

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Casa da Vale (CVRD)

Banco Soares Marinho

História de [Henrique Sabóia](#)

Autor:

Publicado em 16/10/2015

Projeto Vale Memória
Depoimento de Henrique Sabóia
Entrevistado por: Eliane Barroso (P/1) e Paula Ribeiro (P/2)
Rio de Janeiro, 26 de setembro de 2001.
Realização Museu da Pessoa
Entrevista número: CVRD_HV112
Transcrito por: Marcília Ursini
Revisado por: Nataniel Torres

P/1 - Almirante, eu pediria... Nós pedimos a todos os entrevistados que falem o seu nome completo, local e data de nascimento, por favor?

R - O meu nome completo é Henrique Sabóia. Eu nasci na cidade de Sobral, noroeste do Ceará em 20 de setembro de 1925, portanto a semana passada, eu fiz 76 anos de idade.

P/1 - E qual o nome dos seus pais?

R - Meu pai era Delclesiano Sabóia de Albuquerque e minha mãe Francisca Rodrigues de Sabóia, ambos falecidos já, infelizmente. Ambos naturais também de Sobral, no Estado do Ceará. A minha mãe faleceu muito jovem, com 23 anos de idade, de parto. Morreu ela e a criança que seria o meu irmão. Por causa disso, eu não tenho irmãos. Então, meu pai ficou viúvo com 21 anos de idade com um filho, e lá no interior do Ceará, em Sobral, que é uma cidade pequena. Então ele resolveu cuidar da vida e sofrer para São Paulo, Rio Grande do Sul. Teve uma série de atividades e eu fiquei em Sobral entregue à uma tia-avó, que foi quem me criou, na realidade. Ela, essa minha tia-avó e as filhas dela, as filhas dele, eu fiquei em Sobral até que o meu pai casou-se novamente. E quando eu tinha 10 anos e meio, quase 11 anos, ele casou e então me chamou para morar com ele, aqui no Rio de Janeiro. Então, eu vim e coincidiu exatamente na época de fazer o exame de admissão. Antigamente, havia, para você entrar no ginásio, tinha o exame de admissão. Então, isso em 1936, eu peguei um ita, (itaxcela?) no Ceará e vim para o Rio de Janeiro.

P/1 - Sozinho?

R - Vim com uma prima, uma prima, uma senhora já, prima do meu pai, eu vim com ela.

P/2 - E os seus avós? Qual a origem dos avós, seus avós paternos e maternos?

R - Sobral. Até o meu tetra-avô, que era do Aracati que veio para Sobral, foi a mudança, que a origem da família é em Aracati, em 1700 e poucos. Eu estava dizendo a vocês, lá agora foi uma família, um casal que morava, que vivia nessa região da Savóia que é uma região do sul da França, ali da Itália na fronteira da Itália com a França e que, ora era italiana, ora era francesa. E esse casal, não sei porque cargas d'água, nem como foi parar no Aracati, lá no Ceará. Então, lá, o primeiro filho que eles tiveram aqui, eles deram o nome de Sabóia em homenagem a terra de onde eles tinham vindo. Esse é a origem do nome Sabóia. E o nome Sabóia também pertence à última família imperial da Itália, mas o meu nome Sabóia não tem nada a ver com o Rei da Itália, não. A origem é desse casal que veio lá para morar no Aracati e que deu origem à família, dando

homenagem a sua terra natal e que chamou-se de Sabóia.

P/1 - O senhor conviveu com os seus avós?

R - Não.

P/1 - Não.

R - O meu avô paterno morreu muito moço, morreu com 40 e poucos anos de idade, praticamente não conheci. O meu avô materno também não conheci. Eu conheci as avós, tanto a materna como a paterna, essa eu conheci. A minha avó morava aqui no Rio de Janeiro, também a avó paterna, isso eu tive muito contato com ela. Agora, eu realmente vim para o Rio de Janeiro e fui fazer a primeira atividade aqui, que era fazer o ginásio.

P/1 - Mas, antes da gente chegar ao ginásio, eu gostaria que o senhor contasse um pouco a sua infância na cidade de Sobral, quais são as suas memórias da cidade, como é que era a cidade?

R - Olha, eu tenho muito pouca memória lá de Sobral porque eu fui mudado do ambiente. Saí do ambiente totalmente e vim para o Rio de Janeiro. Então, houve uma mudança muito grande na minha vida e é interessante que, de vez em quando, eu sou procurado por amigos de infância lá em Sobral que realmente não me lembro. Não me lembro porque eu saí de lá e mudei totalmente de ambiente, de conhecimento, de pessoas. Então, realmente aquilo foi se apagando na memória, mas o fato é que como eu estava sendo criado por essa minha tia-avó, eu tinha as filhas dela que eram primas do meu pai e também as primas de minha mãe que cuidavam de mim. Então, eu vivia muito na casa dos avós, na casa dos primos, ia muito para a fazenda, para o sítio, para a serra. Então, eu até os 10 anos, não frequentei escola. Eu estudava com as primas e as tias, elas é que me ensinavam. Então, era um estudo completamente informal. Até houve um fato muito interessante porque eu não segui um programa de ensino. Cada um me ensinava o que sabia. E quando eu vim para o Rio de Janeiro, eu fui... Logo que eu vim, eu ia fazer o exame para o ginásio que era um exame puxado na época, eu fui fazer um teste no Colégio Mallet Soares aqui em Copacabana. Eu fui fazer um teste lá, a dona, professora Estefânia, um nome assim, era a diretora do Mallet Soares e ela... Fiz lá o teste e ela chamou o meu pai e disse: "Olha, não tem a menor condição de passar no exame de admissão porque tem uns assuntos que ele nunca ouviu falar que são do programa. Então, não tem a menor condição de passar". Eu era bastante bicho do mato, aquilo me ofendeu profundamente. Então o meu pai contratou uma professora, uma moça que, até de vez em quando, eu encontro ela, até há um tempo, para mim me preparar para fazer o exame de admissão. E eu estudei realmente com raiva por causa daquela observação que ela tinha feito de que eu não tinha a menor chance. Fiz e fiz, tive o primeiro êxito na vida. Passei em primeiro lugar no concurso para o ginásio.

P/1 - Para o próprio Mallet Soares?

R - Colégio Zacarias. Não, colégio Zacarias. Não quis fazer no Mallet Soares, fiz no Zacarias. E assim, fui fazer o ginásio no Zacarias.

P/1 - O senhor morava onde aqui no Rio?

R - Eu morava em Copacabana, morava numa rua que hoje chama-se Mascarenhas de Moraes, mas naquela época chamava-se Rua (Otocin?) e eu ia para o Zacarias que é lá no Catete, perto do Palácio do Catete, né? Mas, na época, tinha bonde, a gente ia de bonde e fiz o ginásio lá no Colégio Santo Antônio Maria Zacarias que é dos Padres Barnabitas. E a razão básica, porque o meu pai tinha cursado quando garoto também o colégio dos Barnabitas lá em Friburgo. Então, eu fui lá cursar o Zacarias.

P/2 - As famílias de Sobral enviavam os jovens para estudar no Rio, é isso?

R - É, o meu pai, por exemplo, não só ele, como os irmãos dele, todos moravam em Sobral e estudavam interno em Friburgo. As moças também estudavam aqui no Rio de Janeiro em colégio interno e tinha facilidade porque Sobral tinha o Porto de Cambuci, e tinha navio, e elas vinham para cá. Então, ficavam internas aqui no Rio e só iam à Sobral durante as férias de fim de ano. Então, era comum pessoal de lá estudar aqui no Rio de Janeiro.

P/1 - Sobral era uma cidade assim, mais renomada que Fortaleza, inclusive.

R - Na época, era. Na época, exatamente por isso, porque Fortaleza não tinha porto, não existia estradas de rodagem no Estado. Então, a única comunicação do Estado do Ceará com o mundo, era através do Porto de Cambuci. Era um porto pequeno, mas para os navios daquela época, era um porto razoável. E Cambuci só tinha o porto e tinha umas estrada de ferro para Sobral. Então, toda a economia do Estado lá convergia para Sobral e Sobral para Cambuci e de Cambuci para o mundo. Os sobralenses costumam dizer. Então, realmente Sobral, naquela época, era cidade muito importante. Havia uma rivalidade com Fortaleza muito grande porque Sobral era mais importante do que Fortaleza, mas hoje, hoje Sobral é praticamente o que era em 1930, enquanto que Fortaleza hoje é uma belíssima cidade. Uma cidade com dois milhões e meio de habitantes.

P/2 - Que tipos de rivalidade tinha, o senhor pode contar alguma coisa?

R - Essas coisas de bairrismo, de regionalismo. Então, por exemplo, pessoal costuma dizer que o sobralense não gosta do americano porque o americano, durante a guerra, criou a Fortaleza voadora, não fez o Sobral voador. (risos) Enfim, essas bobagens que... E também o cearense costuma dizer que Sobral é um Estado independente, os Estados Unidos de Sobral, mas tudo isso é coisa do passado, que é só folclore puro

isso. Mas, então, vim fazer o ginásio no Rio de Janeiro. Quando estava para terminar o ginásio, estava o problema começando a guerra, a Segunda Guerra, então havia um entusiasmo muito grande da juventude para a carreira militar, na ocasião. Então, eu decidi fazer exame para admissão para a Marinha.

P/1 - O seu pai, qual é a profissão dele?

R - Ele era funcionário público. Ele era escrivão da polícia federal e ele... Então, resolvi fazer exame para a escola naval. Fiz, fui bem sucedido, aí passei, passei na Marinha 47 anos.

P/1 - E onde que era a escola naval?

R - Não, na ilha de Villegagnon, ali atrás do Aeroporto Santos Dumont.

P/1 - Perto do primeiro Distrito Naval.

R - Não. Distrito é lá perto da Praça Mauá. Ali na Santos Dumont, atrás do Santos Dumont, na Ilha de Villegagnon. Até hoje, escola naval é lá. Ela mudou para lá, mudou para lá, se eu não me engano, em 1938. Eu entrei para a Marinha, entrei para a escola naval em 1943. Então, eu já cursei ali na escola de Villegagnon. E ali, fiz os quatro anos de escola. Depois, embarquei no navio Escola Almirante Saldanha, aquele veleiro bellissimo. Fiz uma viagem de instrução de quase um ano, e ao regressar, fui promovido a segundo tenente. Comecei a minha carreira propriamente de oficial de Marinha.

P/1 - O senhor entra na Marinha em 1943. Então, era durante a Segunda Guerra Mundial, quais as lembranças que o senhor tem desse período aqui no Rio e na própria escola? Qual era o clima?

R - O clima era... Era aquele clima de afundamento daqueles navios brasileiros e tudo isso, mas o jovem estava entusiasmado para ir para participar da guerra. E realmente, eu fiz o curso na escola um pouco comprimido, exatamente por causa da guerra. Mas, a guerra acabou antes de eu terminar o curso, tanto que aqueles que terminaram o curso ainda durante a guerra, não fizeram a guerra de instrução. Quando terminaram a escola, embarcaram direto nos navios que estavam fazendo escolta de comboio aí. Mas, havia uma vontade muito grande de todo mundo de participar, né?

P/2 - Mas, assim de que forma? Quer dizer, vocês eram jovens, vocês se reuniam, conversavam sobre isso, qual era o meio que o senhor frequentava, que esse jovens tinham esse interesse?

R - Olha, na escola naval tinha de estudar à beça. E lá, em regime de internato, na escola. A gente só saía da escola no sábado depois do almoço e domingo a noite, voltava para a escola. Então, era... Tinha muito estudo porque o curso tinha sido comprimido por causa da guerra. Então, a gente não tem outra lembrança, a não ser muito estudo mesmo. E havia realmente uma vontade grande em participar das operações de... E o Brasil estava envolvido que era de escolta de comboio, escolta de navio mercante aqui na nossa costa.

P/2 - Sobre os navios afundados, essas coisas se conversava?

R - Não, não se tinha... Não tenho registro assim, de grandes comentários nossos sobre isso, não. É uma coisa que... Era guerra, né? Guerra é guerra, né? Não tinha maiores influências sobre a gente não.

P/1 - O senhor lembra de algum tipo de restrição, de racionamento?

R - Eu me lembro que na época não havia... Havia muito pouca gasolina, gasolina é muito racionada. Me lembro que eu conheci a minha mulher, ela tinha cinco anos de idade. Então, as famílias eram amigas. Eu me lembro que o pai dela tinha um carro à gasogênio. Não sei se vocês sabem o que é carro à gasogênio, mas é um carro que tinha... Ele balançou a cabeça, ele conhece. Tinha atrás do carro um "traquitânico" enorme, eram dois tambores, produziam gás com carvão, eu sei que era o carro porque não havia gasolina. Havia muito pouco. Mas, que faltou assim, na guerra, durante a guerra foi isso mesmo. Não houve restrições de muito cuidado aí na orla marítima de não aparecer janela iluminada, essas precauções, mas não tem maiores registros porque eu não morava na orla marítima. (risos)

P/2 - E o seu pai apoiou essa opção profissional?

R - Apoiou. Ficou muito feliz porque realmente era... Naquela época, as profissões, a opção de profissões, era muito pequena. Não é como hoje, você tem centenas de escolhas. Naquela época, ou você ia ser militar, ou padre, engenheiro ou advogado. É isso. Não tinha muito mais opção do que isso, não. Então, realmente a... E havia, meu pai evidentemente como funcionário público vivia como... Apertado de dinheiro, como sempre funcionário público. Então, realmente a escola naval era uma solução perfeita porque lá não só se pagava nada, como eu estudava, tinha... Passava a semana, tinha roupa... Quer dizer, roupa não tinha não, mas você tinha alimentação, saúde, tudo de graça. Ainda tinha uma mesada que a gente recebia. Até nessa época, havia uma exigência que o indivíduo para entrar na escola naval tinha que se apresentar lá com o enxoval completo de roupas, todas as roupas, não só roupa de... Roupa de baixo, os uniformes, tudo isso, a família é que tinha que mandar fazer e isso era uma diferença grande entre a Marinha e as outras Forças Armadas, que as outras Forças Armadas davam esses uniformes ao pessoal e a Marinha não. Marinha, você tinha que pagar isso. Então, isso talvez tinha até uma... Ou seja, um pouco da origem de que diziam que a Marinha era mais seletiva do que as outras forças, por causa disso, porque realmente era um empecilho financeiro pesado. Hoje, não é mais assim não. Hoje, a Marinha também paga todos os uniformes do aspirante quando ele entra para a escola naval. Porque a Marinha chegou a conclusão que

estava perdendo gente muito boa que não tinha recurso para comprar aquele enxoval.

P/2 - Mas, a Marinha tinha alguma coisa que lhe atraía? Por exemplo, o senhor nunca gostou do Exército, da Aeronáutica?

R - Não, não tinha. Honestamente, eu volta e meia começo a pensar por que eu... Não sei, eu não tinha parentes na Marinha, não tinha nada, fui... Quer dizer, até tinha parentes na Marinha, mas eu conheci na Marinha. Eu não sabia que eles existiam, né? Mas, não tem assim, nenhum fato determinante que tenha me dominado para me dirigir na Marinha. Foi a opção natural. Da minha turma que estava cursando o ginásial, seis foram para a Marinha. Então, realmente havia, naquela época, as opções, eu disse, eram pequenas. Não eram muito grandes.

P/1 - E o curso propriamente, o senhor falava que é muito voltado para matemática, quais eram as disciplinas que vocês davam?

R - Matemática descritiva, Trigonometria, Balística, Termodinâmica, Mecânica descritiva, Álgebra. Era tudo na base teórica, era para preparação da base teórica. Tinha um pouco de instrução relacionada com a Marinha. Por exemplo, você estudava Termodinâmica, mas era orientada para as máquinas de navio. A orientação do estudo, era o estudo teórico, mas com vistas aos equipamentos de Marinha, né? A parte, por exemplo, de Matemática, a gente se aprofundava muito na Balística exterior que é o cálculo da trajetória dos... Balas dos canhões, tudo isso. Então, era realmente o estudo teórico, mas orientado para coisas de interesse da Marinha.

P/2 - Algum professor que tenha lhe marcado muito nesse período?

R - Tinha o professor Almirante Álvaro Alberto. Álvaro Alberto foi o meu professor de Química. Lá tinha Química, Física, tudo isso. O Álvaro Alberto que era um cientista de renome mundial. Na ocasião, o Brasil conhece pouco o Álvaro Alberto, mas ele era... Foi o fundador da Academia Brasileira de Ciências, foi ele que fundou e ele era uma pessoa de renome internacional grande e era o nosso professor de Química. Era realmente uma figura marcante. E era interessante que, naquela época, isso foi na época mais ou menos da bomba atômica, ninguém sabia nada sobre bomba atômica, ele dava aula para nós sobre energia nuclear nessa época. Ele era uma pessoa muito avançada no tempo e realmente nos marcou, tanto que ele foi o paraninfo da nossa turma. Era o Almirante Álvaro Alberto, Álvaro Alberto da Mota e Silva.

P/1 - E o senhor vai para essa viagem navio escola em que ano?

R - 1946.

P/1 - E qual o trajeto dessa viagem?

R - Trajeto foi... Nós fizemos Estados Unidos e Norte-Sul da Europa, basicamente isso. Mas, o navio à vela realmente andava devagar. Então, a viagem demorava muito e o propósito era esse mesmo. Era ficar bastante tempo no mar. Então, nós corremos todo o Mediterrâneo, naqueles países todos do Mediterrâneo, depois norte da Europa toda e Estados Unidos.

P/1 - E foi no pós-guerra?

R - Foi no pós-guerra.

P/1 - E vocês desciam nos portos?

R - Em todos os portos, a gente descia.

P/1 - E como é que era o clima nessa época?

R - Mas, já que você falou nisso, eu vou contar um fato que aconteceu antes. Na minha viagem de guarda marinha... Não foi 1946, foi 1947. Em 1946, nós estávamos na escola naval, ainda estava no último ano da escola, quando terminou a guerra. Então, durante a guerra foram nomeados seis cardeais aqui na América do Sul e naquela época não havia avião. Quer dizer, havia avião, mas não avião para passageiro, para levar. Então, eu não sei exatamente qual foi ali, mas o fato que a Marinha brasileira ofereceu um navio transporte para levar os cardeais para a Europa. Iam receber o chapéu "cardealês". E o navio que a Marinha tinha para fazer isso, era um navio enorme. Era um navio transporte de tropa, enorme. Então, era um navio que cabia cinco ou seis mil pessoas, sei lá, com seis cardeais, o navio ia ficar completamente vazio. Então, resolveram botar a escola naval toda, toda a escola naval nesse navio, fazer essa viagem, a viagem dos cardeais. Chamaram a "Viagem dos Cardeais" e assim mesmo o navio ainda ficou vazio. Pegaram 40 cadetes do Exército, 40 cadetes da Aeronáutica e todas as pessoas brasileiras que haviam sido nomeadas durante a guerra para exercer função na Europa, embaixadores, cônsules. Enfim, tudo isso, todo mundo embarcou nesse navio e foi para a Europa nesse navio. Realmente aí, nós tivemos... O navio foi a Gibraltar e o navio atracou em Nápoles. Nápoles estava completamente destruída, já estava com tropa de ocupação quando nós chegamos lá. Eram tropas de ocupação, mas a cidade completamente destruída. O porto de Nápoles estava destruído. Então, tinham uns navios afundados. Puseram uma plataforma de madeira por cima dos navios afundados e ali que a gente desembarcava. E os cardeais desembarcaram em Nápoles e foram de trem para Roma. E enquanto isso, o navio foi a Portugal porque lá na Europa não havia _____, não havia combustível, não havia nada. Então, o navio foi a Portugal. Portugal não tinha participado da guerra, foi fazer abastecimento de _____ em Portugal e Gibraltar para fazer o abastecimento de combustível. E na ida, passamos também em Toulon, e também em Toulon ainda vimos lá todos os navios da Marinha francesa com os canhões cerrados e ainda tinham só prisioneiros alemães lá, trabalhando no arsenal de Toulon. Então, essa experiência foi a mais perto da guerra que nós tivemos, foi em 1946. A guerra terminou em agosto de 1945. Então, realmente a Europa toda estava completamente devastada, principalmente a Itália. Nápoles estava... Cidade destruída praticamente, mas nós tivemos, saltamos e tínhamos autorização para "abaixar a terra", como nós dizemos e visitar a cidade. Nessa ocasião, nós

fomos à Pompéia, lá perto de Nápoles, tudo isso era off limits na ocasião, mas nós acabamos indo na Pompéia assim mesmo. (risos) Enfim, essa foi antes da viagem de guarda marinha, né? Essa foi realmente em 1946. E os cardeais foram a Roma e depois voltaram para Nápoles, voltaram para o navio e vieram de volta para o Brasil. E as pessoas... E aí, na volta, trouxemos... O navio também, o navio era muito grande. Vieram muitos imigrantes italianos para o Brasil depois da guerra.

P/1 - Num navio brasileiro?

R - É, navio brasileiro que foram selecionados lá em Nápoles pelo governo brasileiro e principalmente pessoal ligado a agricultura, né? Depois, eu conto a vocês uma história off limits, mas é _____ sobre isso. (risos) Você não pode gravar.

P/2 - Não?

R - Não.

P/2 - No navio escola foi basicamente o mesmo percurso e a Europa como é que estava depois de um ano?

R - Aí, já estava bem melhor.

P/2 - Já estava.

R - Já estava bem melhor. Europa se recupera muito bem. Então, foi a viagem, mas estivemos também no norte da Europa, que nessa viagem nós só tínhamos ido no Mediterrâneo. Na outra, tivemos no Mediterrâneo e no norte da Europa, os países escandinavos, Inglaterra também e Estados Unidos. Aí, cheguei, fui promovido a segundo tenente, aí começou realmente a vida embarcado de tenente, né?

P/2 - Essa experiência como guarda marinho, como é que foi?

R - Isso é uma coisa fantástica porque você jovem, você abre a sua cabeça. Você tem contato no exterior. Primeiro, você é forçado a aprender um pouco de uma língua, mesmo que você não fale fluentemente, é forçado a se entender na outra língua, né? E você realmente conhecendo outros países, você abre a cabeça, abre a mente. E realmente é uma coisa fundamental, é uma coisa que a Marinha nunca abriu mão mesmo. Sempre, todo o rapaz que termina a escola naval, fazer uma viagem dessa.

P/1 - E no mar, como é que foi? Dizem que o Mediterrâneo aparentemente calmo, mas...

R - Não, Mediterrâneo é danado. Tem ali o Golfo de Lyon que vive temporal enormes, permanentes ali, quase. É muito... O mar ali é puxado, não é fácil não. Mas, foi bem. Marinheiro é para isso mesmo. (risos)

P/1 - Então, o senhor volta para o Brasil...

R - Volto como segundo tenente, aí embarco no navio contratorpedeiro de escolta Beberibe. E aí começa a minha vida de oficial _____, fico lá alguns anos nesse navio até... Depois, embarco novamente no navio escola, aí já como capitão-tenente para fazer viagem como instrutor, que já era o Duque de Caxias. Na volta dessa outra viagem, a viagem... Também essas viagens todas eram muito parecidas, o roteiro muito parecido.

P/1 - E a finalidade dessas viagens?

R - É cultura, é ter contato, conhecer, e realmente visitar, e conhecer a cultura, os costumes de outros países. Isso faz parte, na minha opinião, da formação do oficial. E fiz outras viagens como oficial, né? Já como capitão-tenente, como instrutor e fui promovido a capitão de corveta, já oficial de corveta, é oficial superior. Como oficial superior, os fatos mais marcantes foram o comando do navio no contratorpedeiro Benevente; e eu trabalhei no gabinete do ministro da Marinha nessa... O primeiro contato que eu tive com a alta administração naval, eu fui...

P/1 - Que idade o senhor tinha?

R - Eu era corveta, isso foi em 1962, não. Era... 1962, eu tinha...

P/1 - 1962 era João Goulart?

R - Não, não. Eu estou atrapalhando um pouco as coisas. Eu fui para o gabinete do ministro em 1900 e...

P/2 - 1958.

R - 1958, você vê, você leu o currículo, 1958 e...

P/2 - Governo Juscelino Kubitschek.

R - Juscelino Kubitschek, tanto que eu fui para... Eu era do gabinete do ministro e quando...

P/1 - Quem era o ministro?

R - Era o Almirante Matoso Maia, Jorge do Paço Matoso Maia. Quando houve a mudança para Brasília, eu fui para Brasília. Eu cheguei em Brasília uma semana antes da inauguração de Brasília e...

P/2 - Uma tremenda experiência.

R - Tremenda experiência. Passei de abril de 1960 até fevereiro de 1961, quando foi a posse do Jânio, Jânio Quadros. Eu sei que estava atrapalhado, estava fazendo uma certa confusão. Então, o comando do navio foi tudo depois disso, né? Mas, então eu fui para Brasília, fiquei em Brasília nessa época de abril de 1960 até fevereiro de 1961. Na inauguração de Brasília, foi um evento fantástico, uma beleza, né?

P/2 - Conta um pouquinho para gente, quais são as suas lembranças...

R - ... e o uniforme era casaca e as mulheres iam de longo, né? Só que os prédios onde a gente morava não tinha nada acabado, estava tudo em obra e uma lamaceira louca. Então, eu me lembro perfeitamente. Quando eu apareci lá de casaca, aqueles candangos disseram: "Que roupa esses caras... Estranhos esses indivíduos aí." E a minha mulher de vestido longo, teve que sair de tamanco com o sapato na mão por causa da lama. Depois, quando chegamos lá perto do palácio é que ela botou o sapato porque realmente Brasília estava muito crua, né? Mas, passamos um ano ótimo, eu, minha mulher, os filhos, todo mundo gostou da experiência, né?

P/2 - O senhor casou em que ano?

R - Eu casei em 1949, eu já fiz Bodas de Ouro.

P/2 - Como é o nome da sua esposa?

R - Rose Marie Neves de Sabóia e ela faz anos agora, dia 7 de outubro. Essa, nós vamos fazer a viagem, vamos a Santiago de Compostela.

P/2 - Comemorar.

P/1 - Que bacana!

R - No aniversário dela. Mas, voltando a história depois, eu estava no gabinete... Sim?

P/2 - Não, eu queria assim, entender essa trajetória profissional, quer dizer o senhor começa na Marinha, nos navios como comandante, depois vai assumindo...

R - Não, não, eu não fui comandante.

P/2 - Não foi?

R - Primeiro, eu era oficial encarregado de divisão e chefe de departamento, tudo isso. Aí, fui ser instrutor do curso de armamento, que era eu era cursado em armamento. Fui ser instrutor do curso de armamento e depois fui do gabinete do ministro da Marinha. Essa experiência da mudança de Brasília, foi no gabinete do ministro da Marinha. Quando eu voltei, quando o Jânio tomou posse, mudou o ministro, mudou tudo, eu voltei e aí fui servir para o Almirante Radimar, que era o comandante do chefe da esquadra, servir com ele. E depois disso, é que eu comandi o CT Benevente. E quando eu deixei o comando do Benevente é que eu fui ser capitão dos portos do Espírito Santo. Aí, tive o primeiro contato com a Vale do Rio Doce porque na ocasião, tinha o Porto de Exportação de Minério dela, era muito limitado, era o Porto de Vitória no Espírito Santo. E a Vale do Rio Doce estava construindo o Porto de Tubarão, que é hoje aquele complexo fantástico. Mas nessa época, em 1963, ele estava em construção, ainda não estava funcionando. Então aí, eu tive muito contato com o pessoal da Vale do Rio Doce, com o doutor (Beleza?), doutor Quintino, doutor Linhares e fizemos uma camaradagem muito grande nessa ocasião. Então, o Marcos Dias, que foi o primeiro presidente do Acionário, o Acionário estava sendo criado. O Acionário foi criado em 1962. Então, isso que ocorreu foi em 1963, que eu estou dizendo, né? Então, foi aí o primeiro contato com a Vale.

P/1 - Mas, o senhor obviamente já tinha escutado falar da Vale do Rio Doce, já tinha conhecimento da Vale?

R - Já, mas naquela época, a Vale era muito menor do que é hoje. Conhecia. Evidentemente tinha contato, mas o grande impulso da Vale do Rio Doce foi porque o gargalo que a Vale tinha para exportação de minério, era o Porto de Vitória, que era um porto muito limitado. Então, só podia determinados navios. Então, a Vale do Rio Doce teve uma visão muito grande que ela construiu o Porto de Tubarão para navios de tamanho que nem existiu. Quer dizer, ela foi uma incentivadora do crescimento dos navios de minério, né? Foi a existência do Porto de Tubarão que foi...

P/1 - E que tipo de colaboração havia entre a Marinha brasileira e a Companhia Vale do Rio Doce?

R - O capitão dos portos tem a ver com os portos e com a fiscalização dos navios. Então, esse contato é que nós tínhamos. É função do capitão dos portos realmente verificar a questão dos seus navios que entram nos portos brasileiros e usam bandeiras brasileiras, se estão realmente de acordo com as normas internacionais. Essa que é a função do capitão dos portos. E nisso, nós tínhamos muito contato com a Vale do Rio Doce porque era uma empresa de exportação de minério. Então, ela tinha porto e tinha navios. Quer dizer, não eram navios dela, mas navios que

vinham receber o minério dela e isso tinha uma interferência grande com a capitania dos portos. Aí, foi que eu tive esse contato maior com essas pessoas que eu já citei da Vale do Rio Doce e fiquei lá...

P/2 - Nesse momento, o senhor morava no Espírito Santo?

R - Morava no Espírito Santo. Morava eu, minha mulher, os filhos, todo mundo estava lá no Espírito Santo. Passei um ano lá no Espírito Santo só porque eu, em março de 1964, vim para o Rio de Janeiro para fazer o curso de Escola de Guerra Naval, que é o curso de comando do Estado Maior da Marinha; Escola de Guerra Naval.

P/2 - Em março justamente?

R - Em março. Eu passei a função da capitania no dia 9 de março de 1964 e vim para o Rio de Janeiro porque o curso começava no dia primeiro de abril. Aí, houve a revolução de 1964 e o curso não começou. Então, eu fiquei uma temporada aqui, servindo na diretoria do pessoal e o curso começou em setembro, outubro só, na realidade. Aí, eu fiz o curso e quando terminou, fui de novo servir no gabinete do ministro que já era então, o ministro Paulo Bosísio. Servi no gabinete dele, onde eu fiquei até... Que eu fui designado para...

P/2 - Nesse período era junta militar _____, não?

R - Não.

P/2 - Não.

R - Não, não, foi eleito presidente Castelo Branco.

P/2 - Ah, o Castelo Branco.

R - Mas, quando eu fiz a Escola de Guerra Naval, eu fiz o curso de comando, tirei o primeiro lugar, tem que dizer, né?

P/2 - Ah, tem.

P/1 - Claro!

R - Porque aí, pelo fato de eu ter tirado o primeiro lugar, fui nomeado para fazer o curso nos Estados Unidos. Então, fui fazer o curso na Marinha Americana nos Estados Unidos.

P/2 - Como é que era esse curso? Que tipo de especialização vocês recebiam?

R - Não, não era especialização. Era curso de emprego dos bens navais. Quer dizer, você até então... Porque o oficial de Marinha, como qualquer profissão, no começo da carreira, você trabalha na parte técnica. A parte técnica é aquela situação em que as respostas aos problemas são "sim", "não", "é branco" "ou preto". Aí, quando você vai precisar entrar na área do cinzento, quer dizer na área de empregos dos navios, não mais do canhão do navio, mas o navio como um todo, ia se entrar na área do cinzento... A Escola de Guerra Naval tem, como missão exatamente, ajudar o oficial a fazer a transição para trabalhar no cinzento. Aí, as respostas não são mais "branco" ou "preto", "sim" ou "não", mas é tudo na área do cinzento. Então, realmente a Escola de Guerra Naval, tanto a nossa como a americana, ensinam o oficial a planejar o emprego dos navios. É basicamente isso. Você tem problemas militares e você procura... Não há soluções exatas para esses problemas militares, você tem que trabalhar na área do cinzento. Então realmente você faz exames de situação, levanta os dados... Coisas fictícias de inimigo, de situações fictícias, você então, toma as decisões; o que é que você vai fazer, como é que você vai empregar os seus meios, os seus navios.

P/1 - Isso não tinha no Brasil? Vocês tinham que ir para os Estados Unidos?

R - Tinha. Não, tinha também no Brasil. Mas, exatamente a Marinha, todo ano mandava um oficial cursar nos Estados Unidos e quando ele voltava, ia ser instrutor da nossa Escola de Guerra Naval, que é para trazer exatamente os últimos conhecimentos. Isso até hoje, a Marinha faz isso. A Marinha tem sempre um oficial que vai cursar na França, ou vai cursar na Inglaterra, ou vai cursar nos Estados Unidos. E esses quando voltam, vão ser instrutores da nossa escola para manter completamente atualizada no que há de... Do estado da arte que existe em todas as Marinhas do mundo, entendeu? Isso é uma coisa fundamental disso e assim aconteceu. Quando eu...

P/1 - O senhor passou quanto tempo nos Estados Unidos?

R - Um ano.

P/1 - Um ano.

R - O curso é um ano. Quando eu voltei dos Estados Unidos, eu estava designado a instrutor da Escola de Guerra Naval, mas aí tinha havido um problema do imediato do porta-aviões Minas Gerais, tinha saído. E como estava nessa situação, que estavam procurando um capitão... Eu já era fragata, capitão de fragata com uma certa atividade para ser imediato do Minas Gerais, chego eu da América, e aí, quando eu fui me apresentar na diretoria do pessoal para ir para a Escola de Guerra Naval, disseram: "Olha, só que você não vai para a Escola de Guerra, você vai ser

imediatos do Minas. E você assume hoje, em São Paulo.” Aí, peguei o avião, fui para São Paulo, lá me esperaram. Eu fui porque o imediato do Minas tinha saído. Então, eu fui ser imediato do porta-aviões. O imediato é o dono da casa, é o que cuida. O comandante é o que opera o navio, mas o imediato é que toma conta de toda a vida do navio, né? A limpeza, a arrumação, o rancho. Enfim, tudo. O abastecimento do navio, isso é com o imediato. E o porta-aviões é uma cidadezinha. Mil e tantas pessoas, tem tudo ali dentro naquele navio. Então, realmente a imediatice é uma coisa muito trabalhosa. Eu fiz uma comissão ótima, eu tenho lembranças muito fortes dessa passagem por Minas Gerais. Até ontem, eu recebi um convite que me deixou triste, que é o convite para a cerimônia de baixa do Minas Gerais porque chegou o outro porta-aviões, o São Paulo, que é maior, mais moderno. Então, deu baixa no Minas Gerais.

P/2 - Minas Gerais é histórico, né?

R - É. Vai ter baixa agora no dia 9 de outubro, parece que vai sair do serviço ativo.

P/2 - Quantos anos que... Décadas.

R - Ele chegou em 1960, mas está muito bem o navio, está ótimo. É uma pena. Você entra no navio, jura que é um navio novo. Que beleza _____ do navio.

P/1 - Mas, o que significou essa sua experiência como imediato no porta-aviões desse porte como o Minas Gerais?

R - Olha, mais uma experiência de oficial de Marinha que você se prepara a vida inteira para exercer essas funções de imediatista de comando. Você se prepara. Então, realmente não tem grandes emoções porque aquilo é a sua carreira. Então, realmente você tem que manter a disciplina sobre mil e trezentos homens num navio. Então, é... E tem muito trabalho realmente. Tem rancho, tem... Tudo é com o imediato, mas não tem assim, nada, nenhum fato marcante não. É uma comissão de Marinha normal..

P/1 - Isso, em que ano?

R - Isso foi em 1966, deve ser agosto de 1966, por aí, ou setembro de 1966. Eu fiquei um ano imediato do Minas, saí de imediato do Minas, fui comandar um contratorpedeiro, agora um contratorpedeiro maior, melhor do que o outro que eu tinha comandado. Comandar o contratorpedeiro Pará, onde eu fiquei até ser promovido a capitão de Mar e Guerra. Aí, como Mar e Guerra, eu fui ser Chefe do Estado Maior de uma Força Naval, Força de Transporte. Depois, fui para a Escola de Guerra Naval, ser instrutor na Escola de Guerra Naval. Depois, saí da Escola de Guerra Naval, fui ser novamente capitão dos portos. Eu tinha sido capitão dos portos no Espírito Santo, aí fui nomeado capitão dos portos aqui no Rio de Janeiro.

P/1 - No momento politicamente difícil, né?

R - É, complicado.

P/2 - Pode falar um pouquinho desse momento na sua vida profissional, nas suas atividades?

R - Ah, isso aí já foi..

P/2 - Década de 1970, começo da década de 1970, né?

R - É, isso já foi em 1970. Ah, não tinha nada de especial. Fui capitão dos portos aqui sem maiores problemas. Não teve... Os grandes problemas que nós tivemos na capitania foi o problema da construção da Ponte Rio-Niterói que realmente foi..

P/1 - Uhh, foi nessa época.

R - Foi na época. Estava sendo construído a Ponte Rio-Niterói. Então...

P/2 - Que tipo de problema, vocês tiveram que vivenciar e resolver?

R - Não, porque... Por exemplo, quando foi ser colocado o vão central da ponte, nós tivemos que fazer um policiamento porque não podia ter movimento nenhum no mar. Então, tem que esperar as condições de mar e não podia ter tráfego nenhum de navio. Então, a capitania teve que gerenciar isso para não haver... Não perturbarem ali.. Ali era exatamente o vão central da ponte é a passagem para o interior do mar para a baía, né? Mas, tudo... Não houve nada de extraordinário. Aí, saí da capitania e fui nomeado comandante agora, já comandante do Navio-Escola novamente. Aí, era o navio Custódio de Melo era o outro navio. Aí, eu fui ser comandante do navio que fez a viagem de instrução de uma turma. Eu era o comandante do navio. Então, aí já...

P/2 - Quanto tempo o senhor ficava fora, ficava em mar, o senhor...

R - Às vezes... Depende, a minha viagem de guarda marinha, foi cerca de 11 meses que ficava no mar. Depois, eu fiz uma viagem no _____, ficamos 13 meses. Depois, fiz uma outra viagem, foi quatro ou cinco meses. Quando eu comande, também foram cinco meses ausentes aí. Comande o Navio-Escola, a viagem de guarda marinha e na volta, eu fui fazer o curso na Escola Superior de Guerra.

P/1 - Qual a diferença entre a Escola Superior de Guerra e a Escola Naval.. Escola Naval não, a Escola...

R - A Escola de Guerra Naval.

P/1 - De Guerra Naval.

R - A Escola de Guerra Naval, ela estuda, como eu disse, a primeira parte que é o curso de comando, emprego dos meios navais. Depois, tem um curso superior que estuda a política marítima brasileira. O que quer dizer política marítima brasileira? É todo o relacionamento da nação brasileira com o mar, não é só navio, Marinha de Guerra, mas Marinha Mercante, tudo isso. Já a Escola Superior de Guerra estuda a política nacional como um todo, né? A Escola de Guerra Naval estuda a parte de marítima e a Escola Superior de Guerra política nacional como um todo. Então, eu fiz o curso na Escola Superior de Guerra. Quando eu terminei, eu tive aí a etapa importante da minha vida, fui promovido a contra-almirante, que a nossa carreira é um tremendo funil, né? A minha turma de Escola Naval, nós éramos, nós entramos do corpo da armada, porque tem corpo da armada, tem corpo de fuzileiro, tem corpo de intendente, mas do corpo da armada, nós entramos 120. Desses 120, oito foram contra-almirante, quatro foram vice-almirante e dois foram Almirante de Esquadra. Então, realmente é um funil, mas aí eu tive a primeira etapa, fui promovido a contra-almirante. Aí, eu tive muito tempo como diretor de pessoal da Marinha...

P/1 - O senhor baseado aqui no Rio?

R - No Rio. Eu nunca saí do Rio. Praticamente, a não ser o tempo que eu estive em Vitória, em Brasília, o resto aqui no Rio. Aí, fiquei como diretor de pessoal, saí diretor de pessoal, voltei para a Escola de Guerra Naval como diretor da escola, aí já como diretor da escola. Passei uma temporada grande lá, três anos, saí de lá, fui ser diretor de Portos e Costas que é a diretoria que cuida das capitânicas dos portos em todos os Estados, que dá orientação para todas as... Saí daí...

P/1 - Nesse momento, alguma relação especial, por exemplo, com os portos da Vale, com Tubarão, alguma...

R - Tinha, mas não tinha nada de especial. Eram portos, todos os portos do Brasil, a gente tinha problema, né? E aí fui ser diretor de Portos e Costas, depois saí de lá, fui comandar o primeiro Distrito Naval aqui do Rio de Janeiro. Então, o distrito que pegava Rio, São Paulo e Minas. Era o distrito naval. Fiquei no distrito naval, da onde saí para ser Comandante Chefe da Esquadra, aí comandante geral de todos os navios da Marinha, onde eu fui promovido a Almirante Quatro Estrelas que é o Almirante de Esquadra. Aí, voltei novamente a ser diretor geral do pessoal. Eu tinha sido diretor do pessoal, mas agora diretor geral do pessoal, que cuida não só da parte de pessoal, mas também a parte de saúde, ensino, todo... Tudo que diz respeito a pessoal e daí eu fui ser ministro da Marinha. E fui ministro da Marinha durante cinco anos no governo do presidente Sarney.

P/1 - E mulher já era admitido a partir de quando na Marinha?

R - Do meu antecessor, o Almirante Maximiliano foi que criou o quadro feminino. A idéia foi dele e uma idéia muito feliz, que é um sucesso na Marinha, o quadro feminino. Realmente, a Marinha estava construindo um grande hospital que é o Hospital Naval Marcílio Dias, em Lins de Vasconcelos. E o hospital era realmente muito maior do que os hospitais que a Marinha tinha tido até então e havia problema de médico. Aí, a primeira leva de mulheres na Marinha foram tenentes, médicas e enfermeiras, foi para guarnecer o hospital. Aquela experiência foi tão bem sucedida que agora tem mulher em tudo quanto é lugar na Marinha, tanto na parte de eletrônica, de informática, de tudo. Foi um sucesso muito grande e as outras forças acabaram seguindo o exemplo da Marinha e também admitiram mulheres.

P/1 - A Marinha foi pioneira então na...

R - A Marinha foi pioneira, foi o Almirante Maximiliano, o meu antecessor no ministério. Quer dizer, teve ele, Almirante Karan, depois eu.

P/1 - Vamos fazer uma pausa, Paula, depois a gente fala do ministério?

P/2 - Vamos parar para um cafezinho, pode ser? Cinco minutinhos.

P/1 - Almirante, como se deu o convite para o ministério da Marinha no Governo Sarney?

R - Isso foi um fato muito interessante porque não foi no Governo Sarney, foi no Governo Tancredo.

P/1 e P/2 - Ahhh, ok.

R - O presidente eleito era o Tancredo Neves e ele começou a escolher os ministros e tal, não sei o quê, e o único que não se definia era o ministro da Marinha. E houve uma expectativa muito grande. Evidentemente, por expectativa porque eu não mexi uma palha para isso, mas no dia... A posse dele seria no dia 15 de março, a posse do presidente Tancredo. No dia 9 de março, ele me telefonou. O presidente Tancredo disse: "Almirante, eu queria que o senhor viesse à Brasília". Eu fui e existiram.. Tinham duas funções que seriam da Marinha; o ministro da Marinha e o ministro chefe do (ENFA?) que seria pelo rodízio também, seria da Marinha. Então, eu fui, saí daqui, fui à Brasília falar com o Tancredo, não sabia qual era convite que ele ia formular, se era um ou outro. Quer dizer, ele me convidou para ser ministro da Marinha. Eu não conhecia o Tancredo, nunca tinha visto o Tancredo na vida. A primeira vez que eu vi, que eu falei com ele, foi nesse dia que ele me fez o convite. Eu disse comigo mesmo, pensei, disse: "Bom, depois com a convivência, eu vou saber porque ele me convidou, porque eu não conhecia ele e ele não tinha nenhum contato anterior. "Por que ele me convidou? Qual foi a razão?" Mas, eu não pude perguntar porque no dia 14 ele caiu doente e

ficou... Teve agonia de 40 dias, acabou morrendo e quem ficou no governo realmente foi o presidente Sarney. Então, eu que ia perguntar a ele porque ele me convidou, fiquei sem resposta, não pude perguntar e até hoje eu não sei. Eu imagino que a única dedução que eu posso tomar é que a minha carreira, eu tinha uma carreira boa, carreira de pleno sucesso em todas as etapas. Então, só pode ter sido por aí, porque eu não tinha nenhum contato político, não tinha coisa nenhuma. Então, admito que tenha sido isso. E o presidente Sarney, quando ele assumiu, manteve todos os ministros do presidente Tancredo, manteve todos os ministros e manteve, inclusive, a política que o presidente Tancredo dizia que ia fazer, o que ele pretendia fazer. Realmente, o governo nos primeiros 40 dias com a agonia do Tancredo foi uma coisa dolorosa, horrorosa, né? Uma coisa complicadíssima, ninguém sabia se ele ia viver, se não ia viver, como é que ia ser. Foram realmente 40 dias de agonia para ele, para nós todos, que não sabiam o que ia acontecer. Mas, no fim, ele acabou falecendo e o presidente Sarney ficou os cinco anos no governo. Eu também não conhecia o presidente Sarney, conheci no ministério e hoje somos muito amigos. Hoje, eu sou amigo dele, gosto muito dele, sei que ele gosta de mim também e fizemos uma camaradagem muito grande do tempo de ministro. O ministério, o meu tempo de ministério, o fato marcante foi a Constituinte. A Constituinte começou com um erro primário. Ela foi fazer uma Constituição para um país que não existia. Quer dizer, começar do zero, mas Brasil já tinha 500 anos. Então, realmente tinha que aproveitar das Constituições anteriores, alterar alguma coisa e que a política do momento recomendasse. Mas não, eles partiram do zero. Foram fazer uma Constituição como se fosse um país novo que ia começar a funcionar a partir dali. Esse foi o primeiro grande erro dos constituintes. O segundo grande erro que eles cometeram, na minha opinião, foi o fato deles fazerem uma... Dirigiram a Constituição, olhando para o retrovisor, não olharam para frente em nenhum momento. Só olhar para o retrovisor. Estava preocupado em evitar que viesse acontecer o que tinha acontecido antes. Então, as coisas foram escritas nunca vistas ao futuro e sim com vistas ao passado. Isso foi o segundo erro. E o terceiro erro é que eles começaram fazer uma Constituição parlamentarista, Constituição nossa parlamentarista, até que chegou um artigo cento e não sei quanto, que ia decidir se o regime seria parlamentarista ou presidencialista. Tudo que tinha sido escrito antes era parlamentarismo, aí deu presidencialismo. Então, hoje nós temos um regime presidencialista e uma Constituição parlamentarista. Então, é esse futebol que nós temos aí, que ninguém se entende, e uma Constituição que vive sendo alterada, e ela torna praticamente impossível governar o país. Infelizmente, foi um fracasso horroroso essa Constituição nossa, que está sendo remendada e vai ser sempre remendada porque ela, na realidade, é uma Constituição, ela é um código de regalias de direitos. Não tem nenhum capítulo, não tem uma linha só de obrigações e deveres, não tem. Não encontro uma lei na Constituição, obrigações e deveres do cidadão, não tem. Só tem direitos, regalias, não sei o quê. Então, realmente isso deu muito trabalho porque na área militar, eles pretendiam fazer uma porção de coisas que eram verdadeiras aberrações e havia um ambiente de revanchismo contra os militares de uma maneira brutal. Você não imagina o que era a dificuldade que a gente tinha. E para nós, ministros militares, era difícil porque... Impedir que na área militar se cometesse muitas, muitas barbaridades. Cometeram umas pequenas barbaridades, mas as grandes nós conseguimos evitar. Mas isso caracterizou, realmente, o meu tempo de ministro foi esse sofrimento, até eu assumir em 1985 até 1988, até outubro de 1988 foi quando saiu a Constituição, foi isso que dominou a minha atuação, foi a Constituição, a confecção da Constituição. Além disso, nós vivíamos numa época de inflação muito alta e que realmente era um outro problema sério, né? No mais, nós tivemos um entendimento muito bom entre os ministros militares. Nós, uma vez por mês, nós nos reuníamos, almoçávamos juntos, discutíamos todos os assuntos. Quer dizer, não havia nada que a gente não debatesse e...

P/1 - Quem eram os outros ministros?

R - Ministro do Exército e tem até fotografia, era: o General Leônidas e na Aeronáutica: o Brigadeiro Moreira Lima. Nós nos entendíamos muito bem e acertávamos os ponteiros em todas essas questões, tínhamos sempre uma posição única, definida e clara nessas coisas. Nos demos muito bem com o presidente Sarney. O presidente Sarney herdou, como eu disse, o discurso do Tancredo porque o Tancredo dizia público. Por exemplo, existe informações de que o Tancredo dizia que iria fazer a Assembléia Constituinte, mas em off para os amigos, ele dizia: "Vê se eu sou maluco, eu não vou fazer isso, eu vou fazer emendas da Constituição, não vou fazer uma Constituição nova, vou fazer emenda da Constituição". Mas, o Sarney herdou o discurso dele que era público, né? E havia uma situação muito difícil porque o Sarney não era do PMDB e o PMDB sozinho tinha maioria absoluta na Câmara e no Senado. Então, era uma época difícil para o governo, foi uma época complicada, difícil. Mas, nós tivemos a sorte, nós militares; primeiro, nós nos entendíamos muito bem, segundo nós nos entendíamos muito bem com o presidente Sarney, que nos prestigia muito, ficamos amigos até hoje. Ainda ontem, recebi um livro que ele me mandou e... Mas, essas coisas foram as principais que dominaram esse elenco de coisas importante dos meus cinco anos de ministro. Foram a Constituição e essa união que nós tínhamos que... E uma porção de outros problemas, né? Cinco anos de ministro e uma porção de outras questões, e tudo, mas que não tem a relevância que têm esses dois aí.

P/2 - Mas assim, uma pergunta que eu gostaria de fazer, quer dizer mas esse convite ao cargo de ministro, o senhor pensou muito sobre a decisão de aceitar ou não?

R - Não. Qualquer oficial de Marinha aceita um convite para ser ministro. Isso é uma aspiração natural, normal de nós todos. Então, não tenho a menor dúvida que qualquer oficial de Marinha convidado para ser... Primeiro, que nós não somos políticos, nós somos ... Não temos nada de políticos, não tive função política. Embora, seja um cargo puramente político, nós não exercemos com a mente de político, né? Então, os presidentes da República convidam, eu duvido que um oficial de Marinha não aceite, só se tiver uma razão muito forte. Então, você não tem que queimar muito fosfato para pensar se vai aceitar ou não. A resposta natural é "sim, com muito prazer, estamos prontos para ajudar, para colaborar", isso não tem nada a ver com política. E assim, eu fiquei cinco anos como ministro com o presidente José Sarney, que era muito criticado no tempo que ele era governo, mas eu fiz a saudação. Todo ano, no fim do ano, nós fazíamos um almoço em homenagem ao presidente da República. Esse almoço, cada ano, era patrocinado por uma das forças. O último ano, que foi em 1989, natal de 1989, que foi na Marinha. Então, quem fez a saudação ao presidente Sarney fui eu. E eu nessa saudação, eu disse ao presidente... Ele estava sendo muito criticado na ocasião, tudo isso, eu disse: "Olha, esse julgamento de agora não é o julgamento que vai ficar para a história. O julgamento agora é um julgamento da paixão que é focado naquilo que não foi feito, naquilo que faltou, naquilo que não foi direito. O julgamento da história, que é o que vai ficar, é um julgamento sobre os acertos, sobre as coisas positivas que foram feitas". Então, agora realmente já está acontecendo isso. Hoje, o presidente Sarney já é respeitado e chamado para... Agora, por exemplo, ele teve que fazer cambalhotas mil para se livrar de ser o presidente do Senado porque ele não queria, né? Mas, ele hoje é uma figura respeitada e querida e está muito bem, né? Inclusive, a filha dele agora está das candidatas, a candidata mais votada aí (risos) Mas, eu disse isso a ele... Nessa ocasião. Porque realmente o calor da vivência das coisas, o

pessoal só se preocupava, só enfocava nas coisas que não estavam boas e que ninguém pensava naquilo bem feito que foi feito. Por exemplo, o Sarney teve milhares de greves no tempo dele de governo, ele nunca adotou nenhuma providência que não fosse exatamente as providências do regime absolutamente democrático. Ele nunca fez intervenção em greve, deixou as greves acontecerem e principalmente ele conseguiu uma coisa que poucos países do mundo conseguiram, uma transição do regime forte para um regime democrático full democrático. Essa transição é difícil. Vários outros países, essa transição teve (trobos?) tremendos, problemas seríssimos e no Brasil ocorreu absolutamente suavemente. Isso se deve muito à personalidade do presidente Sarney que é um homem com um grau de tolerância enorme para esse tipo de coisa. Então, realmente esses fatos foram os mais marcantes na... Essa Constituição, no fim, ficou uma colcha de retalhos. Tem influência de várias pessoas. E quem era presidente da Câmara, no Congresso, que presidia a confecção, foi o doutor Ulisses Guimarães, que todo mundo atribui muita coisa da Constituição à ele, mas eu vivi isso intensamente e ele realmente estava fanatizado em ter uma Constituição, mas ele não escreveu uma linha dessa Constituição. Ele queria ter uma Constituição, queria promulgar uma Constituição. E ele, coitado, pensou que em promulgando a Constituição que ele se reelegeria presidente da República. No fim, teve 6% de votos aí, uma desilusão muito grande. Mas, ele foi um homem com quem eu fiz até amizade e tinha muito respeito nas posições dele porque ele realmente, quando a gente acertava qualquer ponto de vista com ele, ele honrava sempre aquela pessoa séria, correta. Mas, esses foram as características principal aí, dos meus cinco anos de ministro. Vamos à Docenave?

P/2 - Docenave. Como é que se deu esse convite, por favor, para ser diretor presidente?

R - Quando deixei o Ministério da Marinha, fiquei três anos sem fazer nada. Até brincava, dizia que eu estava trabalhando no banco da família, que era o Banco Soares Marinho. Conhece esse banco? Não conhece esse banco? Aquele banco da praia ali. (risos) “Só ares Marinho”. Mas, depois de três anos, um dia, o ministro da Marinha me telefonou e disse: “Olha Sabóia”, era o Almirante Serpa na ocasião, “o presidente Itamar me incumbiu de lhe convidar para ser presidente da Docenave”. Eu disse: “Olha, com muito prazer”. Fui lá conversar com o ministro da Marinha na ocasião, e ele era o mensageiro do presidente Itamar, que eu também não tive muito contato com ele, não tive contato nenhum com ele. Eu recebi o convite, acredito que tenha sido interferência do doutor Aureliano Chaves, que é meu amigo, e nós fomos ministros juntos, nos demos muito bem. É da política mineira lá, acredito que seja por aí, mas o fato é que eu fui convidado pelo presidente da República para ser presidente da Docenave.

P/1 - Isso três anos depois do ministério?

R - De eu ter deixado o Ministério da Marinha, né? _____ do governo Collor, depois caiu o Collor, já era o Itamar. Foi o Itamar que me convidou. Aí, pouco depois, o presidente da Vale, que é o doutor Schettino, me telefonou e acertamos. Então a minha... Tinha que haver uma eleição do conselho porque reuniu-se o conselho para eleger. Então, foi acertado tudo e eu tomei posse da diretoria como diretor presidente da Vale em 1993. Eu tenho até a data escrita num papelzinho, mas não sei. Acho que foi em maio de 1993 e permaneci até outubro de 1997, quando houve a privatização da...

P/1 - 1997?

R - 1997, quando houve a privatização da Docenave. Esse período meu como presidente da Docenave, as coisas de maior relevância, maior importância, que ocorreram foram... Eu só vou citar algumas, por exemplo; a empresa foi a primeira de navegação a receber o certificado da ISO 9000, que é uma coisa difícil. Não sei se vocês têm aqui o certificado da ISO 9000, mas é complicadíssimo para se obter isso. Realmente, você tem que estar com a empresa tinindo, tudo certo, tudo prumado, se não a ...

P/1 - No que consiste esse prêmio, o senhor podia explicar, por favor?

R - Não é prêmio. São entidades internacionais que têm um grupo de auditores e uma série de exigências enormes para lhe dar o certificado de qualidade total, que ele chama qualidade... Tem que estar tudo perfeito, funcionando, não só a parte técnica como a parte burocrática, tudo. Tudo tem que estar tinindo para você receber certificado e as auditorias que eles fazem, são auditorias de extremamente rigorosas, não é fácil. E a Docenave foi a primeira empresa de navegação brasileira a receber esse certificado. Foi um fato marcante na empresa. Até eu trouxe uma série de fotografias da cerimônia da entrega do certificado do ISO 9000. Foi um fato marcante para a empresa. O outro fato marcante no meu tempo de presidente da Docenave foi a contratação de dois navios de 75 mil toneladas, navio tipo Panamá da Coreia. A contratação desses navios foi um fato bastante complicado, porque havia uma... Desejo de que qualquer navio que fosse ser construído por empresas de navegação, principalmente uma estatal, que fosse feito nos estaleiros brasileiros. Mas, eu tinha tido uma experiência muito decepcionante como ministro da Marinha com empresas brasileiras de construção naval. Eu tinha uma vasta experiência negativa com essas empresas de navegação... Perdão, de construção naval. E eu estava decidido, entendia que eu era presidente de uma estatal e como presidente, tinha que fazer com que a empresa... Eu tinha que fazer o que fosse melhor para a empresa. Eu... Não me cabia, o meu papel era transportar e dar lucro para a empresa, que a empresa funcionasse dando lucro. Não tinha nada, não era a minha obrigação incentivar a indústria de construção naval no Brasil, não era a minha obrigação. Mas, assim mesmo, eu fiz uma tomada de preços internacionais, internacional para construção desses dois navios em que eu consultei todos os estaleiros do mundo que já tinham construído esse tipo de navio. É um navio sofisticado, é um navio graneleiro sofisticado, cerca de 75 mil toneladas. Consultei todos os estaleiros internacionais que já tivessem feito esse tipo de navio e, para não dizer que eu estava eliminando os estaleiros brasileiros, convidei também os estaleiros nacionais que tem, tivessem capacidade de construir esse navio, embora nunca tivessem construído, mas que tivessem capacidade de construir. Foi feito uma tomada de preço desses navios e, no fim, quando terminou a tomada de preço, o estaleiro que ofereceu o menor preço, foi o estaleiro brasileiro, estaleiro nacional, o Emaq. Estaleiro Emaq. Mas, o que acontece é que no decorrer do processo de seleção, que foi um processo demorado, houve a fusão dos três estaleiros brasileiros: Emaq, Verolme, Ishikawajima, sob a tutela do conjunto chamado IVI, que era chefiado por esse atual presidente do Jornal do Brasil, meu Deus, agora me fugiu o nome dele. Daqui a pouco, eu lembro o nome. Tanure.

P/1 - Tanure?

R - Tanure. Bom, então, ele realmente, o estaleiro Emaq foi o que ofereceu menor preço. Mas, eu estava muito desconfiado porque os estaleiros brasileiros tinham sempre o hábito de fazer um preço lá por baixo e depois pedir reajustamento. Então, eles ganhavam a concorrência, depois pediam reajustamentos e o prazo de construção do navio que é de dois anos, levava cinco, seis. Petrobrás teve navio que levou oito, dez anos para ser construído e preço de reajuste. Reajuste em cima de reajuste. Mas, o caso da Docenave não podia haver reajuste porque esse navio estava sendo financiado por um grupo financeira japonês. Então, não podia ter contrato fictício, tinha que ser contrato real. Então, quando o seu Tanure viu que tinha que ter contrato real, que não podia ter reajuste, não podia fazer nada porque era... O japonês ia dar um financiamento do total do preço do navio, não podia pedir reajuste porque não tinha. Ele, aí me procurou e disse: "Oh, almirante está tudo ótimo, vamos fazer um pré-contrato, mas tem um detalhe, o preço do navio não é 23 milhões de dólares cada um, é 32". Eu digo: "32, você não ganhou a concorrência". Aí, realmente houve... Invés deles aceitarem a coisa, disse: "Bom, com 32, eu tenho uma proposta do coreano que é de 29 milhões". Então, ganhou o coreano. Então, quem vai fazer, vai construir os navios vai ser o estaleiro Hyundai, da Coreia. Aí, começou uma pressão louca política em cima de mim, dizendo que eu não era patriota, que eu não sei o que, que os navios tinham que ser feitos na indústria brasileira. Eu disse: "Olha, não tem.. Não está escrito na minhas atribuições de presidente da Docenave, que incentivo, mesmo com prejuízo da empresa, da indústria da construção naval vai ser. Então, quem ganhar a concorrência, que vai ser fechada, vai levar, independente de ser brasileiro ou não". Aí, foi uma pressão em cima de mim, mas eu tinha saído de cinco anos de ministro, não era pressão de meia dúzia de pessoas que ia me impressionar, né? Mas, eles resolveram fazer pressão em cima da diretoria da Vale. E a diretoria da Vale ficou (sensiva?), pressão no governador do estado, todo mundo. Enfim, houve um jogo político danado. Aí nisso e, no fim, a Vale tentando dirimir essas coisas, fez uma reunião, a diretoria da Vale; eu, presidente da Docenave, todos os presidentes de estaleiro e presidente do sindicato dos estaleiros de construção naval. E houve uma reunião azeda tremendamente, mas eu, num determinado momento disse para o presidente do... O presidente do sindicato de construções navais era o Hélio Paulo Ferraz, que era o presidente do estaleiro Mauá, que tinha ganhado um concurso... Numa concorrência da Marinha para fazer dois navios por ano e nunca entregou nenhum. Os que entregou, a Marinha teve que ir lá tirar a força do estaleiro porque... Então, esta reunião, ele começou a falar muito, ele era o presidente do sindicato, falou, falou, falou. Mas, depois de uma determinada hora, eu digo: "O Hélio, por favor, não me provoque, se não você vai me obrigar a dizer uma porção de coisas que eu não estou querendo dizer aqui". Aí, a coisa... A pressão esfriou. Assinei o contrato com o coreano. Eu tenho aí as fotografias do contrato assinado com os coreanos, financiaram por uma financeira japonesa. O preço era 29, 30 milhões de dólares mais ou menos, dois navios, navios moderníssimos e o prazo de entrega dois anos. Quando chegou próximo dos dois anos, o estaleiro coreano me consultou se ele podia antecipar uma semana a entrega dos navios. (risos) Porque isso implicava em pagamento, tinha um pagamento que era... Nós tivemos que consultar o nosso financiador que era o japonês, porque japonês é tudo certinho, disse: "Não, tem que entregar no dia que está previsto". E realmente, os dois navios ficaram prontos. Uma beleza os dois navios. E lastimavelmente foram os últimos que a Docenave incorporou.

P/1 - E como era esse contato com os japoneses nessa experiência?

R - Nós tínhamos aí reuniões com os japoneses, você não imagina o detalhamento que eles queriam, os contratos, umas coisas de louco. Tinha reuniões lá do meu setor financeiro que começavam às 8:00 e ia até às 8:00 da manhã do dia seguinte, todo mundo sentado na mesa sem dormir, sem nada, uma coisa de...

P/2 - Negociar com os japoneses é diferente do que negociar com brasileiro?

R - Não, é que o japonês, ele não é como o brasileiro. Brasileiro negocia, assina qualquer coisa e depois não cumpre. Não, o japonês faz milhões de exigências. Agora, tudo que está escrito, ele cumpre rigorosamente, mas quer tudo escrito. Então, é super detalhado o contrato com os japoneses e com os coreanos, tudo super detalhadinho, mas eles cumprem fielmente o que está escrito. É difícil você chegar ao acordo e escrever. E, realmente, os dois navios ficaram prontos e foram recebidos na Coreia no prazo, no dia fixado pelo contrato, dois anos. E estão aí, rodando muito bem os dois navios. Eu sempre entendi que uma empresa de navegação que não constrói navio, entra em extinção, porque esses navios graneleiros... No caso da Docenave especificamente, ela foi sempre uma empresa extremamente rentável, ao contrário de todas as empresas brasileiras de navegação aí, de transporte, que faliram. A Docenave transportava basicamente outras coisas, minério de ferro do Brasil para o Japão e trazia carvão da Austrália para a siderúrgica brasileira. Isso era básico, tinha outras coisas, mas isso era o fundamental. Esta combinação de minério de ferro na ida e carvão na volta, o que há de mais corrosivo no navio. Então, um navio graneleiro com essa história dura no máximo, 20 anos. No fim de 20 anos, dá baixa e vende para um ferro velho, porque se você for gastar dinheiro para fazer uma sobrevida num navio, você vai gastar muito dinheiro, os resultados não são bons. Então, uma empresa de navegação, os seus navios vão envelhecendo. Cada ano, eles ficam um ano mais velho. Se você não tiver... Não construir navios, a empresa entra em extinção. Então, o meu ponto de vista, desde o dia que eu assumi na Docenave, que eu batia o pé de construir navios, tinha que construir navios. Mas, é difícil você construir. A Docenave era uma empresa extremamente rentável e que cumpria muito bem o seu papel. Por que a Docenave, o que a Docenave foi criada? A Vale do Rio Doce era uma empresa que vendia minério, basicamente minério de ferro para o mundo inteiro e ela achou... Ela, a Vale do Rio Doce, entendeu que devia ter uma empresa de navegação para... Porque a Vale do Rio Doce tinha um grande problema que, basicamente, vendia minério de ferro para o Japão e o concorrente da Vale do Rio Doce era um australiano, fica ali pertinho do Japão. Então, o grande problema da Vale do Rio Doce era o transporte. Porque o transporte do minério daqui para o Japão é muito diferente de transportar minério da Austrália para o Japão. Para a Vale do Rio Doce, para ela ser competitiva, era importante que o transporte fosse mais barato possível. Então, a Vale do Rio Doce ter uma empresa de navegação cooperando nesse "coiso" era fundamental para conhecer, saber bem como era o transporte, como funcionava os transportes. Muita gente atribui que... Acha que o sucesso da Docenave se devia ao fato de que ela tinha carga cativa porque era subsidiada da Vale do Rio Doce. A Vale do Rio Doce estava vendendo minério para o Japão. Então, a Docenave tinha carga cativa. Um engano brutal porque quem escolhe o transportador é o comprador, não é o vendedor. Então, quem escolhe, quem vai transportar é o japonês, que é o comprador. Quem escolhe quem vai transportar o carvão são as empresas siderúrgicas brasileiras. Então, a Docenave tinha que ganhar essas concorrências lá no Japão, entendeu? E ganhasse a concorrência aqui com as siderúrgicas nacionais. Então, era uma empresa que tinha que ser rentável e competitiva no mercado de transporte de minério de ferro, que é um mercado extremamente competitivo. Não tem regra, a não ser regra do mercado. Qual é a cotação... Então, a Docenave era uma empresa competitiva e por que era competitiva e as outras empresas brasileiras não

eram? Porque o primeiro presidente da Docenave foi o comandante João Marcos Dias. Foi o doutor Eliezer que fundou e o presidente, primeiro presidente, foi o comandante Marco, João Marcos Dias e ele, muito cedo, percebeu que navios com bandeira brasileira, guarnição brasileira, era impossível concorrer nesse mercado de transporte de minério de ferro. Impossível. Então, realmente por que era impossível? Porque o navio brasileiro, você paga, você tem o salário dos marítimos que é a despesa maior do navio, é o salário do marítimo. Os navios de... Os marítimos brasileiros, o navio de bandeira brasileira, são navios brasileiros, você tem que pagar direitos e regalias dos marítimos 138% sobre a folha salarial. Então, é impossível concorrer nesse mercado extremamente competitivo. Então, o Marcos Dias, desde o início, percebeu isso e todos os navios do mundo que operam, transportam minério, fazem sob bandeira de conveniência. Bandeiras de conveniência são bandeiras de aluguel. Então, bandeiras da Libéria, do Panamá, não sei o quê. Todo mundo pensa que são navios, são bandeiras de bagunça. Não é nada de bagunça nenhuma. Apenas as leis dele, você paga uma determinada (Fi?) para você ter o navio sob a bandeira deles e eles não fazem nenhuma exigência social, nenhuma exigência de pagamento de sobretaxas e obrigações sociais para os marítimos.

P/1 - Mas, os marítimos são de que nacionalidades.

R - Aí, normalmente, esse navio de terceira bandeira tem marítimo de tudo quanto é nacionalidade. Basicamente, filipinos, chineses, coreanos. Mas, o João Marcos Dias teve uma idéia felicíssima que foi: os nossos navios todos, a guarnição era integralmente brasileira, todos brasileiros, todos, do comandante ao último, tudo brasileiro. Mas, contratados pelas leis da Libéria porque o navio tinha bandeira liberiana, navio tinha. Então, com isto, os marítimos eram muito bem pagos, e o navio se tornava competitivo, não tinha que pagar aquele 140% (plush?) de direitos, regalias, não sei o quê, porque bandeira de conveniência, o sujeito não tem regalia nenhuma. Se o sujeito quiser tirar férias, ele tira as férias por conta própria, não recebe, não tem. O marítimo brasileiro tinha três meses de férias, não sei o que, e por aí ia. Então, a diferença entre um navio com bandeira brasileira e o navio com bandeira liberiana, só no pagamento e pessoal, é coisa da ordem dois a três mil dólares por dia. Então, você vê que no fim do ano não há empresa de navegação transportando minério, transportando granéis de um modo geral que possam operar em bandeira brasileira. E realmente não existe nenhum navio de bandeira brasileira operando nesse mercado que é um mercado absolutamente livre, é concorrência pura, total. Então, nós tínhamos que, para transportar o minério, entrar na concorrência lá no Japão, na siderúrgica japonesa, que estão comprando minério e para transportar o carvão para cá, da Austrália. Se não, o navio ia voltar vazio porque a quantidade, volume de exportação do Brasil, por causa do minério em volume e peso, é cerca de cinco ou seis vezes o de importação. Então, realmente se você não tiver uma política muito eficiente de conseguir carga de volta, o seu navio ia voltar vazio. Então, mas para você ter a volta do carvão era ganhar a concorrência junto as empresas siderúrgicas nacionais, _____ nacionais e outras. Então, a Vale do Rio Doce, a sua subsidiária, a Docenave era um primor de eficiência. Agora, por causa dessa política dela de usar bandeira de conveniência, ela usava bandeira liberiana, os sindicatos brasileiros... Marítimos brasileiros tinham a Docenave no index das... De inimigo mortal dos marítimos brasileiros. Hoje, já não considero mais assim, porque eles perceberam que a opção não era transportar, fazer com bandeira liberiana ou bandeira brasileira, a opção era fazer com bandeira liberiana ou não fazer. Então, não teria marítimo nenhum. Então, esses marítimos nossos, ele não tinha filiação aos sindicatos de marítimos brasileiros, mas eles estão muito felizes, estão muito satisfeitos da vida e ganham bem, ganham em dólar, não paga imposto de renda na fonte. Então, tem uma situação privilegiada e estão muito satisfeitos, tanto que todas essas guerras marítimas nunca atingiu a Docenave. A Docenave nunca teve greve marítima porque o pessoal está muito satisfeito e os sindicatos não têm nenhuma ação sobre eles. Eles são contratados de acordo com as leis da Libéria que são extremamente liberais.

P/2 - E além do Japão, quais eram os outros clientes?

R - Nossos? Nós levávamos minério para a Alemanha, para a Polônia, para Bélgica, para Inglaterra, para os Estados Unidos, mas o grosso era o Japão. O grosso era esse. E também trazíamos carvão da Polônia, da Inglaterra, entendeu? E, mas não é só minério de ferro, não. Tinham outros tipos de minério, né? A Vale do Rio Doce, a Docenave, por exemplo, tinha uma linha chamada Linha do Macaco que é lá... Levar, apanhar minério de alumínio lá no Rio Trombetas, no interior da Amazônia e levar ali para a desembocadura do Rio Amazonas. Então, essa linha que o pessoal chama Linha do Macaco. (risos) é do Rio Trombetas, mas a Docenave tem dois navios que faziam essa linha permanentemente e tinha então essa... Agora, uma coisa fundamental é o seguinte; transporte de minério é basicamente tramp, não tem linha, é tramp. Onde tem carga, se você tiver carga em excesso, você afreta o navio do outro. Se você não tiver carga, você bota o seu navio afretado para outra... Freta o navio para outra pessoa porque realmente você não pode parar o navio e não pode navegar com prejuízo.

P/1 - E qual a capacidade desses navios? Qual era a variação desse, por exemplo, construído?

R - Esses que foram construídos na Coreia, esses foram de 75 mil, mas a Docenave tinha navio até de 300 mil toneladas.

P/1 - E a tripulação de quantas pessoas para esse tipo de...

R - 20 pessoas, por aí.

P/2 - O senhor falou em nós na sua equipe, quem era a equipe que trabalhava com o senhor na Docenave? Quais eram os profissionais?

R - Era tudo gente da própria Docenave. Eu, quando fui para lá, não levei absolutamente ninguém. Trabalhei com a prata da casa que tinha lá. O meu vice-presidente, por exemplo, inicialmente era o doutor Nadir, que era quem estava presidindo interinamente quando eu assumi. Depois, ele saiu, foi para uma outra função na Vale do Rio Doce e quem assumiu a vice-presidência foi o doutor Akira, Akira Katsuragi, que é um engenheiro naval que está na Docenave desde estagiário. E assim, todo o pessoal lá, pessoal realmente com amor à camisa da empresa, uma coisa assim, fantástica, uma coisa formidável. E, realmente, a coisa que dá gosto, você vê como aquele pessoal funciona na empresa. O sujeito não tem hora, não tem nada, é tudo trabalhar "pelo redondo", como a gente diz.

P/2 - O que é que significa isso?

R - "Pelo redondo" quer dizer trabalhar enquanto tiver trabalho, não ter negócio de horário, não ter nada.

P/1 - Era diferente da experiência que o senhor tinha na Marinha?

R - Não, na Marinha também é assim. Eu não senti nenhuma diferença, na realidade. Digo mais, a Docenave é muito Marinha porque todos os diretores da... Os diretores presidentes da Docenave foram oficiais da Marinha. O primeiro presidente foi o comandante Marcos Dias, depois veio o almirante Carlos Alto, depois vem o comandante Palhares, depois vem eu. Então, se você pegar, digamos 90% do tempo da Docenave, os presidentes eram oficiais da Marinha, oficiais da Marinha da reserva, como eu, né? Então, ela tem muito da Marinha de Guerra, as características, eu não senti nenhuma diferença em operá-la. O pessoal extremamente dedicado, extremamente com vontade da empresa crescer, dar lucro, ser (real?)...

P/2 - O senhor também tinha contato, quer dizer, o senhor era responsável pelo transporte, mas, por exemplo, interno no país? Esse minério que vinha das minas até o porto...

R - Não, isso não.

P/2 - Não, isso não.

R - Isso é trem, isso é trem.

P/2 - O senhor não...

R - Não, não, isso é outra subsidiária da Vale que cuidava desse transporte de terra. Eu só tinha do navio até o porto de destino e do porto lá até o desembarque daqui, entendeu?

P/2 - E o porto maior daqui do Brasil, quer dizer o senhor falou de Trombetas, de Tubarão?

R - Não, os portos maiores são Tubarão, depois Ponta da Madeira.

P/2 - Ponta da Madeira.

R - Ponta da Madeira, são os dois grandes portos que tem capacidade para navios de 300 mil toneladas. É aqui e lá na Ponta da Madeira.

P/1 - E a estrutura como funcionava? A sede aqui no Rio e havia diretorias nos portos?

R - Não, diretoria, todas aqui. Apenas em Vitória, nós tínhamos lá, tem até hoje, ainda tem. Nós temos vários rebocadores de porto, que é uma atividade completamente diferente do navio. Os rebocadores de porto que fazem as manobras dos navios no porto. Nós temos rebocadores de porto lá no Norte, em Belém, na Ponta da Madeira e tem um rebocador aqui em Tubarão. Esses rebocadores pertencem à Docenave, é uma atividade diferente. Então, lá tem um responsável pelo serviço de rebocadores... Tem lá na Ponta da Madeira e tem aí em Tubarão. É o serviço de rebocadores que são essenciais para carregar, auxiliar manobras desses navios de 300 mil toneladas, 180 mil, têm navio de tudo quanto é tamanho.

P/2 - Agora, nós estamos falando de minério de ferro, mas quer dizer, de que forma a Docenave se envolveu em projetos de transporte de outros produtos, por exemplo, não ferrosos da Vale?

R - Nós transportamos lá bauxita, transportava carvão, como eu disse. Basicamente era isso. Tinham outras coisas, mas quantidade muito pouca. Mas, os nossos navios... Ah, eu esqueci de dizer porque acabou, mas naquela época que eu era de lá, ainda existia, nós tínhamos certos navios, alguns navios que não eram só de minério, eram navio _____, transportava minério e óleo, petróleo. Então, mas esse petróleo, nós trabalhávamos para a Petrobrás, era um contrato com a Petrobrás. Então, nós trazíamos, levávamos minério e trazíamos óleo para a Petrobrás. Mas, isso foi rareando, cada vez mais difícil e esses navios combinados _____ teve uma época que era um grande sucesso. Hoje, estão praticamente... Não existem mais. Existe navio de minério, existe navio de óleo, né? Mas, uma coisa que eu não esqueci de citar, é que esses navios grandes, navios de 150 mil, 180 mil, 300 mil toneladas, eles foram mais ou menos no mundo inteiro construídos numa determinada época em que havia uma grande novidade que era o aço de alta tensão. Então, os navios foram construídos com aço de alta tensão e... Porque o navio dentro da água, o que ele tem de movimentos, qualquer tipo de movimento que você imagina, ele tem. Ela, ao sabor das ondas, porque são navios enormes, mas o mar enorme também. Então, ao sabor das ondas tem esforços e tudo quanto é sentido que você possa imaginar; de cima para baixo, de baixo para cima, da direita para a esquerda, todos os sentidos tem. Então, quando esses navios foram construídos, não foi só no Brasil, no mundo inteiro aconteceu isso, não se conhecia bem como é que esse aço de alta tensão iria suportar essas tensões. O aço de alta tensão tinha uma grande vantagem porque era muito mais leve do que o aço comum. Então, o navio tinha muito mais capacidade de carga porque a estrutura dele era bem mais leve. Mas, aí esses navios começaram a se desmanchar com o tempo, né? Isso foi um problema que nós tivemos de enfrentar. E realmente teve que fazer reforços de estrutura dos navios todos, navios novos ainda, bons, mas tínhamos que... Temos um problema que ia fazer reforço de estrutura, praticamente em todos esses navios de mais de 150 mil toneladas, tivemos que gastar um bom dinheiro para fazer reforço de estrutura. Tínhamos que contratar uma sociedade (plastificada?), essas American Bureau of Shipping, uma dessas grandes para realmente calcular esses esforços e tudo isso e fazer essas reforços.

P/1 - Havia uma equipe de manutenção dos navios?

R - Ah, tem um diretor... Como é que chama, meu Deus? Diretor técnico. Aquele que cuidava da manutenção dos navios. A empresa tinha um diretor, um vice-presidente e diretor comercial, tinha um diretor de operações que era esse que cuidava da parte técnica e tinha um diretor financeiro. Normalmente, ela trabalhava com um presidente e três diretores.

P/1 - E a frota, eram quantos navios na sua época?

R - Eram... Mas, acho que eram 20 navios, 20 navios. Deixa eu ver aqui, posso?

P/1 e P/2 - Pode.

R - Fazer um break aí porque...

P/2 - Ah, que bacana, quadrinho.

R - É. Dois navios com dois milhões setecentas mil toneladas de porte bruto, era de porte bruto. Era a diferença entre porte bruto, é a diferença entre o navio vazio e navio cheio. Quer dizer, o que ele pode levar de carga. Então, que esse navio que podia levar de carga, esses 22 navios eram dois milhões setecentas mil toneladas. Eu tinha navios, estou vendo aqui, tinha navios de 275 mil toneladas, 310, 150, 75, 130 e tinha uns menorzinhos de 38 mil para fazer essas linhas aqui mais próximas. E a Docenave também, a Docenave tinha duas subsidiárias. A Docenave era subsidiária da Vale, mas ela, Docenave, tinha duas subsidiárias; uma era a Seamar Ship Corporation, que era uma empresa na Libéria. Eu também era o presidente dessa empresa e tinha os navios de bandeira liberiana, que ficaram sobre essa empresa. Onze navios tinham bandeira liberiana, entendeu? Tinha uma outra, tinha a Docenave com os seus navios e tinha uma empresa de cabotagem também. Ainda tinha mais uma terceira, era uma coligação, nós tínhamos uma empresa associada a uma empresa norueguesa que tinham dois navios de grande, 310 mil toneladas, que era uma associação com uma empresa norueguesa. Essa empresa chamava Wilhelmsen que era também meio subsidiária da Docenave. E tinha mais uma empresa de cabotagem, empresa de cabotagem, que era outra subsidiária da Docenave. Então, esse era o grupo chamado Grupo Docenave, que era Docenave e as suas subsidiárias, né? E o número total de navios era esse; 22 navios com dois milhões e setecentos. Tem aqui também um quadrinho que dá a receita da Docenave nos anos que eu fui presidente. Variava entre... Isso por volta de 280 milhões de dólares por ano, mais ou menos, a receita... Teve ano que teve um ano que deu... Em 1995 deu 360 milhões de dólares, um pouco mais. E você perguntou ainda agora, o que é que nós transportávamos mais? Então, olhando aqui, o grosso era minério, carvão, bauxita, um pouco de óleo. Realmente, era isso que a gente transportava.

P/2 - Em termos de pessoal, de número de funcionários, o senhor tem uma noção?

R - Total com pessoal de navio e tudo isso era cerca de 700 e poucos homens. Homens e mulheres, tinha muita funcionária mulher também.

P/1 - E o senhor fica na Docenave até 1997...

R - Fiquei até 1997 na Docenave, quando houve a privatização. O grupo que adquiriu a Docenave... Quer dizer, que adquiriu a Vale e levou a Docenave também, eles me disseram que eu... Se precisar do meu cargo, o meu cargo está a disposição. Disse: "Não, nós não temos absolutamente pressa". Mas, as coisas começaram a ficar muito indecisas, eu pedi logo para antecipar a minha saída porque não estava feliz como antes, né? Então, decidi sair logo.

P/1 - E por que? Alguma razão especial?

R - Não, por causas das indefinições que estão até hoje existindo. Agora, infelizmente, tomaram as decisões, vão encerrar a empresa. Vão vender os navios, estão vendendo os navios todos. Os navios de bandeira brasileira estão sendo vendidos para uma empresa espanhola e a Vale do Rio Doce, a Docenave vai ficar só com os navios de cabotagem e os rebocadores...

P/2 - Qual a sua opinião a esse respeito?

R - Ah, eu lastimo profundamente. Eu acho que é uma pena porque era uma empresa sadia, uma empresa que dava lucro. Evidentemente, que o transporte de minério é um transporte... A margem de lucro muito pequena. Então, varia muito o lucro com a situação internacional. Por exemplo, se o Japão entra num processo, digamos de diminuição do crescimento econômico, ele importa menos minério de ferro, aí a nossa receita vai lá para baixo. Então, ela é muito sujeita a essas questões econômicas nos vários países. Realmente tem que entender que a empresa nem sempre dá lucro. Às vezes, ela dá prejuízo, mas por isso tem que ser uma empresa grande com lastro para se aguentar nos anos magros, para ter a expectativa de esperar os anos de melhoria do frete. E como a concorrência, você imagina o seguinte, existe uma quantidade enorme de navios de transporte de minério, principalmente gregos, noruegueses, coreanos, japoneses e tudo com bandeira de conveniência, tudo isso... Toda essa nacionalidade era bandeira panamenha, liberiana, ninguém opera com bandeira própria, né? Existe uma quantidade enorme de navio. Então, quando diminui a demanda, a compra de minério de ferro, o que fica de navio parado sem ter carga. Então, qual a consequência disso? Começa a oferecer frete de banana, frete baixíssimo para transportar para ter algum lucro, para ter alguma arrecadação. Então, o frete vai lá para baixo. Então, você, às vezes, transporta com prejuízo, entendeu? É duríssimo o mercado. O mercado de frete de minério é um mercado muito difícil e que o nosso pessoal lá realmente eram profissionais que conheciam esse mercado profundamente. Então, mas é muito difícil o mercado. Não é fácil não, por causa disso, porque qualquer diminuição do crescimento, digamos no Japão, diminui a importação de minério, aí começa a sobrar navio, os navios começam a oferecer para transportar para qualquer preçozinho, aí o frete vai lá para baixo, desaba. Então, realmente é uma

atividade extremamente competitiva, extremamente difícil, mas que a Docenave fez isso brilhantemente durante muitos e muitos anos. Não foi só no meu tempo, todos os anos anteriores e posteriores, ela fez isso brilhantemente.

P/1 - E depois da Docenave, o senhor...

R - Ah, estou em casa, passeando.

P/1 - Fica em casa.

R - Passeando. A minha filha morava nos Estados Unidos, a mais velha. Agora, ela veio embora para cá, tinha uma empresa de turismo lá nos Estados Unidos, agora com a subida do dólar, ela morava lá em Orlando. Então, ela desistiu, veio para o Brasil. Mas, quando ela estava lá, passou cinco anos lá, nós íamos duas vezes por ano lá ver ela. A outra filha estava no Ceará também, a gente ia duas vezes por ano. O filho é que está mais perto, está em Angra dos Reis, mas o ano passado, ele estava em Manaus também. Então, vivia visitando os filhos.

P/2 - O que acha do filho seguir essa carreira na Marinha?

R - Ah, ótimo. Só sinto que os meus netos, nenhum deles quis ir para a Marinha. Reclamo à beça dos netos, mas não quiseram, né?

P/1 - O que eles escolheram, os netos?

R - Não, só tem um que definiu a vida dele que é... Está se formando em advocacia, está muito bem, graças a Deus. Está numa empresa internacional, o nome complicadíssimo, um escritório de advocacia mundial aí que tem uma seção no Brasil, ele está trabalhando lá. Trabalhando não, ele é estagiário lá, mas está muito bem, muito bem conceituado. A outra neta mais velha está estudando veterinária. E os outros são menores, ainda nem sabem o que querem ser.

P/2 - Quem sabe um desses?

R - Não, não querem não. O que podia que tem o meu nome, Henrique, já passou da idade. Está com 17 anos, já tinha que ter entrado no colégio naval com 15, 16.

P/2 - Por falar em nome, o senhor tem um nome diferente do sobrenome do seu pai e da sua mãe, o senhor contou para a gente a história do nome?

R - Ah, é. Porque a família Sabóia tem os nomes que são marcantes na família: Ernesto, Vicente, Deocleciano, José, mas Henrique não tem nenhum na família Sabóia. Esse meu nome Henrique veio do meu avô materno, que era Henrique Rodrigues. Ele foi prefeito de Sobral, tudo isso. Era uma figura notável por lá. Então, o meu nome é em homenagem ao meu avô materno... O meu primeiro nome não é o nome da família Sabóia, não é um nome comum da família Sabóia. O que é bom porque não tem nenhum outro. Então...

P/2 - E Rodrigues, o senhor não tem no sobrenome?

R - Não, não tenho não. Só tenho agora, o Sabóia. Tirei o Rodrigues e tirei o Albuquerque.

P/2 - Por que?

R - Olha, foi uma medida que eu tomei, que eu achei que foi boa porque o que eu assinei de papel ao longo da vida, se eu tivesse um nome muito grande, seria um problemão, né? Realmente, todo mundo reduz o nome. O americano, por exemplo, todo mundo agora tem um nome próprio, uma letra, um ponto e o sobrenome. Hoje, é tudo assim. Então, realmente, você ter nome muito grande hoje é um transtorno. Então, com a era do computador é o primeiro e o último nome, não tem mais nada. É Sabóia, Henrique, que é passagem de avião e tudo isso. A vida é assim, computador só pega dois nomes.

P/1 - E lazer, o que o senhor faz como lazer hoje em dia?

R - Olha, atualmente, eu leio, ouço música, vejo um pouco de televisão, brinco no computador, mais brincadeira do que qualquer outra coisa, né? E viajo, viajado. Ando todo dia três quilômetros, três quilômetros e meio na praia e é só.

P/1 - Então, a gente está chegando ao final da nossa entrevista, a gente costuma perguntar o que é que o nosso entrevistado acha de ter deixado esse depoimento, o que acha do projeto Vale Memória?

R - Ah, eu acho ótimo. Eu acho que... Eu já disse a sua companheira aí, que eu já fiz um depoimento semelhante a esse na Fundação Getúlio Vargas. Semelhante não porque não era... Era sobre o meu tempo de ministro da Marinha, né? Mas, eu acho muito bom ter essas memórias. Inclusive, a Fundação Getúlio Vargas publicou esses depoimentos de todos os ministros daí, é uma coisa muito interessante porque fica um registro vivo do que ocorreu. Embora, não muito preciso porque não tem documentação, mas muito vivo, vívido.

P/2 - Agora, uma última pergunta, quer dizer, o senhor tem uma trajetória de vida incrível, o senhor se pudesse, mudaria alguma coisa nessa trajetória?

R - Não, faria exatamente a mesma coisa. Não me arrependo de nada, absolutamente nada, eu fui muito feliz em tudo que eu tive e fiz. Se eu pudesse, eu gostaria de repetir tudo outra vez, tudo, sem tirar nem por.

P/1 - E algum sonho não realizado, por exemplo, nessa trajetória?

R - Não, não tenho não. Inclusive, a gente vai mudando... Eu sempre dizia para a minha mulher, para o meu pai, se eu fosse promovido, um dia fosse promovido a almirante, o meu sonho era ser diretor da Escola de Guerra Naval porque eu tinha muitas passagens por lá. Aí, fui ser diretor da Escola de Guerra Naval, passei quase três anos lá. Quando eu saí, eu disse para a minha mulher: “Agora, tem que escolher uma outra meta, né?” Aí, escolhi a meta de ser comandante e chefe da esquadra, que é a aspiração de todo oficial da Marinha. Fui comandante da esquadra. E quando eu terminei, disse: “Bom, agora só falta ministro.” Aí, eu fui ministro. Então, tudo que eu estabeleci como meta, eu alcancei, não tenho nada a mudar, nada a me arrepender.

P/2 - O senhor recebeu muitas condecorações, né?

R - Você não viu o currículo? Até tenho vergonha de... (risos) Mostrar aqui alguma coisa.

P/2 - Alguma que tenha...

R - Eu estava dizendo o mérito naval, a condecoração da Marinha nossa, eu recebi como capitão de fragata, primeiro grau, né? Então, essa realmente foi muito importante para mim porque essas muitas condecorações que eu recebi muitas delas pelo fato de ser ministro. Mas, essas que eu recebi antes de ser ministro, não. Foi por causa da pessoa que fez mérito, fez jus à essa condecoração. As outras, ele fez pelo fato de ser ministro, mas não deixa de ser, de qualquer maneira, condecoração extremamente honrosa. Inclusive, uma peculiaridade, eu tenho quatro condecorações portuguesas, interessante isso. Eu tinha muito contato com a Marinha portuguesa ao longo da vida e tenho por causa disso, quatro condecorações portuguesas. Muito me orgulho de ter. Ok?

P/1 - Está bom, muito obrigada pela participação.

R - Eu não sei se atendeu o propósito...

P/1 - Ah, maravilhosa! Foi um depoimento muito bacana, achei mesmo.