

As Árduas Condições de Trabalho na Central Tejo



Na Central Tejo, as condições de trabalho eram extremamente árduas.

As dificuldades estavam sempre presentes em todas as fases de laboração da central, desde da descarga do carvão dos barcos para terra, até ao armazenamento final das cinzas provenientes da combustão.

- **A descarga do carvão**

A descarga do carvão desde o interior dos grandes navios estrangeiros fundeados na ponte-cais em frente ao portão da Central, até à “praça da central”, era uma operação que se realizava com relativa frequência, pelo elevadíssimo consumo anual deste combustível (mais de 100 000 toneladas, desde os anos 30) e que as gentes da zona ribeirinha de Lisboa se habitou a ver.

Para abreviar o tempo de descarga, procedia-se simultaneamente, à trasfega do carvão dos barcos granuleiros para “fragatas”, que eram posteriormente descarregadas com o auxílio de uma grua.

O transporte manual do carvão para o parque exterior da central era uma operação que utilizava mais de uma centena de homens e mulheres, que conduziam o carvão até à “praça” da Central em cestas à cabeça, vencendo o desnível causado pela pilha com o auxílio de “pontes” formadas de pranchas de madeira, colocadas sobre cavaletes de altura crescente.

Era necessária uma certa habilidade para andar em cima das pranchas com os cestos à cabeça – era preciso ganhar-lhe o jeito. Ao fim de algum tempo de habituação, um trejeito se lhes pegava no andar – chamavam-lhe “pranchar”.

Estes operários eram conhecidos como os Alcochetanos, pois a contratação de empresas de Alcochete para a realização deste serviço já se praticava desde a existência da fábrica de gás no aterro da Boa Vista, onde terá nascido a figura típica do “carregador de carvão” e onde, alguns anos mais tarde, a visão das varinas nas descargas terá inspirado o Poeta – pintor da cidade e dos seus costumes:

***Descalças! Nas descargas de carvão
Desde manhã à noite, a bordo das fragatas***

Cesário Verde, "O Sentimento dum Ocidental" (1880)

Das pilhas, o carvão era transportado em vagonetas que os operários empurravam, para o sistema mecânico de alimentação das fornalhas onde os pedaços de carvão de maior dimensão eram quebrados manualmente antes de entrar no circuito.

Com o desenvolvimento da tecnologia, as tarefas executadas manualmente passaram a ser efectuadas por meios mecânicos, tais como guindastes, “dumpers”, camiões, empilhadores, etc.

- **O trabalho dos fogueiros nas fornalhas das caldeiras**

Na Sala das Caldeiras, as condições ambientais eram muito severas, com elevadas temperaturas nas zonas superior e posterior das caldeiras, onde eram executadas pelos chegadores as tarefas mais árduas, junto às portas de visita das fornalhas: distribuição do carvão em ignição no tapete rolante, quebra da “jorra” com ferros adequados, desimpedimento do caminho de saída das cinzas para as tremonhas, etc.

Além disso, não obstante haver extracção do ar na Sala das Caldeiras, acumulavam-se sempre gases e poeiras em suspensão na zona de trabalho.

Os fogueiros na sua maioria, incluindo os seus chefes directos os cabos de fogueiro (como eram assim chamados), não tinham grande receptividade a ensinamentos baseados em concepções teóricas. Para eles a boa marcha de uma caldeira, dependia essencialmente de a alimentarem com carvão de qualidade e a maneira de queimar o carvão dependia muito da habilidade do fogueiro. O carvão caía por gravidade para as grelhas que eram automáticas num movimento de translação contínuo onde se inflamava numa primeira zona à custa do calor que irradiava de uma abóbada refractária aquecida. Uma vez o carvão aceso, a combustão prosseguia, com chamas mais ou menos compridas, desprendendo gases quentes que iam comunicar o seu calor aos tubulares onde circulava a água para se transformar em vapor. Ao chegar ao fim do percurso da grelha, o carbono do combustível devia estar completamente consumido, restando apenas as matérias que não ardiam, ou seja, as cinzas finas e as jorras. Ora a habilidade do fogueiro consistia em regular a marcha da grelha por forma a que o carvão se acendesse na altura própria, nem rapidamente de mais, que faria recuar o fogo até aos carregadores das grelhas, nem tarde de mais, porque então ele não arderia completamente ao longo do percurso da grelha que chegaria ao fim com carvão por queimar e que seria lançado com as jorras para o cinzeiro. Como a regulação da marcha da grelha era manual, o fogueiro tinha que manobrar uma caixa de mudanças de velocidades. Mas como frequentemente a marcha que estes operários imprimiam não era a mais conveniente a uma correcta queima do combustível, e para minorar as perdas de combustível, o fogueiro era obrigado a remexer e a empurrar para trás o carvão que se ia aproximando do fim do percurso, trabalho que era efectuado junto dos chamados guarda fogos que serviam de protecção à grelha na sua parte terminal. Era um trabalho penoso, que os fogueiros tinham de fazer pelas portas colocadas nas traseiras das fornalhas, sujeitos portanto à acção do calor intenso que lá saía.

- **O trabalho nos cinzeiros**

No piso inferior, onde se localizavam os cinzeiros, as condições de trabalho eram ainda piores, devido não só às frequentes avarias no sistema de recolha das cinzas, que por vezes encravava, obrigando a intervenções manuais, como no desentupimento de passagens e quebra manual de jorra com a utilização de ferros, tudo isto numa atmosfera com temperaturas elevadíssimas e carregada de gases e poeiras.

As cinzas, muitas vezes ainda incandescentes e com ampla libertação de gases, eram transportadas para os silos colocados no exterior dentro de vagonetas empurradas pelos trabalhadores.

O trabalho nos cinzeiros era de facto o mais penoso. A sala era um “inferno” de calor e a inalação do pó das cinzas tornava a atmosfera irrespirável com as consequências que isso trazia para a saúde de quem lá trabalhava - a esperança de vida não era conceito que fosse comum nesta época.

- **A recolha das cinzas - O Silo (“SKIP”) das Cinzas**

A recolha dos resíduos da queima do carvão era também um trabalho muito duro que se executava na Central. O vai e vem constante do transporte das jorras e das cinzas era então feito, por operários carregando carros braçais que lançavam as cinzas no parque de carvão, serviço bastante violento para o pessoal que o tinha de fazer e prejudicial à limpeza da central, devido do facto de grande parte das cinzas ser levantada pelo vento. A evacuação das cinzas e das jorras do parque da central, antes da 2ª Guerra, fazia-se para vazadouros na cidade que as empresas contratadas para o transporte dispunham, havendo mesmo, dada a boa qualidade das jorras, quem as empregasse na construção civil.

- **A limpeza dos canais de refrigeração**

Outro dos trabalhos mais difíceis na Central Tejo, pelas condições em que se os trabalhadores os executavam, prendia-se com a limpeza dos canais do circuito de água de refrigeração (CAR). Os peixes, as alforrecas (verdadeira nos meses de Inverno), os limos e outros detritos que vinham com a água do rio e que eram retidas pelas grades das grelhas filtrantes, havia ainda os lodos. E estes últimos, não eram eliminados por qualquer sistema de filtragem e decantavam-se ao longo dos canais de adução, acumulando-se em altura e acabando por entupir os ralos das bombas de aspiração e dificultar a aspiração da água para os condensadores. Por causa destes lodos, os canais tinham periodicamente que ser esvaziados para serem limpos. Esta limpeza era um dos trabalhos mais penosos a que tinha de se submeter o pessoal, sobretudo em tempo frio. O esvaziamento de um canal punha fora de serviço os grupos cujas bombas aspiravam unicamente nesse canal e reduzia conseqüentemente a potência da central. Os trabalhos de limpeza tinham de se efectuar o mais rapidamente possível, o que obrigava a que fosse um trabalho contínuo, dia e noite, até à sua conclusão. A agravar a situação havia o facto de ser necessário manter uma altura mínima de água, para ela se diluírem os lodos depositados de modo a serem encaminhados até à bomba destinada à sua extracção. Os homens encarregados de arrastarem os lodos acumulados até ao fundo dos canais, tinham que trabalhar com as pernas mergulhadas naquela mistura fétida, por vezes com temperaturas bastante baixas. Mesmo com botas de borracha com canos até ao cimo das pernas, a sensação de desconforto era grande.

- **A 2ª Guerra Mundial e o agravamento das condições de trabalho**

Os serviços extraordinários de armazenamento de todo o tipo de combustíveis que se queimaram durante a 2ª Guerra Mundial e a produção das cinzas deles provenientes, acarretaram naturalmente um aumento sensível de mão-de-obra ao serviço da Central Tejo. O número de operários a trabalhar nela, passou de 275 (145 na exploração, 134 na conservação e novas instalações) em 1939, para 543 (406 na exploração, 134 na conservação e novas instalações) em 1945.

Apesar do aumento do número de operários a situação da guerra exigiu um esforço enorme ao pessoal, principalmente, àquele que tinha a seu cargo manusear elevadas toneladas de combustíveis e respectivos resíduos da queima, alimentar manualmente as fornalhas que trabalhavam a lenha e sacar também manualmente volumes enormes de jorras e cinzas.

O emprego das lenhas durante a II Guerra Mundial generalizou-se a quase todas as antigas caldeiras de baixa pressão, obrigou a improvisar instalações para a sua elevação desde o chão ou dos vagões de caminho de ferro, até ao pavimento das fornalhas e ao longo deste. Nas descargas destes vagões e alimentação dos transportadores que elevavam lenhas e lenhites para a sala das caldeiras, tiveram papel de relevo, rapazes, de 15 a 18 anos, que se desembaraçavam bastante bem da sua missão.

A recolha e o armazenamento dos resíduos da queima dos vários combustíveis utilizados durante a segunda guerra agravou-se e passou a ser um problema. Na altura as jorras e as cinzas atingiram um volume cerca de 10 vezes maior do que em 1939, eram inaproveitáveis e extremamente incómodas dada a sua grande percentagem de poeiras. Tiveram de recorrer à solução de carregarem batelões do administração do Porto de Lisboa, que serviam às dragagens, para acostados à ponte cais da Central receberem as cinzas e irem descarregá-las para lá da foz do rio Tejo. Para obstar a este problema, ainda durante a guerra, em 1942, eliminaram o anterior sistema de estacionamento das cinzas e construíram um novo edifício, um depósito chamado “Skip das Cinzas”. Os resíduos da queima passaram a ser regularmente descarregadas para vagonetas, que se deslocavam sobre carris e eram transportados manualmente para o “Skip” que as armazenava.

Este depósito era constantemente esvaziado por empresas de transporte, contratadas para o efeito, sendo estes carregamentos efectuados por carroças puxadas por tracção animal e não raras vezes aconteciam acidentes já que a temperatura dos resíduos e as condições de trabalho conjugavam-se para a frequente ocorrência de acidentes, particularmente com os animais.

A Central trabalhava num regime de 24 sobre 24 horas, para o que era necessário recorrer-se a um sistema de 3 turnos rotativos. Das 00.00 às 08.00, das 08.00 às 16.00 e das 16.00 às 24.00.

O pessoal era bastante numeroso compreendendo além dos indiferenciados, outro pessoal com especializações diversificadas, tais como: mecânicos, electricistas, carpinteiros, químicos, etc.

- **Profissões existentes na Central Tejo**

- Abegão|| Acendedor|| Aferidor
- Apagador|| Apontador|| Bobinador
- Caldeireiro|| Canalizador||Carpinteiro
- Carroceiro || Chegador|| Condutor
- Canalizador|| Carpinteiro|| Carroceiro
- Chegador|| Condutor|| Cond. Carvão
- Cond. Máquinas|| Contínuo|| Contra-mestre
- Correeiro|| Electricista|| Enc. Aná. Água
- Ferrador || Ferreiro|| Fiel
- Fogueiro || Fundidor ||Funileiro
- Guarda || Leitor ||Ligador
- Limp. Máquinas || Mecânico ||Môço
- Nivelador || Pedreiro || Pintor
- Porteiro || Regulador || Relojoeiro
- Serralheiro || Servente||Soldador
- Torneiro || Trabalhador|| Vigilante