caminho, a uma estrada que o próprio adivinhava longa, pelo que foi necessário dar asas ao sonho.

Nem a I República, com todas as dificuldades que lhe conhecemos, pôs travões à empresa fundada por Eduardo Duarte Ferreira. O aumento do nível de negócios obrigou, em 1920, à transferência natural da «Grande Fábrica Metalúrgica» para as proximidades da linha de caminho de ferro, numa altura em que empregava cerca de 250 operários.

Transformada em «Duarte Ferreira & Filhos», em 1923, com os descendentes do fundador a integrarem o projeto, na sequência da sua formação universitária, a empresa inaugurou a unidade de aço vazado por processo elétrico, a primeira a fazê-lo em Portugal. No ano seguinte, foi criado o lagar modelo que constituiu um labo-

ratório experimental oleícola. Em 1927, entrou em atividade um laboratório químico e metalúrgico e de ensaio de materiais. Ora, todo este processo de metamorfose é prova suficiente para que possamos perceber a inovação que se procurava implementar na MDF.

Apesar das dificuldades decorrentes da instauração da Ditadura Militar, primeiro, e da resaca da Grande Depressão, um pouco mais tarde, a Duarte Ferreira resistiu e, no decurso dos anos trinta e quarenta, continuou a prosperar. Ferreira Dias, ao ascender a Subsecretário de Estado do Comércio e Indústria, contrapunha a uma nação industrialmente abúlica os exemplos dos raros, mas bem sucedidos, «capitães da indústria»: Alfredo da Silva, Henrique Sommer ou Duarte Ferreira.

Em 1947, no ano anterior à morte do fundador, com 800 operários, a empresa transformou-se em sociedade anónima, passando a designar-se «Metalúrgica Duarte Ferreira, SARL». Estávamos ainda num tempo em que a construção naval, os cimentos, a química e a metalomecânica eram ilhas num oceano industrial marcado pelo peso de atividades familiares e artesanais.

O fim da II Guerra Mundial e, mais tarde, o começo dos conflitos nas ex-colónias portuguesas obrigaram a MDF a redefinir a sua orientação, que estaria em fim de ciclo no processo de produção de maquinaria agrícola. Em fevereiro de 1964, há 50 anos, foi inaugurada a linha de montagem do camião militar Berliet. Com 3549 unidades produzidas até 1974, a opção Berliet, ainda que tenha permitido grande promoção da MDF e de Tramagal, ter-se-á assumido como um fator de constrangimento incontornável. A vida da empresa ficou dependente da participação em concursos sucessivos, para fornecimento de uma ou duas centenas de viaturas, com prazos aleatórios e, fruto destas limitações, a necessária internacionalização foi comprometida. Nos anos sessenta, apostou-se ainda na fundição e no mercado angolano, porém, intervencionada na sequência do 25 de Abril, a MDF começou a viver tempos muito difíceis. Eram cada vez menos as borboletas no jardim de Eduardo Duarte Ferreira.

Quando olhamos para o percurso da MDF, não podemos ignorar aquela que foi a atividade cultural, recreativa, desportiva ou social que a empresa ajudou a promover. Assim que iniciou

a sua caminhada, Eduardo Duarte Ferreira percebeu claramente que, para que pudesse ter um grande borboletário era fundamental que cuidasse sempre das suas flores. As flores do seu jardim eram as pessoas de Tramagal, pelas quais desenvolveu muita da sua ação. A Sociedade Artística Tramagalense (SAT) foi criada em 1901 por Eduardo Duarte Ferreira e alguns amigos e colaboradores, que a 1 de maio saíram à rua a tocar um hino alusivo à data e, daí em diante, o 1.º de Maio passou a ser o feriado da MDF e o dia da festa da empresa. A SAT, cuja trajetória se confunde com a história da MDF, depois de vários nomes, recebeu, em 1944, a denominação atual. No seu percurso, proporcionou a organização de uma banda filarmónica, de uma orquestra, de um grupo de teatro e de uma biblioteca, numa dinâmica que só foi possível concretizar em estreita ligação com a MDF, que, durante décadas, lhe deu um apoio fundamental.

Ao nível do desporto, a MDF auxiliou de forma evidente o Tramagal Sport União (TSU), clube desportivo nascido a 1 de maio de 1922, como resultado da fusão de dois clubes já existentes. Para além das facilidades dadas aos atletas para os treinos e deslocações, da construção do Campo Comendador Eduardo Duarte Ferreira (1951), a MDF apostou de forma clara no TSU e entre as épocas de 1966/67 e 1973/74 a equipa de futebol sénior disputou o Campeonato Nacional da 2.ª Divisão.

Alguns dos momentos mais marcantes da MDF ocorreram a 1 de maio, que sempre foi o dia de festa da empresa. Conta-se que era um convívio entre famílias de operários metalúrgicos, traduzido numa ida ao campo, com o objetivo de partilhar lanches e confraternizar. Com a criação da banda da SAT e a fundação do TSU, os espetáculos musicais e os jogos de futebol passaram a ser elementos fundamentais desta jornada de convívio. Ainda que pareçam não existir razões ideológicas nas origens da festa, com o Estado Novo tornou-se necessário solicitar consentimento superior para realizar qualquer comemoração a 1 de maio. No caso da MDF, a festa não foi autorizada em duas ocasiões. Independentemente da proibição, a administração ignorou a decisão ministerial, sem que daí adviesse qualquer punição, tanto para patrões como para operários. No jardim das borboletas não se temiam aves de rapina.



A SEGUNDA TENTATIVA

Berliet e MDF voltaram a juntar-se nos anos 80, respondendo a um concurso para um novo veículo militar. O Tramagal Turbo passou em todos os testes - mas nunca passou de protótipo

POR PATRÍCIA FONSECA

Depois de uma relação profícuca durante uma década (1964-1974), quando a unidade do Tramagal produziu, de forma intensiva, camiões para o Exército português, MDF e Berliet voltariam a juntar-se na década de 80, por ocasião da abertura de um concurso para um novo veículo militar tático de transporte: assim nasceu o Tramagal Turbo, ou TT 13/160 6X6 Turbo.

O projeto ganhou um impulso decisivo após a desintervenção do Estado na unidade do Tramagal, que voltava às mãos da família Duarte Ferreira, sob a liderança do neto mais novo do fundador, Carlos.

Em 1980, quando assume a administração da empresa, Carlos Duarte Ferreira encontrou a linha de montagem parada. Começou por reativá-la com a montagem de 700 Ebrós, que o seu amigo Fernando Garrido precisava de entregar rapidamente ao Exército. Logo depois, negociou um contrato com a Univex (representante em Portugal da Mitsubishi), para a montagem de camiões civis para o mercado nacional. "É esta a origem da fabricação atual de Mitsubishi no Tramagal", recorda hoje, aos 73 anos.

"Tomando conhecimento que o Exército ia lançar um novo concurso para camiões militares pesados, e tendo em conta a nossa experiência nesta matéria e as provas dadas, resolvemos conceber e apresentar um novo camião", explica. "Entretanto, a Berliet tinha sido comprada pela Renault. Fiz os primeiros contactos com Paris, seguiram-se negociações intensas mas conseguimos firmar um acordo, com a garantia de exportação mundial do carro pela Renault Véhicules Industriels, integrado na sua gama de camiões militares."

Em dezembro de 1982, o Jornal do Exército relatava a deslocação dessa missão da MDF às instalações da Berliet, em França, para estudar a viabilidade de uma segunda parceria com vista a um novo camião. A mesma publicação descreve um veículo com "uma técnica de construção avançada, tendo os seus principais órgãos provado já a sua fiabilidade ao longo de muitos milhões de quilómetros, nas mais diversas e adversas condições de utilização", apontando ainda uma taxa de incorporação nacional de 60%, uma vez que, à exceção do motor, da caixa de velocidades e de alguns outros órgãos de origem Renault, todos os restantes componentes eram produzidos em Portugal.

Inspirado no Renault TR M 9000 (também conhecido como Berliet GBD), seria um projeto de raiz e não uma mera evolução do Berliet GBA, que saiu do Tramagal para as três frentes da guerra colonial.

O novo modelo teria, desta vez, apenas o nome Tramagal. "Nem Berliet-Tramagal, nem Renault-Tramagal, foi um ponto contratual", esclarece Carlos Duarte Ferreira.

Com o acordo assinado, o gabinete de estudos da MDF deitou mãos à obra e, em poucos meses, estava pronto para ser testado o novo camião, que Duarte Ferreira recorda como "um belíssimo carro". Foi sujeito às mais árduas condições e "em todo o terreno era um espanto!"

O protótipo foi apresentado a 16 de dezembro de 1981: com 13 toneladas de peso, tinha um motor a gasóleo de 155 cavalos, direção assistida, uma caixa de sete velocidades e uma autonomia de 900 km, a uma velocidade máxima de 85 km/hora. Podia transportar 21 passageiros, além do condutor, ou até 5 toneladas de carga, e possuía uma cabine basculante, com quatro lugares e duas portas.

**EXPERIÊNCIA
E TRADIÇÃO
NO CAMIÃO
MILITAR
PORTUGUÊS**

O "Tramagal TT 13/160 6 x 6 Turbo" é uma nova viatura tática todo-o-terreno, concebida para o transporte de pessoal ou carga e própria para operar nas mais difíceis condições. O novo veículo foi por nós inteiramente projectado (com a colaboração da RVI — Renault Vehicules Industriels) e produzido na linha de montagem do Tramagal, com uma incorporação nacional da ordem dos 60% (apenas o motor turbo — 6 cilindros/155 cv — e alguns outros órgãos mecânicos são fornecidos pela Renault VI).

Cerca de 4000 unidades entregues às Forças Armadas Portuguesas e à República Popular de Angola, autorizam-nos, pois, a afirmar que, no camião militar português, temos longos anos de experiência e tradição.

MDF
Metalurgica Duarte Ferreira, S.A.R.L.

**TRAMAGAL · PORTO
LISBOA · LUANDA**



O PRESIDENTE RAMALHO EANES CONDUZIU UM TT NA PASSAGEM DE ANO DE 1981 PARA 1982, E ERA UM GRANDE DEFENSOR DO CAMIÃO DO TRAMAGAL.

O engenheiro mecânico e oficial do Exército, José Camelo, 70 anos, só conheceu o Tramagal Turbo em 1984, quando foi chamado a realizar ensaios em cinco camiões adquiridos à MDF. Como responsável pela área de fiscalização na Escola Prática de Serviços de Material, Camelo chamava periodicamente os protótipos às unidades onde estavam destacados e durante um mês eram submetidos a “uma bateria de testes de utilização como viatura tática”. Basicamente, os ensaios consistiam na avaliação do comportamento da viatura, verificação de óleos, velocidade e sistema de travagem, quer em estrada (na pista de aviação em Alcochete), quer em terra (em Vendas Novas, Beja e Alcácer do Sal). No final, apesar da necessidade de “alguns retoques”, o ex-oficial, que se define como “muito exigente”, concluiu tratar-se de “uma

viatura extraordinariamente boa” e, comparada com o restante parque do Exército, “muito mais sofisticada do que qualquer outra”.

Ainda no Jornal do Exército, refere-se que, “depois de devidamente testado, pode afirmar-se que o protótipo produzido no Tramagal corresponde a 99% das especificações militares” e só não se arrisca os 100% “dado que as normais subtilidades do caderno de encargos admitem sempre nuances”.

A publicação do Exército assinala ainda que a experiência da MDF em viaturas militares se traduziu num camião concebido “segundo a ótica do utilizador, neste caso as Forças Armadas Portuguesas, devidamente enquadradas na NATO”, e que o sucesso do Tramagal Turbo “constituiria um precioso meio de exportação”,

que poderia ser explorado com vista à “resolução da crise económica” do País.

No mesmo sentido, o general Ramalho Eanes teceu rasgados elogios ao TT, que chegou a conduzir no Tramagal, na noite de 31 de dezembro de 1981. A passagem de ano do então Presidente da República foi passada na Fundação, junto dos trabalhadores do turno da noite.

Uma semana antes da visita presidencial, a administração da MDF recebeu a informação de que o Exército iria preferir outro modelo. Carlos Duarte Ferreira conta que a justificação dada para o camião do Tramagal ser preterido nunca fez sentido: “Disseram que não ganhávamos o concurso por termos apenas um protótipo, quando o concurso previa claramente a candidatura de protótipos...”



UM DOS CINCO PROTÓTIPOS DO TRAMAGAL TURBO, FORAM AINDA PRODUZIDOS DOIS PROTÓTIPOS PARA OS BOMBEIROS.



CARLOS DUARTE FERREIRA ASSUMIU A DIREÇÃO DA MDF EM 1980 E APOSTOU FORTE NA CONSTRUÇÃO DE UM NOVO VEÍCULO MILITAR.

A Presidência da República foi avisada pela MDF de que não iria ser a vencedora do concurso mas, ainda assim, o general Ramalho Eanes quis manter o programa da visita. “Naquela passagem de ano, o Presidente disse-me que ia fazer um despacho para a Chefia das Forças Armadas, chamando a atenção para o assunto e a importância do nosso camião. E assim fez, eu li o despacho”, revela Duarte Ferreira.

Meses depois, o chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas, Melo Egídio, acompanhado por oficiais responsáveis de vários departamentos militares, deslocou-se ao Tramagal, onde voltaram a chover elogios ao camião e à MDF: “Acredito perfeitamente nas possibilidades desta grande empresa e creio firmemente também que as Forças Armadas estão na disponibilidade de com ela colaborar no sentido de desenvolvermos este protótipo e o projetarmos para fora do país”.

O camião escolhido, no entanto, acabou mesmo por ser o holandês DAF... e o Tramagal Turbo nunca saiu do protótipo que tanto tinha impressionado os militares. “Houve outros interesses envolvidos... ainda hoje não sei o que realmente aconteceu”, lamenta Carlos Duarte Ferreira.

Sem baixar os braços, ainda tentou dar nova vida ao projeto. “Resolvemos aproveitar o chasis do Tramagal Turbo e fazer um carro pesado para os bombeiros, com enormes aptidões para todo o terreno, no combate aos fogos florestais”, lembra. Foi assinado um acordo de parceria com a empresa INASI, da Azambuja, com muita experiência na adaptação de viaturas para combate a incêndios e, em outubro de 1982, o novo camião, já pintado de vermelho, era apresentado no Congresso dos Bombeiros Portugueses. Nesse dia, o Serviço Nacional de

Bombeiros decidiu comprar uma viatura, para verificar o seu comportamento em ambiente real, entregando esse TT à corporação da Sertã. Um segundo camião de combate a incêndios foi encomendado pela NATO, e entregue em 1983.

Nessa altura, a MDF recebeu também a visita do então Ministro da Administração Interna, Ângelo Correia, ao Tramagal, tendo este garantido que iriam ser comprados vários camiões. “Até o primeiro-ministro Francisco Pinto Balsemão tentou intervir a nosso favor... mas a verdade é que nem um foi vendido!”, conta, indignado, o ex-administrador da MDF.

Sem encomendas, o projeto TT tornou-se inviável. Carlos Duarte Ferreira ainda não consegue falar do assunto sem alguma emoção. Até porque, acredita, “ganhando o concurso militar, a história da MDF teria sido outra”.



E CONTUDO MOVEM-SE...

Cinquenta anos depois do início da montagem da Berliet-Tramagal, o sonoro ronco dos camiões da Metalúrgica Duarte Ferreira ainda se faz anunciar.

POR HENRIQUE BOTEQUILHA

Quando chamado a intervir pelos Bombeiros Voluntários de Maceira, o camião pronto-socorro Berliet-Tramagal, apesar dos seus 45 anos, "comporta-se de forma muito compacta e segura". É lento em estrada mas fora dela compensa, garantindo um andamento "em condições de segurança muito elevadas", descreve o comando da corporação do distrito de Leiria.

O camião foi adquirido em 1997 ao Exército, onde serviu como viatura de transporte de pessoal, e "vinha em razoáveis condições de conservação". Apenas tinha de receber uma pintura nova, o que se justificava também pela necessidade de alterar a sua cor verde-tropa de origem para o vermelho.

O processo de restauro consistiu na elaboração de um projeto por um técnico habilitado, a fim de o transformar numa viatura de combate a incêndios: "Recebeu uma cabine dupla, um depósito para água em inox, com capacidade aproximada de 5 500 litros, uma bomba de água acoplada, um monitor de grande débito e restante equipamento destinado aos fins a que se propunha a sua utilização", segundo o comando dos Bombeiros de Maceira.

Dois anos mais tarde, a 31 de maio, entrou ao serviço como pronto-socorro especial. "Trata-se de uma viatura muito robusta, segura, com uma excelente capacidade de adaptação a qualquer tipo de terreno e com uma autonomia muito grande", conseguindo ainda transportar grandes quantidades de água. Em suma, "possibilita o ataque a grandes frentes de incêndio com condições muito adversas para qualquer outro tipo de viatura pesada".

Maceira, Olhão, Évora, Leiria, Portimão, Alvaiázere, Cacilhas, Alcochete, Alter do Chão, Vialonga - a Berliet-Tramagal foi sendo reciclada pelos bombeiros um pouco por todo o país. Utilizam tanto o camião concebido para uso civil quer os modelos GBC e GBA, criados desde 1964 com vista a uma utilização em grande



OS BOMBEIROS DE MACEIRA RECUPERARAM A SUA BERLIET EM 2013. EM CIMA, UM CAMIÃO DO TRAMAGAL NO TRANSPORTE DE MADEIRAS.

escala como viaturas táticas todo-o-terreno, na guerra colonial.

As provas dadas nos teatros de operações africanos deram à Berliet-Tramagal uma segunda vida no apoio a diversas atividades em Portugal, com a mesma finalidade de transporte de pessoas ou carga, mas também como máquinas agrícolas ou camiões-cisterna, e ainda hoje se encontram modelos à venda por preços a rondar os quatro mil euros.

Viatura essencial no período da guerra do Ultramar, na qual as dezenas de milhares de militares mobilizados para os teatros de operações tomaram contato íntimo com ela, e raro exemplo de produção automóvel com chancela portuguesa, a Berliet-Tramagal continua a despertar, cinco décadas depois da inauguração da linha de montagem na Metalúrgica Duarte Ferreira (MDF), nostalgia e paixão. Em sucessivos encontros de veículos militares antigos, realizados recentemente em Oeiras, era já dado o caráter de preciosidade a dois modelos de 1969 que desfilaram no evento.

"É absolutamente emblemática", considera Álvaro Melo, um veterano da guerra da Guiné, onde serviu entre 1970 e 1972, e atual pesquisador de veículos das Forças Armadas Portuguesas. Deste entusiasmo, o ex-fuzileiro partiu para outro: miniaturas de viaturas militares, através da modelagem em resina, a que junta alguns componentes plásticos que se adaptam, e com o rigor das marcas das unidades, as matrículas e as camuflagens usadas em cada época.

O camião produzido na MDF era o veículo 'standard' de transportes em todas as frentes dos teatros de operações", observa Álvaro Melo, ele próprio um ex-utilizador da viatura em África e agora reduzida à escala na arte de modelar: "Claro que também tenho modelos Berliet."

Nos fóruns online dedicados aos clássicos, discutem-se as proezas do gigante de aço, descobrem-se máquinas ainda em ação ou recordam-se outras já desaparecidas e registadas em imagens cada vez mais raras.

Não passou porém assim tanto tempo desde o inverno de 2001, quando duas Berliet dos Fuzileiros e outras cinco do Exército foram chamadas a combater inundações no Baixo Mondego, uma das suas últimas missões nas Forças Armadas portuguesas. Num dos limites do Regimento de Manutenção do Exército no Entroncamento, repousam cinco modelos, num imenso cemitério de viaturas militares, aguardando o destino de tantas outras que as antecederam, entretanto vendidas ao peso como sucata.

Mas o percurso militar da Berliet-Tramagal não acabou necessariamente assim. Quando o 25 de Abril finalizou a guerra colonial, o Exército interrompeu subitamente as suas encomendas à Metalúrgica Duarte Ferreira. Das coleções em 'stock', segundo o Jornal do Exército, após uma campanha à escala internacional, que incluía países árabes e africanos de expressão portuguesa, 134 camiões GBA foram vendidos ao Ministério da Defesa angolano, em 1976, e outros 120 ao mesmo cliente, três anos mais tarde.

A Berliet-Tramagal voltava aos palcos angolanos, agora nas mãos do anterior adversário, e novamente em cenário de guerra - esta ainda mais longa e que apenas terminou com a paz selada pelas partes em Luena, em 2002.

Em 6 de maio de 1998, numa cerimónia realizada em Bissau, a cooperação técnico-militar portuguesa entregou oito viaturas todo-o-terreno, entre as quais cinco Berliet-Tramagal. Trinta e oito dias depois eclodiu a guerra civil no país.

A história da mítica criação da MDF não tem fim. E, apesar de conhecidos pelas suas formas retas e austeras, a história destes camiões já demonstrou ter algo de circular.

MDF

DA INOVAÇÃO INDUSTRIAL À RECUPERAÇÃO DA MEMÓRIA



O EDIFÍCIO QUE ACOLOHA O ESCRITÓRIO PRINCIPAL DA MDF, FOI CEDIDO À JUNTA DE FREGUESIA DO TRAMAGAL PELO GRUPO DIORAMA E ESTÁ ATUALMENTE EM OBRAS DE RECUPERAÇÃO.

A Câmara Municipal de Abrantes uniu esforços com a Junta de Freguesia de Tramagal para concretizar este sonho antigo: criar um museu que preserve e perpetue o espólio, a obra e a memória da MDF, e assim cumpra, de certa maneira, a vontade do seu fundador.

POR LÍGIA MARQUES

COLABORADORA DO PROJETO
DE MUSEALIZAÇÃO DO ESPÓLIO DA MDF

Tendo sido o Tramagal um referente de importância nacional e internacional na área da metalurgia, havendo um importante legado dessa “Grande Fábrica do Tramagal”, como era conhecida nos seus tempos áureos, legado esse que, apesar de alienado do seu cerne inicial, na realidade se mantém e resiste. É urgente e justo preservar essa herança patrimonial tangível e intangível.

Este legado tem várias proveniências e deixou marcas urbanas, por todo o património edificado (pavilhões da fábrica, zona residencial de bairros fabris, imóveis de cariz social, cultural, recreativo e desportivo); marcas culturais, pela diversidade da proveniência dos operários desta fábrica, que vinham de todo o país e que com eles traziam formas de estar e de ser características das suas regiões de origem, mas também pelo incentivo que a família Duarte Ferreira sempre deu no sentido da dinamização e fruição cultural e desportiva; marcas relacionadas com o acervo museológico existente, propriamente dito (fotografias, documentos, exemplares da produção da Metalúrgica, desenhos técnicos de máquinas e peças, etc.), ou ainda, marcas da memória coletiva da essência do ‘velho’ Eduardo e da grande fábrica que ele criou. Ainda que hoje grande parte desse património seja essencialmente arqueologia industrial, deve ser preservado para as gerações futuras.

Nos últimos anos, tem crescido o interesse pela preservação e reutilização do património industrial um pouco por todo o mundo e, prova disso, são os inúmeros artigos científicos e estudos sobre a temática da arqueologia industrial que se produzem e publicam. A arqueologia industrial como método de estudo, investigação e defesa do património, está num crescendo, como movimento cultural e social. Este interesse pelo património industrial origina um incremento de consciência sobre o relevo da revitalização económica e da recuperação da autoestima dos territórios.

Onde antes havia atividades de industrialização e agora apenas restam memórias e património arqueológico, é reinventada a utilização desses testemunhos. A reinvenção das tradições contém esta dinâmica bivalente que, de resto, se iniciou com a industrialização, por razões de perda da ruralidade e hoje, na pós-industrialização, reaparece perante as perdas trazidas pela modernidade.

Não podemos ainda descurar o legado que a marca MDF deixou no ramo dos automóveis pesados, associando-se em 1964 à mítica marca francesa Berliet. Surgem então os robustos camiões Berliet-Tramagal, dotados da vanguarda tecnológica e da alta qualidade técnica da sua época. Camiões que tiveram um papel fulcral nos teatros de operações da Guerra Colonial e alcançaram aí os seus tempos áureos. Diz quem neles andou e apelidou de “rebenta minas”, que eram os melhores camiões dotados para a guerra que se podia ter, pois além de extremamente eficientes nas suas funções normais e espectáveis enquanto camião, tinham ainda a robustez, agilidade e estabilidade necessárias para proteger as vidas de quem neles andava e lutava.

Este património arqueológico industrial torna-se elemento essencial da história da população residente, onde se incluem os trabalhadores dessas unidades industriais, pelo que deverá ser preservado não só o património físico, material, mas também o património intangível desses sítios arqueológicos.



PARALELAMENTE ÀS OBRAS,
DECORREM TRABALHOS DE
MUSEOLOGIA, COM A INVENTARIAÇÃO
E RECUPERAÇÃO DE TODAS AS PEÇAS.

Neste sentido, a Câmara Municipal de Abrantes uniu esforços com a Junta de Freguesia de Tramagal para concretizar este sonho antigo: criar um museu que preserve e perpetue o espólio, a obra e a memória da MDF, e assim cumpra, de certa maneira, a vontade do seu fundador.

O processo de edificação de um museu tem diversas fases e etapas. Estas passam pelas questões de obra propriamente dita e pela museologia (do património material e imaterial) e pela museografia (montagem e layout das exposições a integrar o museu propriamente dito).

Talvez seja importante, no contexto deste artigo, dar a conhecer ao leitor, de forma breve, o que se está a fazer para que brevemente este museu possa ser visitado por todos:

De momento estão a decorrer as obras de reabilitação do edifício que irá receber este museu. É o antigo edifício do escritório principal da MDF, atualmente pertencente ao Grupo Diorama e cedido à Freguesia de Tramagal para este fim. As obras têm em conta a preservação deste edifício, por si só histórico, mas também pretendem dar-lhe as valências necessárias para que nele funcione um museu.

Paralelamente estão a decorrer trabalhos de

museologia, com o necessário inventário e estudo do espólio existente, bem como de todo e qualquer peça que a população local ou outro cidadão queira ceder, mediante empréstimo, ou doar a este museu. Importa informar, neste âmbito, que as doações ou empréstimos são efetuados de forma devidamente formalizada, com registo e documentação oficial para o efeito.

Nos trabalhos de museologia inserem-se ainda tarefas de limpeza, consolidação e conservação das peças.

O espólio é cuidadosamente limpo, em alguns casos liberto da ferrugem (no caso de metais), ou eventuais pragas (no caso de madeiras), que as peças possam ter devido à sua idade e exposição aos elementos, e depois é devidamente tratado, no sentido de evitar a propagação destes "inimigos patológicos". Este trabalho é feito mediante indicações de técnicos de conservação e restauro devidamente credenciados.

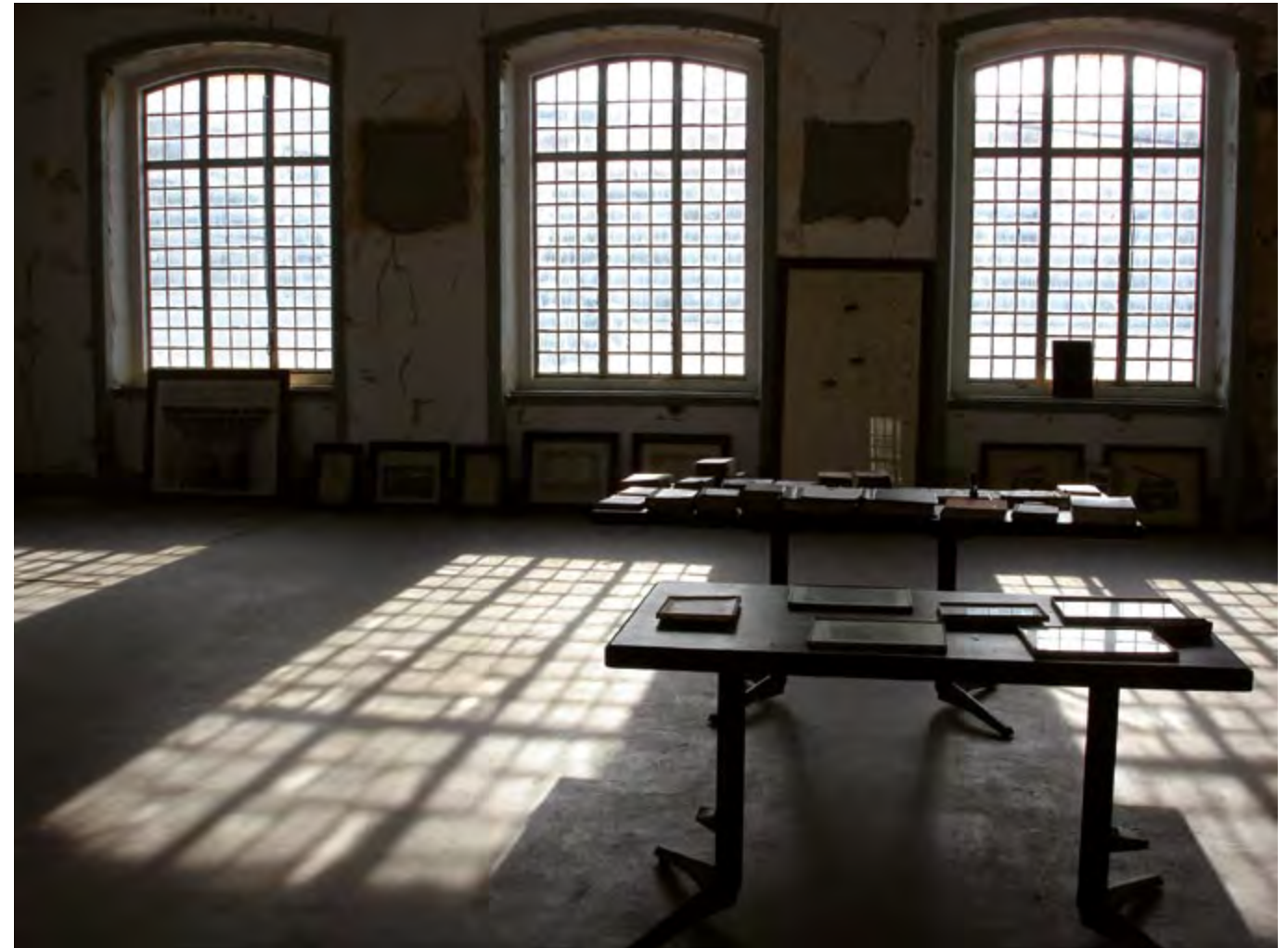
Depois de consolidadas e protegidas, as peças são submetidas a um estudo das suas características físicas, tais como: denominação, descrição, medidas, datação e peso (quando possível); bem como de um estudo das suas funcionalidades, história e identificação de to-

dos os elementos que a possam compor (por exemplo no caso de uma fotografia é importante identificar e compreender o contexto, os componentes e/ou os intervenientes da mesma). De seguida segue-se o registo fotográfico que, juntamente com todos os outros dados e intervenções, já mencionados, são então incorporados numa base de dados informática com a finalidade de sistematizar e simplificar a identificação e o registo do acervo.

Posteriormente as peças são devidamente identificadas com o seu número de inventário e acondicionadas, por forma à sua proteção até à altura em que irão integrar a exposição museográfica ou, nos casos necessários, até serem encaminhadas para o seu restauro.

Farão futuramente, de igual modo, os míticos camiões Berliet-Tramagal (militares e civis), parte do acervo do museu e da sua exposição museográfica ao ar livre, pois obviamente também estes camiões merecem lugar de destaque e o direito à sua preservação e perpetuação na história local.

O estudo e identificação das peças é um trabalho minucioso e moroso e que tem contado com a inestimável colaboração e apoio de mui-



tos populares, saudosos da sua história de vida, e de ex-trabalhadores da fábrica. Este é, de resto, um trabalho também importante para a preservação do património imaterial desta fábrica e que se prende com as memórias, histórias e vivências destas pessoas.

Apraz então referir a importância da colaboração dos tramagalenses e antigos funcionários da MDF, que assim o queiram, na execução desta caminhada no sentido da preservação e perpetuação para as gerações vindouras desta memória coletiva, da história de vida desta localidade. Essa preservação só faz sentido, na nossa opinião, se for de facto orientada à disposição e fruição da população detentora deste património (bem como das pessoas que procu-

ram este tipo de acervos), perpetuando assim, uma didática do património e das próprias memórias ativadas, orientações a que este museu se propõe dar respostas.

Intenta-se então que este seja um museu para a comunidade, da comunidade, com a comunidade, numa dinâmica de cooperação salutar em prol de um bem maior - o da preservação da identidade e da memória coletivas.

No museu que propomos, a rentabilização económica é outra faceta a considerar. Para se cumprirmos aqueles objetivos há que planear e executar, tendo em vista a acessibilidade e fruição universal que estes testemunhos exigem. Por outro lado, a exposição do espólio arqueológico deverá resultar da forma eficaz e eficiente

como se desenvolve e desenvolverá a ação de preservação e rentabilização (a todos os níveis) desta Memória Industrial onde estão representadas as Pessoas, o Território e as Organizações.

A proposta de museu industrial que propomos pretende ser um modelo que reative e dinamize este património e esta localidade, mas que seja também passível de ser adaptado a outras realidades. A sua estruturação e funcionalidade pode corresponder ainda a outras necessidades animando iniciativas nos domínios da cultura, da tecnologia, da didática, da pedagogia, do turismo, em suma, da vida desta localidade - mas também, de uma forma mais abrangente, do concelho, da região e até do país.



'ESPERO QUE, DAQUI A 50 ANOS, POSSAMOS CELEBRAR O CENTENÁRIO DESTA FÁBRICA'

Onde antes se construíam Berliets, produzem-se hoje camiões Canter. E no lugar antes ocupado pelos Duarte Ferreira senta-se agora **Jorge Rosa** - um líder com uma visão privilegiada sobre o passado da empresa e um papel determinante no seu futuro.

POR PATRÍCIA FONSECA

Assume, sem falsas modéstias, a paternidade da ideia de celebrar o 50º aniversário da inauguração da linha de montagem da Berliet no Tramagal, a que a Câmara Municipal de Abrantes se associou prontamente. O CEO da Mitsubishi Fuso Truck Europe não esquece que a empresa altamente tecnológica onde hoje se montam camiões Canter tem um passado relevante, e não apenas para a região - ela é, a par da Citrôen de Aveiro, a mais antiga representante da indústria automóvel no País. Deste meio século de vida, Jorge Rosa conhece intimamente 34 anos. Entrou na fábrica em 1980, ainda sob o signo da borboleta, e não mais saiu. Hoje é, simultaneamente, o líder e o trabalhador mais antigo entre os 320 que vestem a camisola da empresa - mas não o mais velho, como faz questão de sublinhar.

Gostava que visse uma fotografia, com tramagalenses visitando as obras do que viria a ser a Berliet, no 1º de maio de 1963. Como vê, já estão de pé as paredes... Que interessante, não conhecia esta fotografia.

Quis mostrar-lhe esta imagem porque julgo que o que hoje resta do projeto Berliet serão apenas estas paredes.

Sim, é a nossa nave central. A empresa entretanto foi crescendo à volta desta estrutura, passando dos cerca de cinco mil metros quadrados iniciais para os atuais 40 mil, em área coberta.

Sei que não tem idade para se recordar do dia da inauguração, em 1964, mas ainda se lembra do seu primeiro dia de trabalho na MDF?

Perfeitamente. Eu tinha visitado a fábrica em 1979 mas comecei a trabalhar no início de 1980. Foi um dia de muitos nervos... Passei pelo serviço de pessoal, fiz um exame médico com o Dr. Vítor Jorge e depois fui falar com a assistente social. Foi ela que me levou a conhecer a fábrica toda. A empresa era geograficamente muito grande, portanto passei a dia a conhecer tudo - e sem fazer muitas paragens. Só no dia seguinte é que me apresentei normalmente ao serviço.

Foi contratado especificamente para que serviço?

Fui trabalhar na divisão da Qualidade. Cheguei logo após a desintervenção do Estado, numa altura em que a Mitsubishi tinha acabado de assinar um contrato com o importador da marca, que era a Univex, na altura. Durante o período 1974-1980 tinha saído muita gente da empresa e a nova administração, liderada pelo Dr. Carlos Duarte Ferreira, estava então a tentar criar um novo quadro de técnicos para reforçar algumas áreas-chave. Foi nesse contexto que fui admitido. Tinham acabado de contratar um novo diretor de Produção, o engenheiro Jorge Santos, e eu entrei uns dias depois dele, para a área da Qualidade.

Foi então que veio viver para o Tramagal?

Sim, eu sou originalmente de Torres Novas. Nessa altura era solteiro, tinha 24 anos, e portanto vim para o Tramagal, embora fosse ao fim de semana a casa. Fui viver para a Pousada e, durante alguns meses, dormi lá sozinho... só muito mais tarde é que comecei a ter a companhia de outros colegas.

A MDF foi a sua primeira experiência profissional?

Já tinha trabalhado um ano numa pequena firma em Torres Novas mas diria que sim, que numa empresa a sério, com esta dimensão, foi a minha primeira experiência.

E depois foi acompanhando todas as mudanças na empresa, até chegar à sua liderança. Como olha hoje para esse percurso?

Tive o privilégio de ir acompanhando as várias fases da empresa, num percurso que foi para mim de aprendizagem, também. Com o decorrer do tempo, a minha responsabilidade foi sendo progressivamente aumentada. A partir de um determinado momento, foi desenhado um programa de viabilização da empresa, em que se deu a separação em três unidades (a montagem auto, a fundição e as máquinas agrícolas), passando eu a ser o diretor da unidade automóvel.

Posteriormente, esta unidade converteu-se na IAM, que foi a primeira empresa autónoma [depois nascem a FMAT e a FUTRA], por volta de 1987. Fui nomeado gerente da sociedade IAM, passei a ter outras responsabilidades e comecei, naturalmente, a ter preocupações de sustentabilidade, relativamente ao futuro. Comecei pessoalmente a olhar para os japoneses como a solução única, porque entretanto os projetos do camião militar, que tentámos desenvolver nos anos 80, e que eram uma luz que parecia que se estava a acender, acabaram por morrer [perderam o concurso para fornecer o Exército português], e portanto estava em causa o nosso core business e a nossa sobrevivência. Foi então que iniciei um conjunto de démarches, indo inclusivamente ao Japão, para tentar explicar aos japoneses que tinham aqui uma grande oportunidade de negócio, se tomassem uma posição.

PRODUÇÃO AUTOMÓVEL NO TRAMAGAL [Nº DE VEÍCULOS]



Disse aos Japoneses que o Tramagal era o melhor sítio do Mundo para terem uma fábrica.

O que lhes disse?

Disse-lhes que o Tramagal era o melhor sítio do mundo para terem uma fábrica, que ia passar aqui uma autoestrada... levei até um desenho da Junta Autónoma de Estradas, comprovando que ia fazer-se o IP6 do outro lado do rio, e levei também um projeto que me deu o engenheiro Bioucas [da Câmara de Abrantes], mostrando a ponte que iria ser construída unindo esta margem à autoestrada, e que portanto ficaríamos aqui estrategicamente posicionados, no centro do país, a caminho de Espanha...

[...passa um comboio, apitando]

E este comboio que acaba de passar, nunca foi tido em conta? A linha férrea não poderia ser também uma mais-valia?

A CP nunca quis investir muito nisso. Chegámos a apelar a alguns governos, no sentido de que fosse possível tornar operacional uma linha de transporte, mas a CP é uma máquina muito difícil de mover e nunca se conseguiu encontrar uma solução de utilização lógica. Hoje, por exemplo, os nossos contentores chegam a Sines, vêm de comboio até Riachos e depois são

transportados de camião para aqui. Os camiões produzidos por nós saem do Tramagal apenas por via rodoviária: ou para os destinos finais, quando se tratam de países mais próximos, como Espanha ou França, ou para o Porto de Setúbal, de onde seguem de barco para os países mais longínquos.

A autoestrada foi realmente construída, mas a ponte ficou no papel. Com as pontes de Constância e do Rossio vedadas a pesados, sem essa nova travessia torna-se mais difícil vender a ideia de que o Tramagal é o local ideal para ter esta fábrica, servindo todo mercado europeu?

Sem dúvida. O problema das acessibilidades é real e precisa de uma solução. Quem quer que chegue de fora, a primeira pergunta que faz é: «Mas porque é que esta fábrica está aqui?» E depois temos de contar a história... Há razões objetivas para ela se ter desenvolvido aqui e não faz sentido que, nos últimos 100 anos, não tenha sido possível construir uma nova travessia sobre o Tejo, de Santarém para cá.

Um compromisso para a construção dessa ponte será decisivo para garantir que a fábrica se manterá no Tramagal?

Não consigo estabelecer uma relação de um para um. Mas não ter acessibilidades normais - já nem digo ótimas - é um constrangimento muito pesado. Mas não é apenas a ponte. Há outros melhoramentos a fazer nas acessibilidades. A variante que permitiria contornar as curvas até Abrantes também considero fundamental. O projeto existe e parece-me que pode ser dissociado da construção da ponte. Até porque tenho grandes dúvidas se, agora que as auto-estradas também são pagas, os pesados tenham tanto interesse em atravessar para o outro lado.

A criação de uma exceção para empresas estratégicas no Interior do país, isentando-as do pagamento destas portagens, seria importante?

Essa seria uma boa ideia. Sou defensor de tudo o que possa melhorar a nossa competitividade, e uma solução desse tipo seria obviamente um estímulo para fixar investimentos.



A CRISE MUNDIAL TAMBÉM AFETOU A PRODUÇÃO AUTOMÓVEL NO TRAMAGAL, MAS JORGE ROSA ESPERA UMA INVERSÃO DE CICLO, JÁ NO PRÓXIMO ANO.



Embora hoje a estrutura accionista seja diferente.

Sim, agora produzimos sob a esfera da Daimler, que comprou a fábrica em 2003, alterando-se a designação para Mitsubishi Fuso Trucks Europe.

A empresa, portanto, é agora alemã.

Sim, esta fábrica é detida a 100% pela Mitsubishi Fuso Japão que, por sua vez, é detida em 90% pela Daimler, da Alemanha, e os outros 10% pertencem a um conjunto de empresas do grupo Mitsubishi. Quando a Daimler tomou esta posição tornou-se no maior produtor mundial de camiões, uma vez que detém também a Mercedes. Uma outra marca de produzem, a Barats-Benz cobre toda a zona da Índia, e a Fuso domina a Ásia, tendo ainda, a par da Mercedes, uma posição de liderança em toda a Europa, Estados Unidos e Austrália.

O nome Mitsubishi irá manter-se nesta fábrica?

Hoje o nome, se reparar na placa lá fora, é apenas Fuso. A tendência será deixar cair a designação Mitsubishi, embora se mantenha o símbolo.

E é depois da entrada da Daimler que chega a CEO.

Sim, fui durante muito tempo vice-presidente, sendo sempre o presidente um japonês [o que se deve a questões de filosofia e tradição da empresa nipónica], e, há 8 anos, a Daimler entendeu nomear um CEO local... e escolheu-me a mim.

Como vê a evolução da fábrica nestes últimos 20 anos, desde a entrada da Mitsubishi no capital acionista?

Foi genericamente um período de crescimento, embora com algumas oscilações. Enquanto produzimos para o mercado nacional, os vários ciclos económicos portugueses foram-se sentindo, naturalmente. A partir do momento em que começámos a produzir para a Europa, também sentimos algumas variações. Houve momentos em que a produção caiu, em virtude das mudanças do modelo a ser produzido aqui, e também em virtude das crises internacionais, nalguns mercados de destino importantes. Em 2008 dá-se a crise financeira internacional, e eu diria que é o nosso último ano «normal». Em 2009 há uma grande crise no sector automóvel e depois iniciámos lentamente uma recuperação. Mas continuamos, ainda hoje, a produzir em níveis muito abaixo dos de 2008.



A MITSUBISHI FUSO TRUCKS EUROPE JÁ ESTÁ A PRODUIR CAMIÕES ELÉTRICOS NO TRAMAGAL - ESSA É A GRANDE APOSTA DO FUTURO.

Num relatório do ano passado, refere-se que estão a produzir cerca de um terço dos camiões, em relação a 2008. Mantêm-se esses valores?

Sim, mantêm-se. Temos a expectativa de melhorar a curto prazo, porque os indicadores económicos dizem-nos que existirá crescimento em vários países europeus, e que muitos irão melhorar as suas estruturas de vendas. Penso que 2014 será ainda um ano de transição, mas em 2015 já esperamos crescer, novamente. Até porque vamos alargar a nossa esfera de ação a outros mercados, além da Europa, o que ajudará também a inverter a nossa curva de produção.

Que novos mercados são esses? África?

Sim, vamos apostar inicialmente em Marrocos, que é um mercado muito importante.

Já era um mercado importante em 1964 e foi, aliás, numa fábrica da Berliet em Casablanca que a unidade do Tramagal foi beber inspiração. Curiosamente, foi a dominância da Mercedes no mercado nacional que impediu o sucesso da gama civil da Berliet em Portugal e, em 1967, o

seu chefe de divisão, o engenheiro João Botequilha, sugeria à administração um novo caminho... a aliança com os construtores japoneses. Sabia?

Que interessante, isso foi profético! É uma visão de quem estava muito por dentro do mercado. No ano seguinte, a Salvador Caetano estabeleceu uma parceria com a Toyota e, de facto, os construtores asiáticos viriam a tornar-se players fundamentais no mercado mundial.

Seria o engenheiro Rosa a concretizar essa visão, mais de 20 anos depois... Mas, quando entrou na MDF, a aposta mantinha-se na gama militar, com a construção do protótipo Tramagal Turbo. Se a empresa tivesse, nos anos 80, vencido o concurso do Exército, reunindo condições para produzir esse modelo, hoje poderíamos estar numa fábrica com uma marca portuguesa?

Tenho dúvidas. Aquele concurso previa a produção de 400 unidades e não sei se o Estado português teria condições para encomendar, nos anos seguintes, mais camiões. Era difícil manter um volume de produção sustentável.

Também seria difícil que aquele modelo fosse concorrencial em termos internacionais?

Muito difícil. Este negócio exige volume. É preciso dominar o mercado, como dominam estas marcas [Daimler, Mercedes, etc], ou estar encostado a uma destas marcas. E hoje, com os níveis de exigência tecnológica da indústria, a nível de emissões, etc, a construção de um automóvel é uma realidade muito complexa.

Olhando para o futuro, consegue imaginar o que será esta fábrica daqui a 50 anos?

O mundo hoje muda muito depressa e é difícil fazer previsões a longo prazo, mas espero que estejamos cá, a celebrar o centenário desta unidade. Os desafios para o futuro dependerão muito da aposta que a Daimler fizer na fábrica, naturalmente. Fazer parte de um grupo desta dimensão e estar entre os melhores exige a excelência, temos de ser muito bons para que vejam nesta unidade uma vantagem e um valor acrescentado em relação a outras fábricas, que têm espalhadas pelo mundo. Acho que temos tudo para continuar a ser o braço armado da empresa na Europa, e com um raio alargado de acção. A produção, no futuro, de outros modelos de camiões, além do Canter, também é uma opção que vejo como plausível. Estou otimista e convencido de que esta fábrica vai continuar a ser muito importante.

MDF **Berliet**

1879 Eduardo Duarte Ferreira abre a sua 'forja', uma pequena oficina, no centro do Tramagal

1895 Mudança de instalações, já como pequena fábrica, que passa a designar-se Fundação do Tramagal

1899 Marlus Berliet abre a sua pequena fábrica em Lyon, França, produzindo carros de um e dois cilindros

1906 A Berliet licencia a venda dos seus carros à American Locomotive Company - e é dessa aliança que nasce a imagem da marca (uma locomotiva)

1914 Com o início da I Guerra Mundial, a Berliet não tem mãos a medir com as encomendas do Exército francês. A fábrica emprega 3000 funcionários para conseguir entregar 40 camiões por dia

1917 Os lucros da empresa quadruplicaram com o esforço de guerra, em apenas três anos. A Berliet passa a sociedade anónima

1920 São inauguradas as novas instalações, junto à estação dos Caminhos de Ferro. A Fundação tem já 250 trabalhadores

1923 Entra em funcionamento a unidade de aço vazado por processo elétrico - à data, a única do país. A empresa passa a sociedade por quotas, designando-se Duarte Ferreira & Filhos

1926 Abre a filial de Lisboa

1928 Eduardo Duarte Ferreira é distinguido com a Ordem do Mérito Industrial, pela Presidência da República

1933 A Duarte Ferreira & Filhos adquire a fábrica de louça esmaltada do Porto

1939 A Berliet deixa de produzir carros de passageiros, concentrando-se apenas no mercado dos camiões

1939-1945 Com a Segunda Guerra Mundial, voltam a crescer as encomendas. Mas os alemães acabam por conquistar a fábrica rapidamente, usando a seu favor a capacidade de produção instalada em Lyon. A Berliet é forçada a produzir 2 330 camiões para os nazis

1940 O fundador entrega a administração da empresa aos três filhos e funda a Casa Agrícola

1947 É constituída a sociedade anónima Metalúrgica Duarte Ferreira S.A.R.L.

1948 Morre Eduardo Duarte Ferreira, no Tramagal

1952 Nas comemorações do 1º de maio, é inaugurado um monumento em sua homenagem, da autoria de Keil do Amaral

1957 É apresentado o maior camião do mundo, o T100

1962 É assinado um acordo de parceria com a portuguesa MDF

1964 É inaugurada a linha de montagem de viaturas Berliet

1967 Entra em funcionamento uma nova fundição, numa fábrica que emprega já mais de 2 000 trabalhadores

1967 A Berliet vende 17 000 camiões por ano mas, ainda assim, tem problemas financeiros. É comprada pela Citroen que, por sua vez, é detida pela Michelin

1968 Abre a filial de Angola

1973 A crise financeira mundial, devido aos preços do petróleo, leva a Michelin a decidir concentrar-se apenas no negócio dos pneus, vendendo a Berliet à Renault e a Citroen à Peugeot

1974 A MDF é intervencionada

1980 A empresa regressa à família Duarte Ferreira e é posteriormente dividida em três partes: Tramagauto, FMAT e FUTRA

1985 A MDF é extinta

1980 A marca Berliet é extinta, sendo incorporada na Renault Trucks

1996 A Mitsubishi Japão adquire a totalidade da fábrica e passa a produzir no Tramagal todos os camiões Canter que vende na Europa.

CRONOLOGIA

berliet tramagal



O Conselho de Administração da Metalúrgica Duarte Ferreira, S. A. R. L., tem a honra de anunciar a inauguração oficial da linha de montagem da sua Divisão Berliet, acto a que se digna assistir Sua Excelência o Chefe do Estado



ANÚNCIO DE PÁGINA
INTEIRA PUBLICADO
EM TODOS OS JORNAIS
NACIONAIS, A 10 DE
FEVEREIRO DE 1964

METALÚRGICA DUARTE FERREIRA S.A.R.L.
divisão berliet