

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Um Trem de Histórias - IPHAN (MRFP)

A viagem transformadora

História de [Raimundo de Oliveira](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 21/06/2016

P/1 – Bom dia, senhor Raimundo.

R – Bom dia.

P/1 – Obrigada por ter vindo. Para começar, eu gostaria que o senhor repetisse algumas perguntas que eu já fiz, mas é para deixar registrado. Qual é o seu nome, local e data de nascimento?

R – O nome completo é Raimundo de Oliveira. Eu nasci em Mossoró, no Rio Grande do Norte, em sete de setembro de 1949.

P/1 – Qual é o nome dos seus pais?

R – Francisco das Chagas de Oliveira e Maria Luiza da Silva.

P/1 – Qual era a atividade deles?

R – Meu pai trabalhava com uma microempresa, prestadora de serviços da atividade de pinturas prediais, residenciais, imóveis de um modo geral.

P/1 – E a sua mãe?

R – A minha mãe, a atividade dela era costureira, mas basicamente a atividade dela era a de doméstica.

P/1 – E onde eles nasceram? O senhor sabe?

R – O meu pai é do Ceará, a cidade dele eu acho que é Aiuaba. A minha mãe nasceu também em Mossoró, mesmo local que eu.

P/1 – O senhor chegou a conhecer os seus avôs?

R – Eu conheci meus avôs... Porque a mãe do meu pai e a mãe da minha mãe, eu cheguei a conhecer também, mas do meu pai eu só conheci o pai dele.

P/1 – Como é que era o nome deles, senhor Raimundo?

R – Era Manuel das Chagas e o outro é Joaquim. A mãe da minha mãe era Joaquina e a mãe do meu pai eu não sei dizer, porque eu não cheguei a conhecer. Eu sabia que ela tinha o apelido de Sinhá Dona, era como o pessoal chamava.

P/1 – O senhor sabe das atividades dos seus avôs, o que eles faziam?

R – O pai do meu pai era carpinteiro. O pai da minha mãe era agricultor, tinha uma pequena propriedade e ele cultivava lá.

P/1 – O senhor sabe a origem deles? Eles são realmente aqui do Nordeste, ou tem algum nascido...

R – Todos do Nordeste, todos do Nordeste. O pai do meu pai era cearense e os pais da minha mãe eram de Mossoró, quer dizer, de um povoado próximo de Mossoró, um sítio, Alagoinha.

P/1 – O senhor tem irmãos, senhor Raimundo?

R – Além de mim, tinha mais cinco. Eram três homens e três mulheres. Eu sou o último da minha família.

P/1 – O senhor é o mais novo?

R – Eu sou o mais novo.

P/1 – Vamos falar um pouquinho da sua infância. O senhor disse que nasceu em Mossoró, o senhor lembra da casa que morava em Mossoró, em que bairro era? Descreve um pouquinho como é que ele era.

R – Eu nasci na cidade de Mossoró, no bairro Doze Anos. A rua era a Rua Lopes Trovão, a casa era número 422, mas a rua era mais conhecida por Rua da Palha.

P/1 – Por quê?

R – Porque nos primórdios, a rua era basicamente constituída de casas cobertas de palha, então ficou Rua da Palha. Eu sempre vou a Mossoró, ainda tenho parentes lá, irmã. Sempre que eu vou frequente a rua e fico olhando a casa. Mudou muito, mas ainda, na lembrança, passa muita coisa.

P/1 – Como era essa casa da sua infância? Conta um pouquinho pra gente.

R – A casa tinha quatro cômodos, três quartos e... A calçada era um pouco alta, a rua, na época, não era asfaltada e era inclusive quase como se fosse uma canaleta enorme porque havia todo o escoamento d'água por essa rua. Quando chovia, a gente fazia a festa (risos). Já que a cidade não era muito de chover, não, quando chovia, a gente aproveitava. Era muito costumeiro da gente tomar banho nas biqueiras que têm. De modo geral, a infância foi tranquila.

P/1 – Como era o cotidiano nessa casa? Conta um pouquinho para a gente.

R – Minha mãe cuidava dos afazeres, claro, sempre ela costumava ter pessoas que costuravam com ela. Tinha mais de uma máquina e sempre tinha encomendas de confecções, essas coisas, como hoje tem pronta entrega. Era normal, os irmãos, tudo tranquilo. Eu como era o mais novo, claro, que era mais festejado e paparicado, como a gente diz. Mas era tudo muito harmonioso. Nunca houve problemas entre irmãos, ou vizinhança. Meu pai era um pouco mais, vamos dizer, esquentado, como se diz aqui. Mas a minha mãe não. Minha mãe era dócil de toda forma, dessas pessoas que cativava muito facilmente, tinha muito afago com as pessoas, então isso contribuía para que ela fosse muito bem vista e muito querida na vizinhança. Naquela época era bem diferente, se jogava bola no meio da rua, se brincava de pião, de pipa, a gente chamava de papagaio, tinha estilingue, tinha de tudo. Eu até brinco que eu não sei nadar, é uma frustração que eu tenho. Não sei nadar e não aprendi também a assoviar com os dedos. Eu digo isso porque eu fazia parte de tudo quanto era coisa de brincadeira no meio da rua e tudo mas esses eu não consegui. O rigor era grande... Meus pais não permitiam de jeito nenhum que a gente fosse tomar banho no rio que tinha lá, o Rio Mossoró. Aí não sei jogar bola de gude (risos), não sei assoviar com os dedos, eu queria muito aprender e nunca aprendi, e a nadar. Mas nadar eu estou começando agora, depois de muito tempo estou retirando essa frustração da minha vida.

P/1 – O senhor falou que participava de várias brincadeiras, que brincadeiras eram essas e quem eram os seus amigos?

R – Ah, tinha bastante amigos. Quando eu vou a Mossoró sempre tento localizar alguns. Os mais próximos que eram amigos meus, tem o Tabosa, é o nome dele mesmo. Ele, hoje em dia, mora em Brasília e, infelizmente, por mais de uma vez eu fui à Brasília, fiz contato com os familiares dele, mas nunca coincidiu de vê-lo. Eu ainda pretendo vê-lo. Até que eu estive recentemente em Mossoró e me disseram que no meio do ano ele deverá estar vindo de Brasília, então eu já estou me programando para me encontrá-lo lá. Além dele, tinha o pessoal, a turma do futebol que tinha muita gente. Tinha Zarino, tinha Zé Roberto, tinha Zé Nildo, Adeilson, que mora no Rio, Zé Nildo mora em Mossoró ainda, Zarino mora em Mossoró. E outros, tinha Zé Roberto que, infelizmente, faleceu, morava em Natal; o irmão dele, Zé Wilson, a gente continua se encontrando. Em termos de colégio a gente está conseguindo reunir o pessoal, mas de 70% da minha turma de ginásio, da turma de 1967. A gente está conseguindo fazer os encontros que é quando a gente revê várias pessoas da época de colégio, da época de adolescente, da infância.

P/1 – O senhor disse que essa casa era muito tranquila. O senhor ia em que horário para a escola? O senhor ia pela manhã ou à tarde?

R – Eu ia para o colégio Diocesano Santa Luzia, era um colégio de padre, de administração salesiana. E o meu curso de ginásio era pela manhã. Eu comecei nesse colégio ainda na admissão. Naquela época, havia a admissão, em que a gente se submetia a um teste para ter acesso ao ginásio. Estudei nesse colégio até o primeiro ano, que na época era do científico. Era pela manhã. Tinha uma coisa interessante que já naquela época, eu, Zé Nildo, Adeilson, Damião... Ah, faltou Damião também, que é médico, é meu compadre. Nós estudávamos como se fosse para prestar prova de vestibular, estudávamos continuamente. Exagerávamos até de estudar as coisas antes de os professores começarem a dar. A gente já ia para lá

sabendo e ainda ficava atrapalhando o professor, quando ele ia dizer, a gente ficava antecipando (risos). O professor de matemática não gostava nada disso. Então a gente estudava pela manhã no colégio Diocesano, de sete e meia, de sete às onze. À tarde, voltava para casa, almoçava, depois ia estudar. À tardinha, a gente ia brincar, jogar bola, mas a gente estudava diariamente. Aí onde a gente chegou, não foi nenhuma novidade.

P/1 – Deixa eu perguntar uma coisa, Senhor Raimundo, o senhor falou muito dessa escola, que o senhor estudou na fase do ginásio. E a primeira fase infantil, o pré-primário, o primário? Onde o senhor estudou?

R – Eu estudei no Grupo Moreira Dias a parte do primário, no começo, até a terceira série do primário. Na quarta eu fui para o Educandário Dom Bosco, que era uma escola no Centro, era uma escola mais, vamos dizer assim, sofisticada, porque havia uma recomendação dos próprios professores da escola onde eu estudava de que eu deveria ir para um lugar que tivesse melhores condições para uma perspectiva que eles vislumbravam, que eu teria chance de ir adiante na questão instrucional. Aí eu fiz o quarto primário nesse colégio, Educandário Dom Bosco, que só era até o quarto ano. Em seguida, novamente incentivado pela diretora, eu fui matriculado no Colégio Diocesano Santa Luzia, que era o colégio dos padres, como chamavam, exatamente, por essa orientação: "Bote ele no Colégio Diocesano que é para ele ir à frente". Aí eu estudei no admissão no colégio, o ginásio e, como eu já falei, o primeiro ano do segundo grau.

P/1 – Nesse primeiro colégio que o senhor fez até a terceira série, tinha algum professor que o marcou? Era o mesmo professor em todas as séries? Eram professores diferentes?

R – A professora que me marcou foi a professora Ada, que começou com a gente. Era uma pessoa muito alta, muito bonita e a gente que é criança fica deslumbrada. Ela também era de uma afeição com os alunos indistinta, não tinha aquela coisa de mais atenção, não. Ela tratava os alunos como se fossem os filhos dela. Inclusive, teve um filho dela que depois estudou com a gente, que é Ricardo Rosado. E teve também a professora do admissão, que era a professora Naná, outra professora excelente que a gente tinha muita afeição. Ela passou muito tempo no colégio, a gente foi para o ginásio e ela continuou lá no admissão. Mas a gente, frequentemente, era convidado por ela para ir numa festa, num piquenique, foi uma pessoa que também marcou muito.

P/1 – Nesse Colégio...

R – Diocesano.

P/1 – Diocesano, era Santa Luzia, né?

R – É.

P/1 – Teve algum professor que lhe marcou muito? E por quê?

R – O professor da gente de português era o padre Alci, foi uma pessoa que marcou muito na questão do saber em si. Extremamente competente. Uma certa fluência que hoje eu disponho, apesar de ser engenheiro mecânico, eu tenho muita coisa escrita, poesias, trabalhos... Então isso tudo foi fruto do incentivo que ele dava. Por exemplo, todas as datas comemorativas, cada um de nós tínhamos que fazer o discurso que normalmente era lido relativo àquele acontecimento. No começo, a gente ficava meio travado, mas com a continuidade a gente foi se desenvolvendo. Hoje em dia, a maioria do pessoal que teve o privilégio de ser aluno dele também tem toda uma desenvoltura com relação a se comunicar, a escrever porque ele realmente... Ele atualmente não é mais padre, casou, mas em todos os encontros da gente, ele tem ido. Atualmente, ele é o revisor do Governo do Estado do Rio Grande do Norte. Então tudo, qualquer documento, qualquer trabalho, passa por ele junto com a equipe dele. É o padre Alci Mota. Também tinha o professor de francês, que era uma pessoa muito apegada, foi criado junto com o meu pai. Hoje ele é bispo, já aposentado, Dom José Freire. Ele era professor de francês da gente, muito rígido. Mas a rigidez dele não ocasionava afastamento, não. Era aquela coisa que se impunha como professor, depois foi ser o reitor do seminário. Algum tempo depois ele foi para Roma e passou um período em Mossoró como bispo. Sempre que eu vou a Mossoró também eu faço uma visita à ele. Nesse encontro agora da turma de 1967, ele deu o privilégio à gente de se fazer presente. O diretor é o mesmo da minha época, Padre Sátiro Dantas que é também uma pessoa de muita estima, muitíssimo inteligente, sabe lidar com a vida, de um modo geral. Mas é o mesmo ainda, já está bastante idoso, mas muito alegre, muito brincalhão, como era há quarenta e tantos anos. A turma é de 1967, vamos para 43 anos agora no final do ano. O colégio era muito grande, eu posso até depois mandar alguma coisa de fotografia, porque eu tenho fotografia aérea do colégio, que não deu para localizar agora. Tem uma história muito interessante que eu ia sair do colégio por conta de dificuldades financeiras. Eu cheguei do colégio e o meu pai disse: "Oh, você vai ter que ir para o colégio Estadual porque aumentou muito a mensalidade e não vai dar para gente continuar lá". Aceitar, não aceitei, mas era uma circunstância que eu não poderia fugir. Quando eu cheguei para pedir minha transferência que, naquela época, era paga. Veio a secretária que era Mundinha, a Raimunda Almeida e eu disse à ela: "Dona Mundinha, eu quero minha transferência". Ela: "O quê?" Aí contei a história: "Meu pai falou e tal..." Ela disse: "Espera aí um pouco". E foi lá dentro, na sala do diretor Padre Sátiro e, daqui a pouco, ele veio: "O que foi que houve? Que história é essa?" Eu repeti a história. Ele olhou para ela e disse: "Olha, faça o seguinte: com o dinheiro que ele trouxe da transferência, faça a matrícula dele". Eu disse logo: "Não, Padre Sátiro, o meu pai vai reclamar". "Diga a ele que você vai continuar estudando aqui, que pague ou que não pague. Se puder pagar, paga. Se não puder pagar, não paga. Você, Damião, Zé Nildo, Adeilson, esses eu faço questão que estudem aqui. Tem gente que quer pagar duas vezes o valor da mensalidade e eu não quero que estude aqui". Mas depois mudaram as circunstâncias e a gente conseguiu pagar. Conseguimos bolsa de estudos, naquela época, tinha uma história de bolsa de estudos dos deputados federais. O deputado Ivan Rosado conseguiu a bolsa de estudos e eu terminei até o primeiro ano do científico nesse colégio.

P/1 – Ele tinha até o terceiro científico?

R – Tinha. É que eu sempre pretendi fazer engenharia e, em Mossoró, nessa época, só tinha o curso de engenharia em agronomia e eu pretendia fazer o curso. Meu irmão, Celso, que era dos homens o mais velho, trabalhava na Rede Ferroviária e ele foi transferido de Mossoró para Recife e, aproveitando esse trem, eu vim para Recife para estudar. No começo do ano de 1969, eu vim para cá e terminei o segundo grau na Escola Estadual Professor Moacyr de Albuquerque, no bairro de Jangadina, no município de Jaboatão, Distrito de Cavaleiro. Na minha turma de científico era um privilégio, porque só éramos quatorze alunos. O colégio estava formando a primeira turma de científico naquele período. Era um colégio novo... A gente fez o segundo ano, depois umas duas pessoas foram reprovadas e eu sei que o terceiro científico só tinha quatorze alunos. Hoje em dia...

P/1 – Não existe.

R – Não, nem em escola particular, assim, reforço, acho que tem mais gente.

P/1 – Desse colégio teve algum professor que te marcou?

R – O diretor dessa escola também era padre, o Padre Lins. Era uma pessoa, também pela maneira dele agir, vem de novo o rigor. Era uma pessoa muito exigente e até precisava porque o bairro tinha uma certa fama de violento. Então isso reflete na população. Claro que a maioria dos alunos era da redondeza e tinha certa influência daquele meio. Também tinha o Professor Nilo, que era o professor de história, era odontólogo. Ele era uma pessoa que também a gente... Como eu era muito dedicado, sempre tinha uma atenção de professores, das pessoas. Quando eu podia ajudar os colegas, quando precisavam estudar juntos. O professor Nilo era uma pessoa de muita estima. E ainda outro, esse aí ficou amigo até porque depois a gente jogava bola à tarde, era o professor Cintra. Ele era professor de inglês. Teve um fato interessante desse professor, num dos sábados que a gente jogava bola à tarde, ele conversando comigo antes de começar o jogo. Eu já fazia o curso de engenharia e ele perguntou para mim se eu aceitaria dar aula para uma pessoa particularmente de matemática do segundo grau. Eu disse a ele: "Professor, eu não pretendo, não, porque de certa forma tem que preparar, estudar um pouco mais para revisar as coisas." Depois eu perguntei: "Quem seria essa pessoa?" Ele riu e disse: "Eu". Interessante, ele era professor de inglês, mas ele não tinha o segundo grau. Naquela época não era necessário o cara ser formado. Você estudava engenharia, você podia ser professor de matemática, professor de desenho, professor de física. Depois é que o mercado de trabalho foi... As universidades foram oferecendo os professores correspondentes para cada matéria, para cada cadeira. Mas naquela época, não. Quando ele falou que era para ele, eu na hora já: "Não posso dizer que não vou lhe ajudar!" Ele estava fazendo aqueles artigos, não sei o que, que fazia o ginásio, o segundo grau num período mais curto e ia fazendo provas, aquelas coisas. Eu dava aula para ele, às vezes, à noite e aos sábados. Quer dizer, de repente, o meu professor virou aluno, uma coisa muito interessante. A gente era amigo e ficamos muito mais por causa dessa convivência. Ele, quando fez as provas, tirou mais de nove em matemática. Isso ele sempre falava. Ele já é falecido, mas isso ele sempre falava, que era muito grato a mim. Eu até dizia: "Eu ter convivido com o senhor como professor e como aluno para mim foi o fato que marcou". Então era Antônio Cintra.

P/1 – O senhor falou do padre do colégio, que ele foi criado junto com o seu pai. Por quê? Eles eram familiares, parentes?

R – Não. O meu pai, como eu falei, era do Ceará, mas a infância dele foi na cidade por nome de Apodi, no Rio Grande do Norte. Coincidiu que esse Dom José Freire, na época dele adolescente, as famílias eram vizinhas, eram conhecidas, então eles ficaram amigos. Tanto que o seminário era num prédio muito grande e sempre que o reitor precisava fazer qualquer serviço de pintura, ele ia procurar meu pai que era amigo e trabalhava no ramo. O reitor, ele também tinha uma deferência muito grande comigo. Eu era o único não-seminarista a participar das atividades do seminário: jogava pelo time do seminário, jogos, diversão, ping-pong, essas coisas. Não era permitido ninguém, mas eu era o único que sabia jogar mais ou menos futebol, então fui convocado lá para o time do seminário. Ele sempre perguntava pelo meu pai, já são falecidos os meus pais. E quando eu o encontro, agora não, ele já sabe que são falecidos, mas sempre ele perguntava: "Como é que vai Chico?" Ele chamava Chico, Preto Chico era o apelido dele lá na cidade de Apodi.

P/1 – Dessa fase de infância e pré-adolescência, o senhor lembra que tipo de comida era feita na sua casa? Quais eram as comidas da região que o senhor mais gostava?

R – Lembro. Tinha até umas comidas um pouco exóticas que eu até comento hoje em dia. Por exemplo, bode, carne de bode. Eu como, mas se tiver outra coisa eu como a outra coisa. Eu lembro bem que a minha mãe gostava e ela fazia também a cabeça do bode. Na realidade, isso é a massa encefálica. E a gente comia aquilo. Tem coisas que eu não consigo. O pessoal, às vezes, inventa de comer tanajura, eu não quero nem passar perto. Mas em compensação, cabeça do bode é uma coisa muito mais, vamos dizer assim, repugnante. De boi também, miolo de boi. A cabeça do boi, o pessoal inclusive dizia que era muito forte, aquelas histórias. Tinha pirão de ovos. Um pirão que faz de ovos, escaldado, muita verdura, pimenta do reino, isso também ela gostava muito de fazer. Tinha o hábito lá em casa que era às nove horas e às quinze horas, normalmente, tinha café, pão doce, pão com manteiga, aquelas coisas assim. Eu acho engraçado é que eu era criança e tinha uma velhinha que ia lá em casa, só ia na hora do lanche (risos). Ela chegava lá e dizia assim, quando ela ia tomar café: "Oxi, que café quente, parece que foi feito no fogo!" Aquilo para mim era uma coisa engraçadíssima (risos). Hoje em dia, ridículo. Então tinha isso, tinha paçoca. Quem já esteve no Rio Grande do Norte já deve ter experimentado: é uma carne moída, feito carne do sol, mas passado em trituradora dessas manuais ou dessas modernas já, com farinha misturada com cebola, é uma coisa que eu gosto muito. Inventavam, de vez em quando, um passeio para uma praia. Quando falavam no passeio para a praia, eu já me lembrava da paçoca que era o prato oficial com banana. Aqui chamam banana anã, não sei como chama no Sudeste. Lá no Rio Grande do Norte chama banana casca-verde. A gente ia para a praia no caminhão, saía de madrugada. Eram 42 quilômetros, mas saía de madrugada e, quando amanhecia o dia, já estava chegando na praia. Ia a vizinhança toda, naquela época não tinha problema de andar em cima de caminhão e era muito frequente fazer esses piqueniques nessa praia e a paçoca era frequente. Almôndegas. E uma coisa que ainda hoje eu sinto falta, ainda bem que tem uma sobrinha minha que sabe, que mora em Natal, eram os pastéis que a minha mãe fazia. A minha sobrinha aprendeu e quando eu vou à Natal é a primeira coisa que eu digo: "Olhe, estou indo, viu? Tem massa de pastel aí? Vá aprontando". Aí ela faz. De modo geral, eram essas coisas. Eu gostava de pirão, essas comidas que hoje em dia a gente recrimina porque são ofensivas, gordura,

essas coisas... Ela gostava muito. Peixe. O meu pai quase toda tarde trazia peixe. Ele tinha bicicleta e, quando a gente olhava longe, via aquele negócio pendurado, a gente já sabia que era peixe que ele estava trazendo...

P/1 – Era peixe de água doce?

R – Peixe de água salgada, peixe de água doce também

P/1 – Essa praia que vocês iam era onde?

R – Essa praia é a Tibau do Norte, porque tem a praia de Tibau do Sul, já perto de Pipa, para o lado de Natal. Tibau do Norte é uma praia que fica a essa distância que eu estou falando. Hoje em dia é a praia onde o pessoal de Mossoró tem casa de veraneio. Ela é fronteira com as praias do Ceará. Muitas vezes, a gente estava na praia, andava um pouco, um quilômetro ou pouco mais, e já chegava na fronteira do Ceará. É uma praia que dá acesso àquelas praias famosas lá do Ceará: Canoa Quebrada, Jericoacoara, não sei o que... Praia de Tibau. A gente ficava sempre na casa de uma senhora que era muito amiga da minha mãe, Dona Josefina. E tinha a mãe dela que tinha o apelido de Menina. A gente ficava lá, ia veraneiar na casa dela. Às vezes, ela ia para Mossoró e ficava na minha casa, quando a família tinha problema de saúde o apoio era lá em casa, então tinha essa relação muito boa. A praia de Tibau, que hoje, vez ou outra, eu vou lá, eu acho muito bonita, muito plana. Nunca ninguém ouviu falar de afogamento, nunca! Eu vou visitar as salinas de lá eu atravesso numa balsa, aí vou pra essa praia lá. No restaurante da filha desse pessoal, que inclusive morou lá em casa por um período estudando, a gente vai sempre lá. O prato especial lá é fritada de camarão, que é um negócio que vale a pena ir até a pé (risos).

P/1 – Tinha algum costume dessa época que seus pais faziam questão de preservar? O senhor lembra? Qual era?

R – O meu pai era assim com as tradições, ele tinha uma certa preocupação com tradição. Ele fazia parte de um clube carnavalesco, que era a Associação Cultural Esporte Clube Baraúnas. Existem jogos, jogar peteca. Ele junto com o pessoal, às vezes, quando chovia e que estava o tempo mais frio, eles faziam uma roda e ficavam jogando peteca. Time de futebol, eles também.. Começou com o clube de carnaval. Era o Baraúnas. Depois foi criado também o time de futebol, que ainda hoje existe lá em Mossoró e participa do campeonato do Rio Grande do Norte. Agora, não tinha essa visão de preservação. Até porque a época também não contribuía. Já eu sempre tive essa coisa comigo, já de muito tempo. Não sei se vai dar oportunidade, mas vai ficar o convite: se vocês pudessem fazer uma visita à casa que eu moro... É uma coisa muito bonita, antiga, com móveis antigos. É da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) ainda, inclusive. De 1998 para cá, eu estou tentando resolver essa pendência e a tendência é que eu fique morando lá. Dá muito trabalho a preservação, inclusive está precisando de algumas coisas, mas eu não posso fazer enquanto eu não tiver uma definição de que realmente eu vou ficar. O investimento é alto e a gente está nesse aguardo. Eu trabalhei na oficina de Jaboatão durante cerca de vinte anos e eu tinha toda uma preocupação. Vocês vão ter oportunidade de ver nesse álbum que tem umas fotos de um relógio muito antigo lá e eu mandei reconstituir a coberta dele. Tem fotos bem interessantes da gente executando o trabalho. Esse relógio é de 1850, inclusive está de posse atualmente do Metrô de Recife (METROREC). Porque quando o prédio (da oficina) foi implodido, eu até ajudei o japonês que veio retirar todo o mecanismo dele. Esse relógio tem uma história interessante que, na época das administrações inglesas aqui, os ingleses só tiravam férias de dois em dois anos. Quando eles tiravam férias, eles chegavam na Inglaterra e se apresentavam à chefia. Um deles foi lá, apresentou-se dizendo: "Olha, estou aqui pois estou de férias". Aí tudo bem, quando ele saiu tinha um prédio que estava sendo demolido lá na Inglaterra e ele viu que tinha um relógio que ia ser retirado: "O que é que vão fazer com esse relógio?" O pessoal disse: "Vai ser vendido". Ele voltou no escritório do chefe dele e disse: "Olha, tem uma assim..." Contou a história que eles estavam fazendo o prédio que serviu de escritório para oficina de Jaboatão. Aí eles fizeram o projeto já com a possibilidade de colocar o relógio e esse relógio foi colocado lá. Existe uma briga, inclusive eu sou um dos cabeças dessa briga, para recolocar o relógio lá. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), o METROREC, conseguiu fazer uma torre de concreto parecida com a antiga torre da oficina onde o relógio ficava. Agora, eu fui contatado pelo pessoal do METROREC para que a gente vá lá dar um apoio, um auxílio, uma assessoria para colocar o relógio na torre. Inclusive é uma cobrança que a população de Jaboatão faz muito e eu sou cobrado. Infelizmente não tenho mais, vamos dizer assim, o poder de resolver mesmo, mas isso eu acredito que nesse ano, nesse semestre, o relógio vai ser colocado lá na torre novamente. É um relógio particularizado, porque ele tem um único mecanismo para as quatro faces. Normalmente, os relógios que se colocam em igreja, torres e que ficam em quatro faces, eles têm um mecanismo individualizado para cada mostrador. Esse tem um mecanismo só que saem as hastes para os quatro mostradores.

P/1 – Vamos voltar um pouquinho para gente finalizar essa fase de adolescente. Tinha alguma festividade típica de Mossoró? Qual era? Descreve para a gente um pouquinho.

R – Mossoró é uma cidade muito diferente porque ela tem a característica de cidade grande. Inclusive hoje ela é a segunda maior cidade do Rio Grande do Norte. Tinha muito as questões dos cinemas, tinha as questões das praças. E, naquela época, ainda era comum das pessoas irem para as praças conversar... E a própria tranquilidade da cidade de Mossoró. Apesar da temperatura muito alta, mas era um lugar que se vivia bem mesmo não sendo um grande centro. A religiosidade... Como eu era de colégio de padre, a gente tinha toda aquela prática de fazer Páscoa, de assistir missa, participar de coral, então tudo isso juntava num conjunto. Eu para sair de lá e vir estudar aqui, foi uma coisa muito dura, como se fosse um golpe de interrupção de uma coisa que vinha de muito tempo. E eu vim de trem para cá.

P/1 – O senhor estava me dizendo que a vinda do senhor, saindo de Mossoró para Recife foi um baque porque o senhor saiu daquela convivência familiar...

R – Exatamente. Ficou toda a minha história lá, as amizades, e eu saindo para um lugar totalmente desconhecido. Isso causa um certo medo, apreensão. E eu vim. Eu sempre lamento que, naquela época, a gente não tinha recursos de fotografias. Existiam recursos, mas não existiam recursos financeiros, não é? Eu fiz uma viagem de Mossoró para Recife, que, às vezes, quando eu quero ver, eu fecho os olhos e me lembro de muita coisa. Era uma viagem de trem, a gente saía por volta de treze horas lá de Mossoró, andava até quase 21 horas para chegar na cidade de

Sousa, na Paraíba, isso depois de passar por várias cidades do Rio Grande do Norte: São Sebastião, que hoje em dia é Governador Dix-Sept-Rosado; Demétrio Lemos; Lucrécia; uma série de cidades até chegar em Sousa na Paraíba. Sousa, naquela época, era uma verdadeira festa. Inclusive eu tenho um escrito sobre o apito que fala mais ou menos sobre isso: uma festa que eram as estações na chegada do trem. Muitos vendedores ambulantes, frutas da região, uma série... Era realmente um grande acontecimento. Sousa era o terminal do trem na viagem de Mossoró, à noite também, a estação era superlotada porque chegava o trem que vinha de Recife. Ou seja, a gente saía às treze horas, pernoitava em Sousa e, às quatro horas da manhã saía no trem que vinha com destino para Recife.

P/1 – Esse caminho que o senhor saiu de Mossoró para Souza tinha estações pequenas no meio do caminho? Como eram essas estações? Qual era a paisagem que o senhor via?

R – Nesse percurso para Sousa, claro que a gente só passava um determinado período até escurecer, final da tarde, claro. Era uma região seca, de vegetação de caatinga. Mas em compensação, tinha região como se fosse um oásis. A gente passava em Martins, em Porto Alegre, que ainda hoje são cidades bastante prósperas e de muito verde, de muitas frutas. Quer dizer, uma coisa totalmente atípica da maioria da região. As estações todas seguiam um certo padrão de influência inglesa. Quando a gente vê algum filme da Índia que mostra ferrovia, a gente se sente como se tivesse aqui, em Pernambuco ou Rio Grande do Norte, onde tinha a concessão aos ingleses. Então as estações seguiam um certo padrão, pequenas estruturas, normalmente com terraço, plataforma, as calçadas altas e ali tem as salas dos chefes, tem as salas dos telegrafistas, que era a estrutura necessária para o funcionamento. Havia também uma particularidade que chefe de estação talvez fosse a quarta ou quinta autoridade da cidade. Era o prefeito, delegado, padre, o chefe da estação, o cara do cartório. Era um status bem elevado.

P/1 – Essas estações tinham alguma vida? O que tinha em torno dessas estações?

R – Algumas estações... Normalmente as cidades cresceram ao redor das estações e como resultado do trem. É tanto que, com a erradicação da ferrovia aqui, muitas cidades ficaram cidades fantasmas. O único meio de deslocamento, de comunicação com as outras cidades era o trem. Isso aí ficou difícil... Existia o carro, o automóvel rodoviário, mas aí tem a questão do custo que é muito alto e, normalmente, as pessoas ficavam com dificuldade. Quase sempre tinha a vila ferroviária para os moradores da própria... Tinha a casa do chefe da estação, casa do mestre da linha, que é o supervisor dos serviços permanentes da via permanente. Dependendo da quantidade também tinham as casas dos próprios trabalhadores. Com a privatização da Rede, a maioria dessas casas foram repassadas através de aquisição de compra, para os ferroviários ou herdeiros de ferroviários. Depois a cidade foi crescendo com os outros moradores, mas normalmente o surgimento dos municípios que margeavam a linha, claro, foi influenciado pelo aparecimento do trem.

P/1 – E nessa viagem que o senhor fez, o senhor falou que tinha muitas frutas. Que frutas eram essas?

R – Ah, goiaba, pitomba, jaca, melancia... Tinha legumes, jerimum, essas coisas assim. E muitos animais sendo vendidos também porque inclusive havia no próprio trem o carro... Normalmente, quando a gente se refere a vagão, é de carga e, quando a gente fala carro, é de passageiros, isso na ferrovia. E havia um carro correio-bagagem, então vinham animais. Existia o vagão-gaiola nos trens de carga que transportava boi, mas a bagagem do trem de passageiro levava galinha, levava peru, levava porco, levava bode, aquelas coisas das feiras. O pessoal aproveitava, ia de trem para aquelas feiras e voltava no outro trem que vinha, era assim, conciliava de forma que utilizavam o único meio de transporte que tinha. E muitas frutas, cachorro-quente... Ainda me lembro de uma coisa muito interessante: sanduíche de galinha, galinha guisada (risos).

P/1 – Quando o senhor chegou em Sousa, qual foi a primeira impressão dessa viagem que o senhor fez?

R – Impressão de tristeza porque estava escuro, era uma cidade que ninguém conhecia, ainda era a metade do caminho, eu estava largando tudo que era da vida que tinha construído lá. Era uma coisa, assim, meio perdido, sem saber o que...

P/1 – O senhor veio sozinho nessa viagem?

R – Eu vim só. Encontrei um amigo no trem que era funcionário da Rede, a gente conversou muito. Ele era uma pessoa muito dada, era o senhor Francisco Mendonça. Essa pessoa foi fundamental nessa viagem porque me deu tudo. Porque ou dormia ou calava, né? Não conhecia ninguém e tal.. O que eu reclamo, lastimo, porque não registrei é que eu fiquei impressionado quando eu cheguei no Estado de Pernambuco com os morros da plantação de cana. Aquela coisa verde assim, aquelas elevações, porque Mossoró é caracterizada por ser uma cidade extremamente plana. Uma pequena ladeira lá é chamada de Alto São Manoel. É uma ladeira simples, feito uma rampa de um prédio para cadeira de rodas. Lá é muito plano e aquela paisagem totalmente irregular me chamou a atenção, além do verde que eu não conhecia plantação de cana. Aquilo me chamou muito a atenção até eu chegar em Recife. Quando eu cheguei em Recife, eu desembarquei na Estação de Coqueiral, que hoje em dia, inclusive, tem o nome da estação do metrô no mesmo local. Estavam lá todos os meus conterrâneos que tinham sido transferidos para cá me esperando na estação. Aí já não era mais tão estranho, tinha pessoas que poderiam pelo menos conversar das coisas que a gente conhecia lá de Mossoró.

P/1 – Quem eram essas pessoas que estavam te esperando?

R – Ah, tinha meu irmão, Celso, tinha Fabiano, todos funcionários da Rede, Osvaldo, Nesinho, além das esposas, filhos, foram todos para a estação.

P/1 – Como seu irmão entrou na Rede?

R – Interessante... Meu irmão... Quando eu falei, inicialmente, que eu era um jogador de pelada mais ou menos, a minha família toda era ligada ao esporte, ao futebol. Esse meu irmão entrou para a Rede Ferroviária para compor o time dos ferroviários, o time da cidade. Ele era um bom atleta

e eles arremataram vários atletas empregando. Na hora dos treinos, eles saíam, eram liberados para treinar. Ele entrou por conta disso. Outro irmão que eu tinha, que era Célio, ele foi jogar no profissional no Ceará. A gente sempre teve esse vínculo com o futebol.

P/1 – E ele veio para jogar...

R – Houve o fechamento da oficina de Mossoró. Ele era da parte administrativa. Naquela época, houve dificuldades administrativas empresariais lá na ferrovia, políticas empresariais e, ao meu irmão, foi oferecido se ele queria vir trabalhar em Recife. Ele ficou meio reticente no começo, mas depois ele resolveu vir. Foi quando, em seguida, eu vim. Ele veio, parece-me que em dezembro e eu em fevereiro de 1969. Aliás... Só um pouco, ele veio em dezembro de 1968 e eu em fevereiro de 1969.

P/1 – O senhor veio para terminar o colegial? Porque no científico o senhor já queria fazer engenharia. Teve algum estímulo para o senhor fazer engenharia? Alguém o incentivou?

R – Eu tinha vontade de fazer engenharia civil. Foi até bom perguntar isso porque eu estava dando um treinamento numa usina sobre metrologia, desenho mecânico e manutenção através da Fundação Apolônio Salles de Desenvolvimento Educacional (Fadurpe), da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE). A apostila de metrologia, a parte de medidas, essas coisas de paquímetro, micrômetro, é dedicada a Lídio Severo Araújo. Ele era funcionário de uma empresa, a Metalgráfica do Norte, e apesar de ser mais idoso do que eu, ele estudava o ginásio na escola Moacyr de Albuquerque em Jangadinha, Cavaleiro. Ele sempre me falava das atividades dele, trazia escalas já falando sobre medidas e isso aí foi fundamental para que eu fizesse a opção para engenharia mecânica. É isso que eu digo na apostila, foi ele o maior responsável pela opção pela engenharia mecânica.

P/1 – O senhor fez faculdade onde?

R – Eu sou da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), da turma de 1977. Agora mesmo, nós vamos comemorar 33 anos de formados e a gente também tem conseguido reunir a nossa turma.

P/1 – O que o marcou na sua faculdade? Quais foram as pessoas que o marcaram? Professores? Como foi fazer o curso?

R – O curso de engenharia, naquela época, era diurno. Não tinha opção para estudar à noite. Ainda hoje, eu acho que engenharia não tem. Mas foi um curso muito bom e, assim, em termos de frequência... Havia dificuldades, havia aqueles momento de... Não seria frustração, não, mas ficava meio abusado com o curso. Às vezes, passava o dia meio, na sexta-feira: "Hoje eu não vou, não. Para ver se passa essa..." Aí na segunda-feira voltava tudo. Mas de modo geral, foi muito bom. Em termos de turma, a minha turma havia uma convivência legal, apesar de naquela época já ser sistema de crédito. Há uma tese que o sistema de crédito das universidades foi criado para esvaziar a organização dos estudantes porque as pessoas quase que não tinham uma turma fixa. Às vezes, você fazia uma cadeira com um determinado grupo, fazia outra cadeira com determinado grupo. Podia se matricular numa determinada matéria, podia deixar para o próximo semestre... Apesar disso, a turma da gente conseguiu se manter. A prova disso é que a gente vem, desde os 25 anos, vai fazer o quê? Oito anos que a gente vem fazendo encontros anuais e na mesma, a maior festa. Em termos de convivência foi muito boa, inclusive agora, eu sou eu até o responsável, nós estamos reunindo todas as histórias engraçadas daquela época para poder depois colocar num livro, para registrar, porque depois passa e ninguém sabe mais.

P/1 – E que histórias engraçadas são...

R – Ah, tem muitas histórias. Por exemplo, a de um colega da gente que roubou o banco do fusca de outro colega. O colega quando está no elevador esperando, quando abre a porta e olhou o banco no elevador, disse: "Oxi, parece com o banco do meu carro". Quando ele saiu e foi ver o carro, o carro estava sem o banco. Outros com raiva porque o elevador estava demorando meteram o pé no elevador, que empenou e o elevador emperrou, não podia mais funcionar. Eles tiveram que pagar. O outro que é usineiro hoje em dia – o pai dele já era e ele continuou, seguiu o ramo do pai – passou com a namorada, que é a esposa dele atual, e começaram a xingar, a dizer coisas para a namorada e ele subiu os degraus com o revólver. Falaram essas histórias e muitas outras. Teve uma engraçada que a gente, esperando a aula de desenho, inventamos de jogar na sala de desenho, juntamos as pranchetas todas e começamos a jogar. O professor chegou e estava todo mundo jogando lá de cueca (risos), sem material. Aí tinha o Bar da Tripa que a gente costumava ir muito lá, tinha um campinho que a gente jogava muito lá. Era engraçado porque a convivência não era só na escola. Festas, a gente marcava para ir em festas em clubes. Isso tudo tem muita história engraçada pelo meio.

P/1 – Qual foi a impressão que o senhor teve da cidade quando chegou em Recife?

R – Eu acho que aquela coisa monstruosa, tudo muito longe. Aí a gente começa a mudar o conceito de distância que a gente tem. Em Mossoró, tudo era perto, não tinha transporte coletivo, ia para o colégio andando ou o pai levava de bicicleta; ia para o comércio a pé, rapidinho chegava. De repente você se defronta com a cidade de Recife, apesar de ser em 1969, ela já era grande e tudo era novidade, tudo muito monstruoso. Hoje em dia eu passo na Avenida Conde da Boa Vista e fico olhando, ainda vislumbrado porque foi uma das primeiras avenidas que eu andei. Um senhor que vinha de Mossoró estava em tratamento médico aqui e eu ia com meu irmão visitá-lo aos sábados e aos domingos. A cidade deserta, dava até para a gente olhar melhor as coisas. Realmente, Recife causou um grande impacto, como acontece com qualquer outra pessoa que sai de uma cidade pequena e vai para uma grande, vem de São Paulo para uma cidade pequenininha, quando chega, tem o impacto por conta da tranquilidade, não tem corre-corre. Até o próprio olhar das pessoas é diferente. Quem mora em cidade grande é sempre atento, preocupado com o relógio.

P/1 – Como foi passar essa adolescência em Recife? Qual era o seu divertimento, além de estudar?

R – Eu adquirir um amigo aqui, logo que eu cheguei em Cavaleiro. Tem até uma história engraçada, porque quando eu fui para o colégio resolver a questão da minha matrícula, estava lá essa pessoa. E muito brincalhão, cheio de graça, cheio de piada, brincando com todo mundo, tirando onda, e a primeira impressão que eu tive dele é que ele era um cara muito chato. Depois, como ele era uma pessoa que gostava de futebol e eu já queria me entrosar com essas histórias, eu já fiquei do lado dele porque às quintas-feiras tinha o jogo. O pai dele tinha um ramo da atividade de cereais no mercado público e, às quintas-feiras, ainda é hoje em dia, muita coisa fecha em Jaboatão e Cavaleiro, que eles chamam semana inglesa. Como eles trabalham no domingo, eles tinham à tarde o expediente para folgar. Aí fui jogar com ele e lá já aconteceu outra coisa engraçada: a gente estava lá com o irmão dele, e eu não sabia, aí eu fiz um comentário: "Aquele cara ali parece que não sabe jogar bem, não é?" Ele disse: "É meu irmão!" Eu pensei: "Vixe, que mancada". Depois, essa pessoa ficou muito amiga, hoje em dia ele é médico, é o Joaquim José de Lucena, a gente estudou para o vestibular conjuntamente, as matérias que eram comuns a gente estudava junto. É muito amigo, hoje ele mora em Arcoverde, uma cidade aqui a 250 quilômetros, mais ou menos. Tem um grande hospital, é uma pessoa bem sucedida e foi uma pessoa que marcou muito, em termos de amizade. Como ele tinha mais condições financeiras, era ele que bancava as coisas para a gente, farra, festas: "Bora lá!" "Não, eu..." "Nada, vamos lá, eu trago você de volta". E os pais deles depois ficaram muito amigos, a família toda, muito, muito, ligada à outra. Muito estima, foi um presente que o colégio Moacyr de Albuquerque me deu.

P/1 – Que festas eram essas?

R – Ah, sim, por isso que eu me lembrei dele. Naquela época, a gente chamava de Assustados. Assustados era a gente ir para casa de uma pessoa e a pessoa não está sabendo, e vamos lá com toda a estrutura pronta, bebidas, salgadinhos, tira-gostos, almoço, e chegava lá e: "Pá!" E fazia a festa! Assustado por isso, a pessoa é surpreendida, o próprio aniversariante. Naquela época era muito comum. E também nos colégios, os colégios faziam muitas festas, até como uma forma de integrar os alunos. O colégio Moacyr de Albuquerque tinha as festas dele, então aquilo era muito atrativo, as pessoas gostavam muito. Tinha a festa do Colégio Padre Pessoa, que era outro colégio lá próximo, em Recife, no bairro Tejipió. O próprio padre Lins era a polícia da festa, se alguém facilitasse que ele botava para fora, não dava moleza, não. Tinha muito disso: futebol, passeios. A gente costumava fazer muito passeios para Olinda, para as usinas, quase como se fosse hoje o turismo ecológico. A gente gostava muito de descobrir essas coisas assim. Ele sempre no meio. Tinha ele, tinha George, tinha Ailton eram as pessoas mais ligadas do próprio colégio. Ailton é engenheiro... Sim, um detalhe da minha turma do colégio, acho que 100% tem terceiro grau, dos quatorze. Na minha turma tem Ailton, George, eu; todos engenheiros. Ailton é engenheiro elétrico, George é engenheiro civil e tem Joaquim que é médico. Nós estudávamos muito, estávamos sempre juntos, festas juntos, passeios juntos. É tanto que agora eu resgatei do meu arquivo fotografias bastante antigas e vou levar para Joaquim de presente. Vou fazer uma visita a ele, ele está cobrando e, inclusive, ele teve um problema de saúde agora, parece que foi uma ameaça de infarto. Mas eu falei com ele por telefone e eu devo fazer uma visita, vou levar uma fotografia da gente comemorando, quando a gente passou no vestibular, tudo de cabeça raspada, fotografias em Olinda, fotografias de jogo de futebol. Vou botar tudo num livro e vou dar de presente a ele.

P/1 – Quando o senhor estava fazendo faculdade, o senhor chegou a fazer algum estágio?

R – Eu fiz estágio. Eu tive a oportunidade de ser convocado para terminar o curso na Bahia pela Petrobras. Mas um pouco antes eu tinha ido para o Projeto Operação Mauá, tem o Projeto Rondon na área de saúde e social, e tinha o Projeto Mauá que era da área de engenharia. Eu tinha visitado os campos de petróleo em Aracaju e aquilo era meio deserto, trabalhava no campo e aquilo eu não tinha interesse. Por conta disso, eu nunca avalei, mas eu acho que se eu tivesse ido para a Petrobras teria sido mais um isolamento, saí de Mossoró, vim para Recife, refiz amizades, criei círculos, me adaptei e depois ir para a Bahia já seria uma outra... Mas não, fiquei, não quis ir. Depois eu fiz seleção para fazer estágio na Rede Ferroviária.

P/1 – Vamos voltar um pouquinho. Como é que era o processo de seleção para participar do Projeto Mauá? Tinha de ser bom aluno? Como era isso?

R – Não necessariamente, não tinha averiguações sobre currículo, não. Bastava que a pessoa cursasse, tivesse a declaração da escola dizendo que fazia aquele curso e as pessoas se inscreviam. Se tivesse excesso - normalmente tinha - de pessoas para a quantidade de vagas para a viagem, eram feitas entrevistas e, a partir das entrevistas, as pessoas eram selecionadas. Eu tive oportunidade de ir para Carmópolis, que era o curso petrolífero da Petrobras em Aracaju, no Campo de Guaricema. Foram experiências interessantes. Depois eu vim para a Rede Ferroviária. Nós éramos sete candidatos para três vagas e ficamos: eu, Artur Arcoverde e Agenor Tenório, que era inclusive colega da minha turma de engenharia. Eu tive oportunidade de fazer estágio na Rede, eu digo que de tanto andar de trem, até a vida já foi de trem. Mas eu andava do subúrbio e adquiri muitos amigos da ferrovia. Aí a influência, o pessoal: "Venha trabalhar com a gente e tal". Todos funcionários. Eu fiz a seleção e comeci o estágio no setor de Recursos Humanos, eles arremataram os estagiários que estavam chegando para ajudar lá no processo que eles estavam implantando. Passado uns três meses, eu fui fazer estágio no Departamento de Material.

P/1 – O que era o setor?

R – Departamento de Material era do setor de logística, que fazia todo o abastecimento de material necessário, desde material administrativo como lápis, papel, carbono até motores de locomotiva e peças de vagão. Na época, eu achei estranho porque eu era engenheiro mecânico e eu achava que não tinha nada a ver. Mas depois eu cheguei a conclusão de que foi uma coisa de extrema importância porque eu sabia como é que funcionava todo o mecanismo da burocracia de aquisição de materiais.

P/1 – Como era isso? Explica um pouco pra gente.

R – Por exemplo, você tinha três almoxarifados. Um em Jaboatão e dois em Recife, um no bairro da Oficina de Edgard Werneck em Areias e um

em Cinco Pontas que é o pátio onde a parte de papelaria, do material de escritório, administrativo. Werneck, que era no pátio da oficina de locomotivas, tinha muitas peças voltadas para a manutenção de locomotivas. E Jaboatão, como era uma área industrial, era uma fábrica realmente, foi a grande escola da minha vida. O curso de engenharia foi importante, mas Jaboatão foi a grande escola porque tinham muitas atividades que dão uma amplitude muito grande relacionadas ao conhecimento da engenharia. Tinha fundição, reparação de carros de passageiros, tinha reparação de vagões, tinha a parte de pneumática, que depois eu fiquei especialista, eu fui para a Unicamp fazer pós-graduação, tinha carpintaria, pintura. Quer dizer, praticamente tudo que tivesse de atividade industrial tinha lá em Jaboatão. Você tinha aqueles materiais que são rotativos, tem que comprar sempre. Tem toda uma metodologia. Por exemplo, tem ponto de encomenda que leva em conta o tempo de fornecimento do fornecedor, o consumo médio mensal. Então por exemplo, se o material leva noventa dias para ser entregue pelo fornecedor e você consome dez por mês, então quando o estoque chegar em trinta, imediatamente tem que ser feito o pedido porque aqueles trinta vão servir... Um mês consome dez, no outro, dez e, quando chegar no mês que vai zerar o estoque, é o prazo que está chegando o novo material, a nova remessa. Tem toda a burocracia de cálculo de estoque, tem a parte burocrática de exigências técnicas para receber o material. Normalmente, os engenheiros das áreas eram os responsáveis pela inspeção, o material vem, vem o documento apropriado, o pedido para que você ateste e diga que aquele material está de acordo com as especificações e as necessidades do serviço. Então eu discutia com a maior fluência qualquer assunto ligado a material, quando eu estava precisando. Eles riam muito quando eu falava: "Fulano, cadê o carvão coque? Que já está zerando aqui!" Eles: "Já tem a ordem de compra". Eu digo: "Mas o forno daqui não dá para funcionar com o papel dentro." Eles riam. A ordem de compra era já a autorização mandando para o fornecedor: "Entregue." Aí tem todos os dizeres se a entrega vai ser no local, se a empresa vai pagar o frete e todas essas coisas... Tem a parte de importação, existiam muitos sobressalentes de freios, da parte que eu trabalhei mais especificamente, muita coisa importada ainda. Isso levava certo tempo.

P/1 – Deixa eu entender, esse processo de aquisição e de solicitação era centralizado por esses três almoxarifados ou tinha alguma outra instância?

R – O material importado era pela RFFSA do Rio de Janeiro, a Divisão de Mecânica normalmente era quem encaminhava, mas toda a informação seguia daqui. Os três almoxarifados eram subordinados diretamente ao Departamento de Material que era em Recife. Como também tinham sub-almoxarifados em Maceió, em Natal, em João Pessoa, porque havia muito serviço ao longo da linha. A empresa, Rede Ferroviária, tinha uma estrutura organizacional de fazer inveja, muito bem elaborada.

P/1 – Vamos entender um pouquinho essa coisa do almoxarifado porque eu acho que aí a gente vai entendendo o resto. Por exemplo, a Rede Ferroviária do Nordeste, que era ligada à Rede Nacional, ela tinha uma autonomia local?

R – É sim.

P/1 – E vocês tinham almoxarifados em várias localidades que estavam subordinados a Recife. Quando eram materiais importados, as solicitações iam para o Rio de Janeiro?

R – O Departamento de Material daqui e a Administração lá no Rio. Os almoxarifados, a subordinação deles era diretamente ao Departamento de Material daqui. Eles tinham autonomia. A gente tinha os contatos, claro, mas eles é que eram responsáveis por toda aquela reposição, claro que havia cobrança da gente... Eu ia tirar o material, estava vendo que ele ia acabar e já dizia: "Como é que está essa situação aí?" "A gente já encaminhou", porque eles mandavam para o Departamento de Material que tinha todo um tipo de concorrência e leilão, aquelas coisas burocráticas.

P/1 – Que materiais eram importados?

R – Basicamente, os materiais importados eram sobressalentes de locomotivas e da parte pneumática do sistema de freios de vagões, basicamente carros e locomotivas. Porque em Jaboatão, apesar de não ser a oficina de locomoção, era centralizada toda a manutenção de freio que era subordinada a mim, à minha gerência. Eu tinha a gerência de pessoal em Jaboatão e tinha a gerência técnica nas outras oficinas. Toda a parte de freios, a gerência técnica era minha, tinha as pessoas aqui, eu me dirigia para lá e a quem eu determinava, passava especificações técnicas, passava instruções, passava manuais...

P/1 – De quem vocês importavam esse material? A questão de pneumática, quem era referência no mundo?

R – O material de pneumática era todo importado da Westinghouse, o Wabco, que chamam, Westinghouse Air Brake Company, dos Estados Unidos. Na parte de locomotivas, os sobressalentes eram importados ora da GE (General Electric), se fosse da parte de geradores, eletro rotativos. E o restante era importado da Alco, que é a American Locomotive Company, e também, já por último, muita coisa da Bombardier. Houve uma modernização de locomotivas, inclusive com trocas de motores diesel e da parte pneumática, todo o contrato, todo o serviço foi feito através da Bombardier do Canadá, porque tem francesa também...

P/1 – Vamos falar um pouco da sua carreira. Quando o senhor saiu do almoxarifado, onde o senhor entende um pouco dessa questão da logística, e aí o senhor vai para onde?

R – Eu fui para o setor de Manutenção de Vagões em Cinco Pontas. Porque grandes reparos eram feitos em Jaboatão.

P/1 – Das locomotivas?

R – Dos vagões. Pequenos reparos de vagões em Cinco Pontas. Quando o problema era de uma gravidade tal que eles não conseguiam resolver,

eles mandavam o vagão para Jaboaão. Fora isso, existiam postos de manutenção ao longo da linha. Pequenas revisões, colocação de óleo, massagem de fricção, troca das estopas, das buchas de lubrificação eram feitos nestes postos. No próprio vagão, existia um quadro de acompanhamento da manutenção, se foi feita a revisão mensal no posto de Sousa, então eles colocavam num quadro correspondente, no mês tal, lá: RU, os códigos determinavam que tipo de revisão foi feita e o código da estação. Normalmente, os postos de manutenção eram em determinadas estações, no pátio da estação. O pessoal que trabalhava se ia passado um trem de carga, devido a prática, ele se agachava e ficava olhando o vagão. Assim, eles viam se a sapata de freio estava consumida, se atingiu o limite de rejeição, se tinha algum problema. Ele via lá e informava a estação que dizia para o maquinista, para o manobrador: "Retira aquele veículo ali, aquele vagão vai ficar retido para isso, para isso, para aquilo outro". Aí tinham os códigos. Aqui na regional, todos os códigos de estação começavam com a letra "C", então a gente já sabia. Se fosse "E", a gente já sabia que era de Minas Gerais, e aí vai "B", Ceará. Então, por exemplo, Sousa. O vagão está lá no quadro de aviso: "Revisão semestral feita no vagão". A gente olhava lá e estava: "Mês quatro". Aí estava lá: "COU". Então a gente já sabia que aquela revisão tinha sido feita em Sousa. E tanto fazia, podia aquela revisão ter sido feita no dia primeiro de abril ou no dia 31. Ou seja, determinados vagões tinham o mês quatro para fazer a revisão, vamos dizer, semestral. Onde ele passasse, no dia primeiro, dois, 31, trinta, aquilo ali era marcado e feita a revisão. Não importava se ele ia ficar retido, mas aquele período necessário para a manutenção ele ficava na estação, no posto de manutenção.

P/1 – Isso era parte das ações preventivas?

R – É, preventivas, exatamente. Então eu fui fazer estágio lá em Cinco Pontas, era manutenção de vagões e o pátio de formação de trens.

P/1 – O que era esse pátio de formação de trens?

R – É você juntar determinados veículos para determinada linha. Colocava a locomotiva: "Para onde é que vão esses vagões?" Vão para Timbaúba aqui na Linha Tronco Norte, vai para Itabaiana, que já é na Paraíba, junta isso tudinho e segue. Junta esses que vão para Maceió; que é a Linha Tronco Sul que vai para Maceió; junta esses outros que vão para a Linha Tronco Centro, que é para Salgueiro, Caruaru. Lá era o pátio de formação de trens. Eu fiz estágio lá durante uns seis meses, em Cinco Pontas, manutenção de vagões.

P/1 – Qual foi o maior aprendizado que o senhor teve lá?

R – A parte de funcionamento, de estrutura de manutenção, foi muito importante porque a experiência repassada pelos próprios funcionários... Tem umas histórias engraçadíssimas de ferrovia que eu também estou anotando os tópicos para depois eu desenvolver. É que o funcionário foi admitido e foi trabalhar com um antigo, claro. Aí o trem ia passando e o funcionário antigo com um martelo ficava batendo na roda. O novato, claro, com a mentalidade diferente, chegou querendo aprender, disse assim: "Por que o senhor bate aqui?" "Rapaz, sei não. Fulano de tal que trabalhava aqui e eu trabalhei com ele, ele já batia e eu estou batendo..." Aí o cara foi lá procurar saber de outras pessoas. Porque, na época, nas rodas dos vagões, só o centro, o cubo central, é que eram de aço e, externamente, tinha um anel que era colocado de ferro fundido. Então ali era o teste de ressonância. Ele batia e se não tivesse aquele tinido de aço significava que não estava bem ajustado o anel no cubo central. Daquele vagão podia sair aquele anel e causar um acidente. Então ele batia sem saber (risos).

P/1 – Ele batia e se acontecesse alguma coisa ele não sabia...

R – Não, se acontecesse, ele não saberia. Tinham muitas histórias engraçadas assim. O ferroviário, de um modo geral, era muito dedicado. Porque havia uma imaginação, sei lá, eles achavam que entravam e saíam aposentados, está entendendo? E, normalmente, era isso. Havia esse pensamento de que entrava e se aposentava na Rede e era uma coisa muito familiar. Até pouco tempo as pessoas ainda achavam, mesmo depois da Constituição que passou ter a obrigatoriedade de concurso, mas as pessoas iam se aposentar e se achavam no direito de colocar um parente porque era uma prática anteriormente. O próprio chefe dizia: "Fulano, Raimundo, você está se aposentando... Você tem alguém, algum filho seu para trabalhar?" E a pessoa apresentava e aquilo estava colocado e eles eram assim. De um modo geral, a empresa era muito atenciosa com os funcionários, tinham muitos benefícios sociais, cooperativa para comprar alimentação. Naquela época, mais atrás... Não foi da minha época não, mas eu sabia que havia aquelas cooperativas que os funcionários tinham o direito de comprar certas coisas; tinha convênio com farmácias; convênio com sapataria; convênio com livraria para os pais comprarem os materiais escolares dos filhos. Eu até brincava que não queriam dar aumentos mais substanciais aí enganavam com benefícios, mas eram de valia também. Eu saí de Cinco Pontas e eu vim para Edgard Werneck, que é próximo da estação de metrô hoje em dia. Lá era, basicamente, reparação e manutenção de locomotivas.

P/1 – Como é que era essa oficina? Que tipo de trabalho era feito lá?

R – Em Edgard Werneck, eram feitos os serviços de reparos gerais de locomotiva, faziam todo o serviço de locomotiva, deixavam somente o chassi, com as latarias da cabine, da estrutura e também os reparos anuais e bianuais. Os reparos gerais eram de cinco anos. Era uma oficina exemplar. Eu tive oportunidade de conhecer várias oficinas no Brasil: Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo... Como ela era mais moderna, mais nova, ela claro que foi concebida com conceitos mais modernos, mais práticos. A parte de segurança muito bem estruturada, pontes rolantes de muita capacidade, duas pontes rolantes num vão só. Estruturalmente, ela era uma oficina que tinha uma estrutura semelhante e até melhor um pouco com a oficina da Vale do Rio Doce, em Vitória, Espírito Santo, que eu tive oportunidade de visitar. Mas Werneck não devia nada a nenhuma oficina da Rede Ferroviária. Tinha um equipamento que só tinham mais três no Brasil, que era um equipamento que tomeava as rodas da locomotiva com a locomotiva em cima, não precisava desmontar as rodas, era uma fresadora japonesa. Só tinha aqui, em São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre. Hoje em dia, o metrô daqui tem uma também, sendo que a do metrô é alemã. A oficina de Werneck tinha toda uma preocupação com especificações técnicas. Tinha um engenheiro que era uma das pessoas mais conhecedoras da parte de motor diesel nacionalmente, que apresentou sugestões até para a própria fábrica de motores nos Estados Unidos e foi acatado, que era o engenheiro Mário Burl. Ele, além de ser bom técnico, era uma pessoa de um temperamento muito forte, meio, às vezes, grosseiro, mas tinha toda uma visão de preparação de pessoal. Treinou o pessoal de Werneck, mandou para o Sudeste. Ele foi junto com outros engenheiros para os Estados Unidos.

Era uma pessoa que foi muito importante para mim, no meu estágio, que ele me deu muito apoio. Diante do meu interesse, daquela empolgação, ele me dava material técnico, material didático, me chamava para conversar, para discutir; quando tinha um problema, ele me incluía no meio, eu como estagiário, mas ele me incluía. Ele foi muito importante na minha formação ferroviária.

P/1 – Nessa época que o senhor fez estágio, as locomotivas já eram a diesel? Não tinha a vapor?

R – Já eram a diesel. Eu não alcancei as locomotivas a vapor em funcionamento. Alcancei vendo, andando com elas, nos trens. Não alcancei as locomotivas a vapor, não. Inclusive, só tenho noções muito por alto de como é que funciona e tal, mas não foi da minha época. Na minha época já foram locomotivas americanas. Se bem que ainda existiam, eu como estagiário, as locomotivas inglesas.

P/1 – E qual era a diferença das inglesas para as americanas?

R – As locomotivas inglesas... Bom, tinha as diferenças físicas, especificações de motor, mas o princípio era o mesmo. Havia a diferença na questão do truque da locomotiva. A quantidade de rodas, de eixos, se eram motores, todos os motores de tração em cada eixo. Havia essa diferença. As inglesas eram basicamente projetadas para passageiros. Das locomotivas americanas, tinha uma série que era de locomotivas para passageiros que eram locomotivas com apenas quatro eixos e havia as locomotivas que eram em maior número para trem de carga, eram as locomotivas com seis eixos, todos motores. A inglesa eu acredito que tinha três eixos em cada truque, porém somente dois motores. As extremidades tinham motor em cada eixo e no do meio era apenas para distribuição de carga na linha. Porque o peso da locomotiva é transmitido ou transferido para o trilho através dos eixos. Quanto mais eixo, melhor a distribuição. Ela era uma locomotiva específica para trem de passageiro.

P/1 – Nesse estágio de Werneck eram feitas manutenções preventivas e também manutenções reparativas nas locomotivas?

R – Não, as preventivas normalmente eram feitas ao longo da linha.

P/1 – Ah, eram feitas ao longo da linha...

R – É, também. Semanal, mensal, bimestral, trimestral. À medida que vai acrescentando período, vai acrescentando a quantidade de serviços executados. Até quando chegava a anual, Natal fazia, Maceió fazia. Quando passava para a bianual, necessariamente, tinha que vir para Werneck.

P/1 – Por que essa necessidade? Qual era a manutenção mais complexa que era necessária ser feita?

R – Como eu falei, ia aumentando a quantidade de serviços executados, havendo necessidade de substituições de filtros, de troca de óleo e os estoques eram mais aqui. Esses postos de manutenção ao longo da linha tinham as peças em mínimas quantidades e tipos de peças só para aquelas urgências porque quando a coisa era mais grave, recomendava vir a locomotiva com limitação de utilização, que, às vezes, podia desligar o motor de tração e ela vir com menos força, até chegar numa oficina de maior porte para poder ser executado o serviço a contento. O próprio Werneck aqui tinha uma separação: o reparo geral era nos galpões e reparo anual, bianual, era tudo feito no outro setor, que era de manutenção. Chamava setor de manutenção e setor de reparação, quer dizer, na própria oficina de Werneck, era a maior oficina de locomotiva, tinha distinção do tipo de serviço. Reparo geral só quem faz é esse setor aqui. Muita gente que trabalhava nesse setor, depois ele passava para o setor de manutenção que era o setor responsável, inclusive, pela retirada de defeito. A locomotiva apresentou um defeito ao longo da linha, não conseguiram resolver em Maceió ou em Natal, Sousa também tinha, aí vinha para a oficina de Edgard Werneck. Não ia para aquele setor de reparação, ia para o setor de manutenção, que é onde tinha as pessoas mais habilitadas para a identificação de defeitos.

P/1 – Quando acontecia um defeito numa locomotiva, numa linha o que era feito? Tirava-se a locomotiva? Como era o procedimento?

R – Dependendo, se o defeito ocasionou o não funcionamento dela, ela teria que aguardar a tripulação, no caso, maquinistas e auxiliar. Eles, normalmente, dispunham na própria locomotiva de um telefone, chama-se de ganchos, que você enganchava na linha telegráfica e você se comunicava com a estação mais próxima. Se houvesse necessidade, primeiro tinha que avisar que a linha estava interrompida para não vir outro trem, aí a estação se comunicava com o setor. Se não tivesse jeito de funcionar, ela ia rebocada.

P/1 – E tirava os vagões... Como é que funcionava isso?

R – O outro trem que levava. A locomotiva defeituosa ia como se fosse mais um vagão. Ela deixava de tracionar e ia como um veículo movido. Se fosse na estação, vinha uma equipe do local mais próximo, ou de trem ou rodoviário. Ia uma equipe de mecânico e eletricista para lá para tirar o defeito e ela chegar numa oficina de maiores condições de reparação.

P/1 – Na oficina de Werneck, o senhor ficou seis meses mais ou menos, foi isso?

R – É. Fiquei quase dez meses. Meu estágio foi de dois anos, ainda passou um pouquinho mais.

P/1 – Qual foi o profissional que o senhor mais admirou ou o senhor teve uma percepção de que era um excelente profissional de manutenção de locomotiva? Quem era e por quê?

R – Em termos de engenharia, o engenheiro Mário Burle, já falecido. Ele foi uma pessoa que impressionou muito pelo saber. Ele tinha uma certa dificuldade no relacionamento com os funcionários. Mas isso é da pessoa, a gente tem que utilizar os dotes melhores e esquecer um pouco

aqueles em que a pessoa tem deficiência. A nível de Rio de Janeiro, de chefias, teve o engenheiro Eduardo Alves, era da Divisão de Mecânica; o engenheiro Francisco Gasileu, não sei se é vivo ainda, mas é de Petrópolis. Eu nunca mais falei com ele, até porque eu tenho receio de ligar e dizerem: "Ah, faleceu". A gente perde o contato e fica meio receoso. E pessoas que davam muita demonstração de muito conhecimento ferroviário: tem o engenheiro René Fernando Choppa, que era da área de transporte. Ele tem livros escritos sobre ferrovia. Essa pessoa é viva por lá, era uma pessoa que também dava demonstração muito grande de conhecer a ferrovia de modo geral. E teve muitas pessoas a nível médio. A oficina de Werneck, como a oficina de Jaboatão, tinha profissionais bastante qualificados. Aqui mesmo da parte de eletricidade, tinha Reinaldo Miranda, tinha Fernando de Souza, Antonio Paulo, não tinham nem segundo grau, mas eram pessoas extremamente competentes no ramo de locomotivas. Na parte de diesel, tinha Zé Pequeno; tinha na parte de freio Moisés, Zé Edson; Jeremias de Souza Bandeira que era supervisor geral da parte de pneumática, trabalhou muito ligado a mim e ainda mais que era vizinho, falecido também. Dos mais técnicos que eu conheci, foi o Doutor Mário Burlle. O outro engenheiro que era da área de via permanente, que eu tive aula, tive o prazer de ter aula com ele... Eu fiz o curso quando eu entrei na Rede, havia a preocupação da Rede de um modo geral muito grande com treinamento, investia muito. Eu fiz o treinamento de uns noventa dias. Nos primeiros meses da Rede eu ganhei dinheiro assistindo aula, salário. Tinha Doutor Mendes, da Via Permanente. Doutor José Dias Fernandes, não sei se vocês vão conversar com ele, eu acho que seria importantíssimo, ele fala de ferrovia com uma empolgação, apesar da idade e do problema de saúde e tal. E tem o Doutor Armando Montenegro Abar, esse era ligado à via permanente, mas depois foi ser chefe do departamento de mecânica. Foi uma pessoa também que me deu muito apoio. Ele dizia que eu era muito organizado em termos de serviço. Ele me mandou fazer estágio, me inscreveu uma vez para eu apresentar um trabalho num seminário de mecânica. Eu não estava nem aqui, nem sabia (risos). Quando eu cheguei ele me disse: "Olha, você está inscrito para apresentar um trabalho em Campina Grande num seminário que vai haver na universidade". Eu disse: "Ô" "Ainda mais, eu dei até o título". Eu digo: "Agora que complicou!" Mas ele sabia que era exatamente um trabalho que a gente vinha fazendo de organização do serviço de manutenção de freio, que inclusive eu, juntamente com o pessoal do treinamento, Recife e Bahia, éramos um grupo só. O trabalho que a gente apresentou em termos de curso de freio para a RFFSA, no Brasil todo, foi aceito num seminário que se realizou em Belo Horizonte. Uma semana para definir isso e a gente criou esse projeto de treinamento a nível nacional, com módulos, tudo direitinho. Aproveitei tudo que tinha sido feito de treinamento, de aprendizagem na questão de recursos humanos, que a gente sempre fazia isso. A gente utilizou nesse seminário e foi contemplado com o trabalho da gente. Ele exatamente me inscreveu para apresentar o trabalho sobre manutenção sobre equipamentos de freio, em Fortaleza. Aliás, tem até uma coisa engraçada, que era baseada tudo em slides, o trabalho, com todas as atividades que a gente tinha e, na hora que me anunciaram para começar a apresentação, faltou energia (risos). Mas não foi coisa que demorou muito, aí voltou e eu consegui. Mas eu levei um susto ali na hora (risos). Eu sei que o Doutor Abar, como a gente chamava, era uma pessoa muito estudiosa, apesar de já ser uma pessoa idosa, mas gostava muito de estudar e eu tinha o maior apego a ele. Fiquei amigo fora da Rede. Depois, já vislumbrando ser admitido, eu fui designado para Jaboatão.

P/1 – O senhor saiu de Werneck para ir para Jaboatão com a perspectiva de ser efetivado?

R – É, havia o engenheiro, também tenho que fazer referência a ele, José Carlos Collier, era um dos engenheiros da mecânica. Ele tinha interesse que eu ficasse na oficina de Werneck, mas como não havia perspectiva de contratação para aquele período na oficina de Werneck, ele me indicou para ir para Jaboatão para começar a atuar na parte de pneumática, sistemas de freios, porque havia uma carência de uma pessoa de nível superior nessa atividade. Havia até certo constrangimento dos engenheiros, dos chefes de departamento porque quando vinham pessoas do Rio, do Sudeste, para fazer qualquer apresentação da parte de pneumática ou da parte de sistemas de freios, normalmente a coisa era feita por pessoas de nível médio. Quer dizer, eles ficavam um pouco à margem e eles tinham um pouco essa intenção. Foi quando eu fui para Jaboatão atuar especificamente nesse setor. Foi acabando o estágio e fui logo sendo contratado.

P/1 – O senhor assume na área de pneumática lá na oficina de Jaboatão?

R – Porque lá eram centralizados todos os serviços de pneumática.

P/1 – Os pneumáticos eram só nos vagões ou tinham nas locomotivas também?

R – Na locomotiva era o comando para todos... Os das locomotivas são bem mais completos. Tem vinte e tantos tipos de válvulas, que em conjunto faz tudo quanto é de atividade. Tem válvula que se atrelar duas ou três ou quatro locomotivas, a da frente vai ficar operando o freio e as outras todas vão ficar obedecendo aquele comando. Quer dizer, toda a parte operacional. As válvulas de locomotiva eram retiradas em Werneck e eram levadas para Jaboatão, para o setor específico, para abrir, substituir pecinhas, anéis de borracha, diafragmas de borracha, diafragmas metálicos. Tudo isso era feito lá. Depois disso a válvula era submetida a um teste numa bancada americana. Tinha uma bancada para locomotivas e tinha uma bancada para vagões. A válvula era colocada no suporte apropriado, adaptado para base do banco de provas, e ali era submetida a todas as ações que ela deveria exercer quando estivesse na locomotiva. Tinha um manual apropriado, que a gente teve que traduzir todos. Foi um dos trabalhos que a gente fez porque não funcionava o banco de locomotivas. Nós tivemos que traduzir todos os manuais, eram todos em inglês. Depois de muito tempo, a gente conseguiu organizar esse manual de manutenção de freio.

P/1 – Quando o senhor foi assumir esse setor, o senhor tinha conhecimento sobre esse assunto?

R – Quando me mandaram, quando me convidaram com a perspectiva de ser admitido, me indicaram as pessoas que tinham experiência com freios, pessoas que poderiam colaborar com material didático, apostilas, instruções técnicas. Mandaram-me logo em seguida que eu entrei para o quadro da ferrovia, tive oportunidade de ir para vários estágios em empresas que trabalhavam com pneumática.

P/2 – Que empresas eram essas?

R – A Suecobras Indústria e Comércio Ltda (Suecobras) que trabalhava com ajustador de folga, a Fresinbra Industrial era lá de Fundão, parece, que trabalhava com válvulas de freios, cilindros de freios. Fui para várias oficinas da própria ferrovia, quer seja da Rede Ferroviária, quer seja da

Ferrovias Paulista S/A (Fepasa). Estive em Rio Claro na oficina de freios, estive na Vale do Rio Doce. Eu fui muito agraciado com treinamentos. Tanto que, uma época, quando o metrô estava em formação, eu fui convidado para fazer o curso de freio do próprio metrô, que eles tinham interesse que eu fosse trabalhar lá. E aí o que pesou, na realidade, foi que eu achei que a Rede tinha investido muito em mim e na hora de eu dar o retorno com todo o gás, eu ia dar as costas e ir embora. Eu permaneci, não me arrependi. Fiquei com muitos amigos na CBTU, ajudava no que eu podia, a convivência era muito boa. O pessoal daqui dizia: "Pô, aonde a gente chega o pessoal pergunta por você". "Onde foi dessa vez?" "A gente foi para o Rio Grande do Sul e o pessoal perguntou lá". Eu dizia: "Pois é." Fiz parte, era membro do Sub-Comitê Brasileiro de Freio, SCB-6, que só lidava, só discutia questões de freio. Eu participava muito das reuniões técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), em Porto Alegre, no Rio de Janeiro, na Bahia, houve aqui, houve no Ceará e eu era membro efetivo desse Sub-Comitê que discutia todas as questões relativas a freios no Brasil.

P/1 – Quando o senhor chega em Jabotão, o que lhe impressionou naquele local que o senhor viria a trabalhar? Como é que era a oficina?

R – Eu já tinha tido a oportunidade de visitar Jabotão esporadicamente, ia pegar material, vinha de Cinco Pontas e tal. Tem um detalhe sobre Werneck, mas é em cima disso, da impressão que causou. Quando eu vim da Operação de Mauá, eu fui recomendado para encontrar uma pessoa que era amiga do pessoal de Werneck. Eles tiveram um período fazendo um estágio e me pediram para fazer o contato. Quando eu voltei eu não conhecia Werneck, eu entrei na oficina e eu fiquei super impressionado, a organização, a limpeza, os profissionais. Por conta disso eu acho que aumentou mais esse meu desejo de trabalhar em ferrovia. Quando eu fui para Jabotão, eu comecei a adentrar mesmo, porque ir de visita é uma coisa, quando começa a lidar ali no meio... A impressão que chegou de imediato é que ali era o lugar que realmente ia dar muitas condições de desenvolvimento, de ampliar os conhecimentos teóricos que a gente tinha. A diversidade de serviços era muito grande, manutenção elétrica, manutenção de ponte rolante, manutenção de compressor, manutenção de forno de fundição; tudo isso tinha ali. Fundição de ferro, fundição de alumínio; tudo isso era atividades que exigiam um certo conhecimento. A gente começa a se aprofundar e isso deixa a gente com uma bagagem bastante ampliada das atividades, se pudesse até, se fosse o caso, sair e deixar a ferrovia para trabalhar em outro canto, porque em Jabotão tinha a questão ferroviária mas, por exemplo, tem profissão ferroviária que você não consegue um emprego fora. Se o cara chegar para uma pessoa e disser assim: "Você era o que, trabalhou em que?" O cara: "Truqueiro". O cara não sabe nem o que é.

P/1 – E o que é truqueiro?

R – Truqueiro é o cara que trabalha na parte do truque, das rodas, naquela parte da infraestrutura de apoio do vagão. É a coisa que só existe em ferrovia. Werneck, o cara que trabalha em manutenção de motor diesel pode trabalhar com motor diesel em qualquer outro lugar. O que varia só é o tamanho do motor... Se ele sair da locomotiva e for trabalhar num navio, na parte de motor do navio, o princípio é o mesmo. Um motorzinho diesel pequenininho, o princípio é o mesmo. Agora, tem coisas de ferrovia que só tem na ferrovia; pneumática, você tem uma visão muito grande da parte pneumática. Tem automatização pneumática nas indústrias que não tem muita diferença: a parte de válvula de controle, válvula de acionamento, uns cem números de válvulas. Então eu realmente fiquei... Ainda uma vez ou outra eu sou convidado para dar treinamento na CBTU, em João Pessoa, em Natal, em Maceió. Aí eu vou, passo uma semana, aproveito e visito os amigos, o pessoal e eles ainda pagam, e pagam direitinho (risos).

P/1 – Em Jabotão eram feitas também peças? Vocês confeccionavam que tipo de peças?

R – Muitas. Olha, Jabotão fazia todos os tipos de sapatas de freio para locomotivas e vagões. Depois é que tiveram as modificações das sapatas, botaram as sapatas que eles chamam de fenólica, que era de fibra. Era o mesmo material que é feito pastilha de freio de automóvel. Inclusive uma das fábricas de sapata de freios de vagões, quando eu estive visitando, eu vi lá as caixinhas da Volkswagen que eles fabricam as pastilhas de freio da Volkswagen, botam na caixinha, mas a Cobreq é que fabricava. "Ah, só quero se for da Volkswagen". Não era feito pela Volks, eles não iam perder tempo com isso. Eles faziam o projeto do carro, a arquitetura do carro. Jabotão fazia tudo quanto era tipo de peça, muito mais de mil itens. E muitas coisas foram nacionalizadas a partir de fabricações de Jabotão.

P/1 – Tipo o que, por exemplo?

R – Cilindro de freio de locomotiva.

P/1 – Antes era importado?

R – Antes era importado. Mancal, depois a indústria nacional já fornecia. Mas não comprava mais, fazia em Jabotão. Mancais de motores de tração da locomotiva. Existia o mancal para o motor ficar apoiado nele e o eixo da locomotiva girava nele, mancal de bronze. Os mancais de bronze de vagões chamam mancais de fricção, bronze de locomotiva, bronze de vagão. Mas era mancal de fricção o termo certo. Eu sempre fui muito ligado a essas coisas. Eu nunca... Não sei se é porque o meu pai não gostava de apelido, ninguém lá em casa tinha apelido. A minha irmã mais nova, que era Sueli, eu era pequeno e ela praticamente foi quem me criou, eu a chamava de Celi, foi o único apelido que teve, passou, ele não reclamava. Mas eu também não gostava de apelido do pessoal de oficina, eu só chamava o pessoal pelo nome. Conhecia todo mundo pelo nome, minha memória é muito boa ainda. Eu dava aula... Ensinei em colégio e treinamentos, tinha a primeira semana de aula e na segunda eu já chamava todo mundo pelo nome, ficava decorando, fulano de tal, fulano... Às vezes, a pessoa estava conversando: "Fulano!" Se assustava: "Ô, já sabe o meu nome?" Na oficina também, termos técnicos, eu não aceitava ninguém com apelido. Era muito comum apelido em oficina, tanto de pessoas...

P/1 – Como é que era o apelido que davam lá?

R – Ah, tinha lá Almofada Pé de Elefante. Almofada de apoio, o pessoal chamava assim. Era de locomotiva, da parte de bronze também. E tinha

uns apelidos safados também (risos) que o pessoal gostava de colocar apelido lá. Esse negócio de esconder o jogo, conhecimento eu acho que não pode ser escondido. Quem esconde conhecimento sempre trabalha mais, se acha o máximo. Falam que, na época das locomotivas a vapor, o serviço que tinha de ser feito era para colocar a locomotiva no ponto, vamos dizer assim, para ela funcionar perfeitamente, a caldeira e tal, era comum o cara estar lá ajudando e, na hora que ele ia fazer aquela atividade, para não ensinar o outro, ele pedia ao outro para pegar qualquer ferramenta, buscar óleo, estopa, de forma que o cara quando voltasse já estava feito. Mas eu acho que o que eu aprendi só se justifica se eu passar adiante. Para mim, não vai servir mais. Serve ainda, claro. Mas eu ficar só para mim, depois, eu morro e af? Eu me sinto muito bem ainda dando aula. Às vezes, eu vou, como eu fui lá para as usinas exatamente por isso. Eu, por conta própria, criei em Jabotão, num intervalo das dez horas da manhã até onze horas, um treinamento para repassar a terminologia técnica ferroviária para os funcionários que eram competentes de sobra, porém eram pessoas que foram formadas sem ser em sala de aula, vamos dizer assim. Era muito comum e, às vezes, eu brincava com eles, aquele negócio que eu falei de carros e vagões. Quando a gente fala carros é passageiro e vagões de carga. Muitas vezes, eu estava na oficina e eles chegavam: "Doutor Raimundo, venha ver esse carro aqui..." Aí ele saía andando para o lado dos vagões e eu saía para o lado da seção de carros propositalmente. Eu dizia: "Você falou que era carro, eu vim para a seção de carro". Então das dez às onze, a gente passou cerca de dois meses, juntava todo o grupo de supervisor, porque os funcionários, de certa forma, já estavam bastante treinados, que eram pessoas oriundas de escola profissional, Centro de Formação Profissional. Aí a gente passava a terminologia, por que o vagão é HFC, por que o vagão é HTC, por que é TCC, tinha todas as explicações. As iniciais de um vagão normalmente falam do tipo dele. Vagão "H", qualquer vagão começado com "H", ele é o vagão hopper, que tem o sistema de carregamento pela parte superior e o descarregamento na parte inferior, por aberturas internas que despejam, são os vagões que transportam trigo, açúcar demerara. Então "H" de hopper, "F" de vagão fechado, que é aquele sistema fechado, retangular, e "C" diz respeito à capacidade do vagão e, consequentemente, ao seu eixo. Eu, vendo qualquer vagão com a terminação "C", das três primeiras letras, eu sei que ele é um vagão com capacidade de 64 toneladas. Isso, no dia a dia, a gente decora tudo. Tem vagão manga "B", manga "C", manga "D", manda "E" e vai de acordo com o tipo de eixo, a capacidade vai aumentando. Tudo isso era repassado pra eles. Como é que era a estrutura do vagão, como é que se classificava, "T" é todo vagão tanque...

P/1 – Quando o senhor foi para lá, o senhor foi engenheiro de pneumática?

R – A parte específica de pneumática, interessante essa parte. Na época, nós éramos quatro engenheiros na oficina, para se ter uma ideia da magnitude da oficina de Jabotão, das atividades: tinha um engenheiro que era o chefe geral, tanto da parte administrativa quanto... Tinha eu na parte pneumática, tinha Luiz Antonio Andrade Feitosa, que inclusive foi da minha turma de engenharia, ele cuidava da parte industrial, fundição, macas operatrizes, tomos verticais, tomos horizontais, prensas hidráulicas, prensas horizontais, uma série de atividades, usinais de eixos de vagão, usinais de roda de vagão, usinais de roda de locomotiva, colocação das rodas no eixo, que aquilo é um serviço muito bem detalhista. Aquilo ali entra frio, o furo da roda é ligeiramente menor que o diâmetro externo do eixo, então entra na marra, como a gente diz. Nem pode ser muito, nem pode ser pouco; se for pouco a roda vai ficar solta, tendendo a girar; e se for muito apertado, ele não consegue entrar, empena o pelo eixo na colocação. Tinha Feitosa, que era engenheiro da parte industrial; tinha Vladimir Teixeira, o responsável pela reparação de vagões e carros; e eu na parte pneumática. O chefe geral era o engenheiro Nilson Jatobá, oriundo de usinas de açúcar, veio para ferrovia depois. Uma pessoa de uma visão muito rápida, de resoluções de problemas. A gente se deu muito bem. Ele era muito preocupado com resultados e eu já era mais detalhista, mais devagar. Fazia e fazia mesmo e, às vezes, ele fazia e desmanchava. Não serviços técnicos, mas decisões administrativas. Até esquecia, por exemplo, mandou o funcionário embora uma vez porque o cara cerrou a linguetazinha de botar o cadeado do armário. Ele esqueceu a chave: "Vá buscar em casa". Ele não foi e cerrou a linguetazinha. Ele mandou o cara embora: "Não quero mais você aqui, vá para outro setor". Depois, passou uns três meses, lá vem o cara. Estávamos eu e Nilson dentro da oficina e ele disse: "Doutor Nilson, quero falar com os senhores". "Diga". "Doutor Nilson, eu estou querendo vir para Jabotão e tal." Ele disse: "Faça um requerimento para o seu chefe, ele manda para mim e eu autorizo". Aí, ele foi embora. Quando ele saiu, eu disse: "Nilson, está lembrado quem é esse cara aí?" Ele disse: "Não". "É o cara que cerrou a lingueta do armário..." "Não quero nem vê-lo" (risos). Já tinha esquecido que mandou o cara embora, né? Tem muitas coisas engraçadas da ferrovia. Tem uma que eu sempre costumo falar, que o supervisor geral que trabalhava lá com a gente me fez uma visita lá em Jabotão e a gente estava relembrando de alguns fatos, a gente lembra desse sempre. Eu tinha um funcionário que chegou na segunda-feira e a festa dele, continuou eu acho que até de manhã. Ele chegou na oficina sem condições de trabalhar, aparentava que estava embriagado e tal. O supervisor chegou foi na minha sala com ele e disse: "Doutor Raimundo, olhe Heleno como é que veio, como é que está". Eu disse: "Heleno, o que foi que houve?" Aí ele disse "Ah, não sei que..." Aquela conversa assim... Aí eu disse: "Faz o seguinte, Rolin, traga o cartão dele que eu vou dar o visto e, depois, outro dia você manda que ele trabalhe extraordinariamente para pagar esse dia". E ele continuou com aquela conversa insistente, de quem tinha bebido mesmo e eu insistia para ele ir: "Está bom, já está resolvido, Heleno, pode ir, vá. A gente vê isso depois". Ele nada, nada. Eu já estava ficando impaciente, levantei, abri a porta e disse: "Heleno, por favor!" Aí ele caminhou um pouquinho, parou na metade do caminho, olhou para o supervisor e disse assim: "Senhor Rolin, a gente tem que ter paciência com esse povo..." (risos) Inverteu, né? Eu que estava morrendo de paciência com ele. Eu disse assim: "Rolin, na hora eu tive vontade de dar um murro nele" (risos). Tem muitas histórias, eu estou anotando porque tem muita coisa, tanto engraçadas, como histórias interessantes.

P/1 – Quando o senhor foi contratado e foi trabalhar em Jabotão, o senhor foi morar na vila?

R – Não, na época, não. Eu, primeiramente, morava em Tejipló. Morei em alguns bairros. Algum tempo depois, acho que depois de uns dois anos, 1987 para 1988, fiquei como chefe da oficina porque os outros dois engenheiros... Feitosa foi transferido para o Paraná. Não sei quantos, uns vinte engenheiros foram transferidos para o Paraná, para Bahia, para Minas Gerais, porque estava faltando lá e aqui estava com muito. Então fui morar na casa que atualmente eu moro. Havia uma regalia, não era gratuito, mas pelo menos era 3% do valor do salário da pessoa. Porque quem morava em casa da ferrovia e não era o imóvel operacional... Por exemplo, nessa casa, era interessante que o chefe da oficina morasse próximo que a qualquer emergência, de noite e tal. Quem morava em imóvel que não era operacional pagava 6% do salário. Eu fiquei morando nessa casa, ainda hoje moro.

P/1 – E como era a vila? Como era a estrutura...

R – Existia uma vila com várias casas, existe ainda. Como eu falei, a maioria, atualmente ocupada por ferroviário aposentado ou herdeiro, descendente, ou através de aluguel ou de aquisição. A casa que eu moro ainda é de aluguel.

P/1 – Ela ficava perto da oficina...

R – Ficava. Quando a oficina foi feita em 1911, havia até na frente a data, paralelamente, foi construída a vila, que é chamada de Cascata. Porque realmente tinha uma cachoeira lá próximo. Existe lá na parte de cima, o Chalé, a Cascata de Cima, a Cascata do Meio, a Cascata do Canto e a de Baixo, cinco subdivisões. Ainda existe próximo a oficina de Jaboaão e as casas que foram feitas pra chefia. Fizeram algumas casas para funcionários e fizeram as casas das chefias da administração inglesa. Depois moraram engenheiros brasileiros. O Doutor Mário Burle mesmo morou na casa que eu moro hoje.

P/1 – O senhor assume a oficina e passa a tomar conta de todos os setores?

R – Todos os setores, com exceção da seção de carro de passageiros que ficou com o engenheiro que era chefe geral que ficou com essa parte. Ficamos eu e ele. Os outros dois que tinham nessas atividades foram embora; um porque foi transferido e o outro porque o pai adoeceu e tinha uma cerâmica de tijolo, de telha e ele foi assumir o negócio para quando o pai falecesse ele já estivesse lá a frente no serviço. Então passamos uns doze ou mais, de doze a quinze anos, passou eu juntamente com o Nilson Jatobá. Também por causa da convivência viramos amigos.

P/1 – Quais os grandes desafios, quando o senhor assume essa oficina como um todo?

R – A gente tinha muita preocupação na prestação de serviço externo, externo que eu digo para as outras oficinas. A gente não queria nunca que faltassem peças sobressalentes que eram fabricadas em Jaboaão e de repente uma locomotiva ficasse imobilizada por conta da falta desse sobressalente. Também havia uma correria muito grande com relação aos vagões que eram destinados ao transporte de açúcar. Quando se aproximava a época da safra, ou seja, que as usinas iam começar a moer, toda aquela frota deveria estar “ok”, em condições, para não prejudicar a Rede e as usinas por tabela. Porque deixava de transportar a contento e era um transporte que era muito importante em termos financeiros para a Rede. O desafio muito grande que eu enfrentava na oficina era porque eu tentava a todo custo dar o tratamento individualizado para cada pessoa. Eu tinha ficha individual. Pena que na época não era informatizado, era uma coisa que a gente até atrasava porque ficava sem muita condição. Mas eu fazia de tudo e sempre com a preocupação maior de não ser injusto.

P/1 – O senhor fazia manutenção de vagões também? Qual é a diferença...

R – Reparação.

P/1 – O que dava mais trabalho? Eram os vagões que transportavam cargas ou os carros de passageiros?

R – A manutenção dos carros era mais trabalhosa.

P/1 – Por quê?

R – Por diversas coisas. Por exemplo, bancos; os truques dos carros eram mais trabalhosos para dar mais comodidade aos passageiros. Vagão dá choque nas emendas de trilho e tal, sem problemas. Agora, para o carro de subúrbio, fica incômodo para o passageiro. Aí tem a parte elétrica, a iluminação dos carros, tem a parte de estofamento de bancos, tem a parte de pintura que é mais minuciosa, com emassamento. Quer dizer, tudo é muito mais... E tinha carro de segunda classe que era banco de madeira, aí é que dava trabalho para fazer.

P/1 – Por quê?

R – Muitos encaixes. A própria concepção deles, eu até tenho dois em casa. A casa tem muita coisa da ferrovia.

P/1 – Senhor Raimundo, na época que o senhor assumiu a manutenção ainda tinha os vagões e os carros de passageiros?

R – Tinha.

P/1 – Ainda tinha carro-restaurante ou não?

R – Tinha para trem de longo percurso.

P/1 – Eles faziam que trajeto?

R – Tinha trem para Maceió, tinha trem até para o Rio Grande do Norte, para Natal. Depois criaram o trem Asa Branca, que ia daqui para Fortaleza, levava bem 24 horas.

P/1 – As comidas eram feitas nos vagões mesmo ou eram semi-prontas?

R – Eram terceirizadas. Havia o restaurante e havia, como eu falei anteriormente, o carro bagagem-correio. Muita gente mandava correspondência pelo trem.

P/1 – Em termos de mercadoria, por exemplo, o vagão aberto e o fechado? Quais as mercadorias que eles transportavam?

R – Vagão aberto pode transportar minério de ferro, alumínio, pedra, bobinas de fio, cargas não perecíveis. Por exemplo, o açúcar tem que ser transportado em vagão fechado.

P/1 – Eles eram climatizados ou não?

R – Não. Existem vagões térmicos, mas aqui não. Só nessas regiões que têm transportes necessários: frutas, hortigranjeiros, essas coisas. Aí eles transportam através de vagões térmicos.

P/1 – O que precisava mais de manutenção, vagão aberto ou vagão fechado?

R – Vagão fechado.

P/1 – Por quê?

R – Pela própria estrutura metálica. Por exemplo, vou dar só um exemplo. O vagão fechado, você serra no meio e faz dois. O próprio tamanho, chaparia, tal. Agora tem muitos detalhes. Tem vagão aberto que a descarga é feita lateralmente, a manutenção daquelas portas vasculhantes já são mais complicadas, danificam mais. Agora, Jabotão era basicamente quando aconteciam acidentes ou quando chegava o período de fechar o quadro de acompanhamento da manutenção. Vagões eram de quatro em quatro anos, a revisão geral, se não acontecesse acidente.

P/1 – Tinha muitos acidentes nessa época quando o senhor trabalhou lá? O senhor pegou algum?

R – Muitos não, mas sempre ocorria. Principalmente na época de inverno, esse trecho aqui da Linha Tronco Sul era muito factível de acontecer acidentes.

P/1 – Mas por quê?

R – Abria a linha. Às vezes, algum defeito no próprio vagão.

P/1 – Quais as medidas tomadas nos casos dos acidentes?

R – Isso já era outro setor. O meu setor não era dessa parte. Às vezes, eu ia quando havia suspeita de que defeito tivesse sido ocasionado por conta do defeito do vagão. Eu ia para fazer a inspeção e ver se realmente aconteceu...

P/1 – Se acontecesse um acidente o senhor era obrigado a...

R – Só em casos de haver dúvida ou alegação de que o acidente foi motivado por defeito do vagão. Aí eu ia como representante da oficina para inspecionar.

P/1 – Aconteceu isso...

R – Se o vagão tivesse feito a revisão, tivesse saído de tal setor, aquele setor é que ia responder.

P/1 – O senhor pegou alguns casos que o problema foi com o vagão?

R – Pegamos. Assim que eu assumi aqui.. Uma coisa interessante relacionada com a parte pneumática que, normalmente, quando havia qualquer defeito, qualquer problema, eles alegavam falta de freio, porque havia o jogo de empurra; o pessoal de manutenção diz que é o pessoal da via, que era a linha que estava com defeito; aí o pessoal da via dizia que era o maquinista que vinha correndo muito. E ficava naquilo. Todo acidente era registrado através de telegrama e a gente recebia a cópia. Aconteceu um acidente. Na próxima estação que tivesse, o maquinista tinha que parar e dizer para o chefe da estação, para o telegrafista. Aí se fazia o telegrama escrito num formulário apropriado e vinham as cópias para a gente. A gente começava a apurar mais detalhadamente. Quando dizia que era falta de freios, a gente ia lá fazer a inspeção, levava um grupo para verificar e tal. Quando era constatado o defeito, a gente dizia realmente o defeito... Então acabou a prática de fazer alegação no escuro, à toa. Quando eles diziam: "Falta de freio". Eu dizia: "É, pode ser que não tenha nem sido aplicado, né?" (risos) Não pisaram no pedal, como é que vai frear? Mas era assim, falta de ar. Eu dei muito treinamento para maquinista e facilitou muito a comunicação. Porque, por exemplo, o cara está no meio da linha e diz: "A locomotiva está com problemas..." E aí? O paciente chega no médico e não diz o que está sentindo.

P/1 – O senhor explicava para eles o que era.

R – Lá vão as terminologias técnicas, todas as especificações técnicas, nomes técnicos das válvulas. Aí melhorou muito: "Locomotiva apresenta problema na válvula de alimentação D-24B". Já ia direto.

P/1 – Aí ficava mais fácil fazer a manutenção?

R – Ficava, de tirar defeito. A partir de informações de pessoas que tinham sido treinadas.

P/1 – Depois que o senhor assumiu a oficina, o senhor ficou nesse cargo até se aposentar?

R – Depois de um tempo, eu ainda fui para Werneck, passei um período em Werneck.

P/1 – O senhor voltou para Werneck, então?

R – Fui para a supervisão junto com esse amigo Nilson Jatobá.

P/1 – O senhor foi para lá por quê?

R – Ele foi transferido e eu fui junto. Depois de um determinado tempo, eu, que sempre tive desde a época de estudante atividade estudantil, de política estudantil, compus uma chapa do Sindicato dos Ferroviários. Já no final eu passei um período totalmente à disposição do sindicato. Foi a época que começou já a Rede com muita dificuldade, depois privatizou, ficou a Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) e a gente ficou totalmente à disposição do sindicato, deixei de trabalhar em engenharia.

P/1 – Quando ela foi privatizada, o senhor já estava aposentado?

R – Ainda passei um período, seis anos.

P/1 – Quando o senhor foi para Werneck, o senhor foi fazer o quê?

R – A parte de reparação, a parte de manutenção, parte de freios.

P/1 – Das locomotivas?

R – É, das locomotivas.

P/1 – Quem fazia a manutenção das vias?

R – O Departamento de Via Permanente, o engenheiro, tem um lugar que chama residência. Segunda Residência era a de Werneck...

P/1 – Ah, o cara ficava em Werneck?

R – O engenheiro ficava aqui, ao longo da linha ficavam as turmas. Cada turma tinha o mestre dizia que era responsável; tinha o feitor, que era o auxiliar do mestre de linha. O mestre de linha ia nessa turma, falava com o feitor, falava com os trabalhadores, ia para aquela outra turma, falava com o feitor. Tinham trechos: a minha turma aqui é responsável, vamos dizer, por quinze quilômetros; dali para frente já é outra turma e sendo que o residente é único.

P/1 – Como era a relação da manutenção da linha com a manutenção das máquinas? Era só quando havia acidentes ou vocês faziam algum trabalho conjunto para que todo o sistema funcionasse bem?

R – Não, não havia. Mas como eu disse anteriormente, a estrutura da Rede era muito sólida. Quando, por exemplo, a via permanente estava trabalhando em determinado trecho, naquele trecho não pode passar trem com velocidade. Na própria estação, o mestre de linha vai lá, ou o feitor, e diz: "Quilômetro tal a quilômetro tal está com precaução". Quando o maquinista recebia a licença, passou nesta estação aqui e vai para a estação seguinte; na própria licença estava lá observado: "Precaução: quilômetro tal a quilômetro tal". A via permanente precisava fazer um serviço maior, então entrava em contato com o movimento de trens: "Para aí. De tal hora a tal hora a linha está à disposição da gente para fazer um reparo, trocar um apoio...".

P/1 – Então, vocês também recebiam esse comunicado?

R – A gente era menos, mas a gente sabia também. Os telegramas, normalmente eles mandavam com cópia pra todo mundo.

P/1 – O senhor falou que viajava quando tinha algum problema com relação a esses acidentes. O senhor foi para as diversas linhas tronco, para a Central, para a Sul e para a Norte?

R – Fui, mas não era muito frequente, não.

P/1 – Como é que os trens eram recebidos nas estações?

R – Trem de passageiro ou trem de carga?

P/1 – Os dois. Como era?

R – De passageiro era cada dia se renovando como se fosse um fato novo. Já tinha aquelas pessoas que ficavam "Vamos esperar o trem.. O trem já está para chegar". As pessoas viviam muito assim. O trem tem uma tradição de muito romantismo, bucólico... O trem de carga, não. Era sem muita empolgação até porque eram duas pessoas, três pessoas no máximo.

P/1 – A composição do trem tinha tanto vagões como carros?

R – Não. Existem operações ferroviárias que trabalham com trem chamado misto. Em Vitória, no Espírito Santo, tem, na Vale do Rio Doce, em Carajás também tem. No meio do trem coloca carros junto com vagões. Mas normalmente, eles são separados e os trens de carga têm a formação de acordo com o trecho que eles vão trafegar. Às vezes, determinada quantidade de vagões, por exemplo, Carpina, a gente sabe que ela tem uma inclinação muito grande, uma serra ali em Carpina, uma locomotiva só pode trafegar rebocando quinze vagões.

P/1 – E quem determina isso, Senhor Raimundo? É o pessoal que faz a manutenção ou é o pessoal de tráfico?

R – É o pessoal de tráfico com o pessoal da estação, que já conhece sobre isso e tem um documento do trem. O trem de carga tem um documento dizendo tantos vagões, tantas toneladas. Se chega numa estação e tem mais vagões a serem anexados ao trem, o auxiliar de estação ou o chefe de estação vai lá ao documento do trem chamado "Tabela do quadro de tração" e verifica se naquele trecho vai uma locomotiva ou vão duas. Ele sabe qual é a quantidade de tonelada que pode passar naquele trecho, porque senão ocasiona de chegar no trecho e a locomotiva não conseguir ultrapassar, aí vai fazer o que o pessoal chama de fracionar o trem: deixa uma parte dos vagões, vai levar uma lá, passa a inclinação, volta. Isso é uma operação perigosa porque tem que comunicar a estação, dizer que tem um pedaço de trem no meio do caminho, para não vir outro.

P/1 – Qual foi o impacto que teve, na manutenção, na área que o senhor trabalhava, com a suspensão de trens de passageiros?

R – Já quando suspenderam.. Ainda existe hoje o trem do Cabo. Trens de longo percurso não têm mais. Ah, diminuiu, mas alguns foram transferidos para outras cidades, Natal ainda teve uma época, João Pessoa ainda teve uma época, Maceió... Até um determinado tempo, mesmo sendo fora, os carros que trafegavam nessas localidades, para reparo geral, vinham todos para Jaboaão.

P/1 – Ainda vinham para cá?

R – É. Depois houve a separação na organização da empresa e toda a parte de subúrbio, de passageiro ficou subordinada à CBTU.

P/1 – Ah, e a manutenção ficou...

R – E aí ficou de fora.

P/1 – A manutenção era feita por eles...

R – Fazia atendimento de peças sobressalentes, Jaboaão.

P/1 – Vocês prestavam serviço para essa...

R – Mesmo assim era.

P/1 – O senhor falou que ainda pegou o processo de privatização. Como é que foi esse processo de privatização? Conta para a gente um pouquinho.

R – Essa ideia de privatização veio de muito tempo. Desde a década de 1980, eles já tinham algumas atitudes na empresa, alguns procedimentos que, depois, a gente chegou à conclusão que eram visando isso. Por exemplo, a Rede reduziu muito o número de trabalhadores criando esses planos de incentivo ao desligamento que existe por aí. O Banco do Brasil teve, a Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf) teve, não sei quem teve... Eram dados prêmios, eles até apelidaram de "Pato de Ouro". Você dava, por exemplo, vinte salários seus para você que já tinha tempo de aposentadoria ir embora, se aposentar. Então reduziram muito o quadro de pessoal, depois separaram passageiros de carga, já foi outra decisão que era visando isso. Depois dividiram a Rede Ferroviária em malhas para facilitar o arrendamento.

P/1 – Como essas malhas foram separadas aqui no Nordeste?

R – No Nordeste, a malha Nordeste foi criada. Juntou tudo e privatizou. Era uma coisa muito, muito irregular, atabalhado para se ver livre. Para se ter uma ideia, gastaram setenta milhões aqui em locomotivas, em cima de comunicação e arrendaram por 11,5 milhões. Quem é que faz isso? A pessoa vai gastar dez mil na casa e vai vender por três, por cinco? Não faz.

P/1 – Isso foi arrendado onde?

R – Aqui no Nordeste, para a CFN. São Paulo tem lá também as malhas do Sudeste. Teve a de Bauru, teve a de Minas Gerais, teve a de Porto Alegre. Dividiram as malhas e, a partir daí, fizeram leilão em bolsa de valores, pois arrendaram por 11,5 milhões.

P/1 – Como ficaram depois essas estruturas como as oficinas? Elas ficaram prestando serviços para essas...

R – Passou um período ainda servindo de estrutura, mas eles desativaram praticamente tudo e centralizaram o serviço de manutenção em Fortaleza. Uma decisão completamente equivocada porque se quebrasse um vagão em Cinco Pontas, naquela parte do engate, era difícil de trazer, tinha que trazê-lo amarrado de corrente. Ao invés de engate, que é projetado para suportar impacto, fecha, abre, correntes. Tinha que ser, muitas vezes, uma operação que a gente chamava trem de duas cabeças: uma locomotiva na ré e uma locomotiva na frente, porque os vagões ficavam meio soltos, queriam correr e se a corrente estourasse aqui, o vagão não ia embora porque a outra locomotiva estava lá, não deixava. Imagina, sair de um vagão quebrado aqui de Cinco Pontas ou de qualquer canto para ir até Fortaleza, dois dias e meio de viagem de trem de carga. Eu fiz uma viagem de inspeção, eu e mais três engenheiros. Nós fomos de trem de carga pra Fortaleza. Ia o carro dormitório, muito interessante.

P/2 – Como é que era esse carro dormitório?

R – Ah, com beliche, com um cozinheiro acompanhando a gente, interessante. Para dormir era uma certa dificuldade, mas depois a gente vai se adaptando. Eu escolhi o lugar melhor porque quem ficou de um lado com o beliche encostado aqui, quando o trem freava, a tendência é a pessoa querer cair. Eu fiquei do lado contrário e só quando o trem arrancava um pouquinho, assim, é que... Mas só que a frenagem é num período bem curto que vai acontecendo. A gente foi para Fortaleza, dois dias e meio de trem.. O pessoal ainda voltou de trem. Eu voltei de ônibus porque eu tinha um treinamento para iniciar e não dava tempo de eu vir de trem. Eu treinei muito maquinista, eu treinei muito o pessoal de estação e eu ia com o maior prazer porque isso me ajudava muito. O próprio maquinista saber operar o trem legal, de forma correta, provocava menos acidente e tal; o pessoal de estação que passava telegrama com a terminologia correta.

P/1 – Facilitava o teu trabalho.

R – É.

P/1 – Com o processo de privatização, quando eles transferem a manutenção para Fortaleza, eles desativam Werneck e o senhor vai trabalhar onde?

R – A maior parte foi demitida, todo mundo.

P/1 – E o senhor se aposentou?

R – Eu não podia ser demitido na época porque eu era do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Nordeste (Sindfer-Pe) e tinha estabilidade. Eles também ainda me deram atividades. Eu comecei a fazer uns serviços, preparei o curso de treinamento sobre auto de linha, aqueles carrinhos pequenos que os mestres de linha e os trabalhadores de linha andam. Ainda fiz algumas coisas, mas aí não dava certo porque eles queriam as coisas urgentes e quando a gente fazia, não levavam adiante: "Faça esse trabalho aqui, eu quero que faça dentro de um dia". Aí se criava um trabalho: "Eu vou fazer do jeito que deve ser feito, se levar um dia, vai levar um dia, ou talvez menos, não importa; agora, se não puder, vai passar uma semana..." Aí, eles acabaram com as atividades ferroviárias aqui todinhas. Se não fosse a estabilidade, eu teria sido demitido também, como o pessoal foi.

P/1 – Como foi esse processo de estabilidade? Vocês montaram o sindicato, como é que foi isso?

R – Já existia o sindicato. O sindicato ferroviário é de 1937.

P/1 – O senhor se sindicalizou?

R – Eu era sindicalizado e parece que em 1980, eu comecei fazendo parte da chapa, mas ainda trabalhava na engenharia. Inclusive, eu era mal olhado porque eles não achavam que engenheiro não podia...

P/1 – Qual era o seu...

R – Havia reação, mas eu como era muito dedicado e não dava brecha, né? Eles não tinham muito que...

P/1 – Qual era o nome do sindicato?

R – Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias do Nordeste, Sindfer. Ele, no começo, era dos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, mas depois foram criados sindicatos para cada Estado. O nome dele continua esse mesmo, mas é só Pernambuco agora. Ainda existe com dificuldades e tudo, mas existe. Eu faço parte, hoje em dia, da Secretaria do Aposentado. Eu sou o diretor da Secretaria do Aposentado do Sindicato do Aposentado, Sindfer. Na Secretaria tem eu, tem Dirceu Gomes, Zé Romão de Souza Sobrinho, Luiz Vieira e Benício Costa. Nós somos cinco aposentados na Secretaria do Aposentado.

P/1 – O senhor se casou em que período desse processo todo?

R – Eu casei em 1983. Eu me formei e ainda passei uns cinco anos solteiro.

P/1 – Como é o nome da sua esposa?

R – É Maria Antônia Costa Silva de Oliveira.

P/1 – O senhor a conheceu como?

R – Eu conheci através de uma tia dela. Eu era amigo do esposo da tia dela e eu a conheci lá, em Jaboatão mesmo. Eu morava nessa casa que eu moro. Pouco tempo depois a gente casou. Vou fazer 27 de casado, eu casei em 1983, dez de dezembro. A gente tem dois filhos, um de 25, que é Vitor Napoleão Silva de Oliveira e tem o outro mais novo que é Ítalo Diogo Silva de Oliveira.

P/1 – E os dois fizeram o quê?

R – O mais velho estava cursando administração, mas depois desistiu e está lá para decidir, eu acho que vai pra área de informática. O mais novo, que é Ítalo Diogo, está fazendo engenharia de pesca na Universidade Rural.

P/1 – Moram com o senhor?

R – Moram

P/1 – Para resumir toda essa sua experiência na Rede Ferroviária e se o senhor pudesse sintetizar, o que o senhor mais aprendeu no seu trabalho?

R – Eu aprendi que o ferroviário, de um modo geral, é uma pessoa muito dedicada, muito amiga. Uma grande experiência, fora a parte técnica, que isso poderia ser até em outra grande empresa. Mas o ferroviário em si é uma pessoa diferenciada, eu acredito, pela maneira de ser, pela espontaneidade, brincadeira, é uma pessoa alegre. Ninguém entrava numa oficina da Rede Ferroviária para não ganhar um apelido (risos).

P/1 – Me fala um pouquinho, o senhor se aposentou em que ano?

R – Em 2004.

P/1 – Como foi o processo de aposentadoria? O senhor ficou na Rede que o senhor estava falando pra gente e aí o senhor se aposentou?

R – Havia um certo incômodo e até estava me fazendo mal conviver nos lugares que eu convivi, que funcionava tão a contento, aí ver aquela coisa totalmente abandonada, sem funcionar, as práticas completamente erradas, a gente tanto brigava, se dispunha com as pessoas para coisa correr a contento, de acordo como devia ser. Mas isso também não ficava com indiferença, era questão profissional. E de repente, você vê aquilo tudo deteriorado, isso faz um mal muito grande. Eu já me sentia muito mal na CFN, uma situação ruim mesmo. Depois chegou a época, eu concluí o tempo, eu dei entrada, inclusive o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) encrencou um pouco, mas depois eu consegui. Tanto que eu estava certo que depois que eu me aposentei eu entrei com uma ação e eles agora vão pagar uma nota por conta de negar... Como eu estava trabalhando, mesmo com a situação ruim, trabalhando não, estava com vínculo empregatício; mas eu ainda passei cinco anos com essa briga com o INSS. Quando resolveu entrei com uma ação na justiça e já está tudo praticamente resolvido, a nível de Brasília. Eu me aposentei e nunca deixei de ter atividades. Como eu já vinha com a atividade sindical, a gente não sentiu muito, quer dizer, não houve descontinuidade, porque a pessoa, às vezes, se aposenta e fica meio perdida, olhando para o tempo. Comigo nunca aconteceu que eu sou uma pessoa meio inquieta, tanto que eu gosto muito de música, mas nunca aprendi violão porque precisava de dedicação, parar. E isso aí atrapalhou. Mas eu não estava gostando nada da ferrovia, mas não parei. Continuo com o sindicato, não quero muita atividade. Fui chamado para trabalhar em Natal, logo que eu me aposentei, na CBTU, cargo de confiança e não aceitei porque achava que não devia mais porque ia ter que estar viajando semanalmente pelas Estradas de Rodagens Federais (BRs) e eu entendo viajar aqui nessas Brs é uma aventura, pode dar certo, como pode não dar. Fiquei por aqui mesmo, aí tem essas atividades, às vezes, de treinamento na própria RFFSA, na CBTU, no caso, e há pouco tempo, o vínculo com a Universidade Federal Rural daqui de Pernambuco. De segunda e terça eu tenho o atendimento ao pessoal aposentado e pensionista, inclusive na sede do Centro Social dos Ferroviários, em Jaboatão. Pela manhã, a gente atende lá o pessoal, problema de aposentadoria, alguma questão de justiça. A gente tem essa atividade e não para, não. Eram terças e quintas, mas como eu gosto muito de viajar, eu coloquei para segunda e terça porque eu estava ficando muito preso. Então, eu atendo segunda, terça e já estou livre, terça de tarde e já posso viajar por aqui e tal.

P/1 – Isso é do sindicato?

R – É no sindicato. A parte ferroviária, agora mesmo eu estou sendo requisitado para fazer um serviço para uma empresa que está no pátio da CBTU, na oficina. Uma área que não é específica minha, mas vai ter uma parte específica que é soldagem, essas coisas tudo, e a outra é da via permanente, mas eu tenho uns amigos que trabalhavam na via permanente e eu estou juntando um grupo para ver se a gente vai prestar esse serviço.

P/1 – Como ficou a oficina de Jaboatão?

R – Tanto do pátio de Cinco Pontas, a oficina está praticamente fechada, como a oficina de Werneck está fechada, só funciona lá uma parte da CBTU. A oficina de Jaboatão também está fechada. Há uma perspectiva agora de se aproveitar o espaço de Jaboatão para localizar a feira do Segundo Distrito. Também eu fui requisitado lá agora a pouco, eu vou gravar um grupo musical que tem aqui, Cascabulho, eles vão gravar o DVD e vão utilizar a estrutura lá da oficina de Jaboatão, juntamente com a prefeitura, eles estão tentando viabilizar recursos para fazer. É uma estrutura muito bonita, toda fundida, toda arrebizada e o que é mais impressionante, as estruturas foram fundidas na Inglaterra, vieram pra cá de navio, montaram e deu tudo certinho. Se tiverem oportunidade de ver, façam uma visita em Jaboatão que é muito importante ver o cenário, é realmente

um cenário.

P/1 – Para ir finalizando, Senhor Raimundo, o que significou para o senhor ter trabalhado na ferrovia?

R – Eu vou ser um pouco poético, foi embarcar num trem de muita satisfação. Ter trabalhado na ferrovia me deu uma amplitude pela própria grandiosidade da empresa. Ela tinha uma estrutura que era invejável. A gente aprendeu muito no relacionamento com as pessoas. Eu, como era muito preocupado, como eu já disse, de dar um tratamento individualizado, já que cada ser humano é diferente, eu tentava me aproximar o máximo. Para mim, foi uma felicidade muito grande e ainda está dando hoje. Porque se eu não tivesse trabalhando na ferrovia, eu nem estaria aqui conversando com vocês (risos).

P/1 – Se hoje fôssemos retomar a Rede Ferroviária brasileira, o que precisaria ser feito?

R – Olha, a estrutura era só retomar, reativar o modelo que existia. A dificuldade de retomada, aí sim seria uma grande dificuldade, é que a memória ferroviária que praticamente está desaparecendo. Já no final, nesses planos de incentivo, eles não se preocuparam com a formação de mão-de-obra, porque não é uma coisa que vai ali na rua e contrata. Você não chega no electricista, contrata o electricista e ele vai trabalhar na electricidade de locomotiva. Tem funções bem específicas da ferrovia e uma das dificuldades seria isso. É tanto que quando eu estive no encontro da CBTU em Natal, eu fui assistir como convidado por eles, já depois de aposentado, eu fiz uma colocação exatamente levantando essa questão que eu ouvi falando muita coisa, falando de recurso, de comprar trem, comprar Veículos Leves sobre Trilhos (VLTs), mas eu não ouvi nenhum comentário com relação à formação de mão-de-obra. Isso é preocupante. Com certeza eu não faria nenhuma objeção, não criaria nenhum empecilho em ajudar nessa questão de formação de nova mão-de-obra, porque tive oportunidade, aproveitei e adquiri muito conhecimento de ferrovia.

P/1 – Eu vou fazer uma pergunta que é mais opinativa. Por que a Rede Ferroviária Brasileira não deu certo? Por que ela não deu continuidade como deu em outros países como França, Inglaterra ou mesmo Estados Unidos?

R – Olha, na minha opinião, a ferrovia sempre deu certo. Essa história de que a ferrovia dava prejuízo, quem queria desmoralizar a Rede contribuiu para isso, eliminando recursos, encurtando, criando planos de incentivo a desligamento. A mão-de-obra qualificada que havia experiente, de repente foi embora não deixando ninguém no lugar, isso contribuiu para que houvesse queda no sistema de manutenção, na qualidade. O básico mesmo que eu acho que foi o motivo maior foi a falta de uma política de transporte nacional que valorizasse o trem. Porque não se concebe que um país com essa dimensão se dê ao luxo de trazer móveis de caminhão do Rio Grande do Sul para o Rio Grande do Norte, quando deveria ser feito através de trem. Aqui a gente tem um exemplo muito concreto de que quando o governo quer, ele faz as coisas bem feitas, porque ele conseguiu dinheiro para modernizar, ampliar as usinas, mas obrigando, tendo como contrapartida, que haveria a obrigatoriedade de tirar o açúcar demerara, aquele açúcar escuro, de trem. São decisões desse tipo que foi feita aqui no local, foi federal a decisão, mas foi feita aqui em Pernambuco. São decisões desse tipo que teriam dado ênfase a ferrovia. Por exemplo, tem países que você não transporta por rodovia acima de duzentos quilômetros. É uma política de transporte. Obrigatoriamente tem que ser feita pelo trem. Mas, ao contrário, a gente vem a questão política de lobby, de grandes grupos. Se você olhar, os maiores lobistas do país são as construtoras e elas praticamente não têm mão-de-obra de ferrovia porque o custo é o investimento inicial, é muito cara a ferrovia. Mas é uma coisa que depois a manutenção é menor e deterioriza menos. Os lobbys das construtoras para abrir estradas para frente de trabalho, tudo multinacional, a maioria; os lobbys dos fabricantes de caminhões, fabricantes de ônibus, multinacionais de pneus, multinacionais do petróleo. Eu não falei nem na questão de que o Brasil se diz autossuficiente, mas há muito tempo ele já não era autossuficiente e a ferrovia já era relegada. Como é que se dá ao luxo de você não ter petróleo suficiente e você deixar de transportar por ferrovia que economizava para transportar de caminhão? Uma carreta gasta um litro de diesel, um quilômetro por litro; uma locomotiva que está acertadinha, que sai de reparo, ela gasta dois litros e meio por quilômetro. Mas veja a diferença para o que ela transporta para o que uma carreta transporta. Qualquer leigo fazendo uma continha rápida sabe que a ferrovia ganha disparado da rodovia. Na questão de acidente, a questão do meio ambiente, a ferrovia ganha disparado.

P/1 – O senhor tocou num ponto, como é que era feito o abastecimento das locomotivas?

R – O abastecimento das locomotivas? Vários pontos ao longo da linha dispunham dos postos de abastecimento, uma pequena estrutura como se fosse um posto com reservatórios superiores, com todas as especificações técnicas de segurança e área isolada. As locomotivas paravam.. Em Arcoverde tinha, Salgueiro tinha, Cinco Pontas tem ainda. E a autonomia das locomotivas é alta, mas é porque o consumo também.. No reservatório dela dá 2400 litros.

P/1 – Ela consegue fazer quantos quilômetros...

R – Quando ela está acertadinha, seria o quê? Seria dois litros e meio por cada quilômetro, então é na faixa de quase mil e poucos.

P/1 – E a questão da bitola? Porque o que fica pro leigo é que o problema é a bitola.

R – A bitola normalmente... Aqui toda bitola era de um metro, com exceção do metrô. A bitola larga dá mais estabilidade, a questão do jogo lateral. Dependendo do tipo de carga que vai trafegar, dependendo da capacidade dos vagões, a Vale do Rio Doce tem vagões de 112 toneladas. Aqui, os maiores que trafegavam eram de oitenta. Já viu que era uma diferença considerável. Normalmente, as ferrovias novas são todas com bitola larga, que dão mais condições de operação. A bitola métrica já está dizendo que é de um metro, de centro do trilho ao centro do trilho, em cima. A bitola larga é de um metro e sessenta. Os vagões de alta capacidade, de maior capacidade de tonelada, normalmente, são de bitola larga porque aí distribui melhor, o trilho é mais reforçado também.

P/1 – Essa coisa do tráfego, por exemplo, se fôssemos trazer cargas de móveis do Sul para o Nordeste essa coisa da bitola não seria um problema?

R – Seria um problema, mas aí seria facilmente resolvido, porque na própria Vale do Rio Doce em Carajás tem um trecho de linha lá que pegava RFFSA e Vale do Rio Doce, eles criaram um sistema altamente interessante que o trem de bitola larga vem, passa; o trem de bitola estreita também passa. Eles conseguiram lá fazer um sistema de caixa de manobra com aquelas chaves que mudam a linha, o cara vai entrar pra um lado e entra pro outro. Eles fizeram de uma forma que o trem de bitola larga e de bitola estreita trafegam. A engenharia resolveria esse problema, agora haveria dificuldade na questão dos vagões.

P/1 – Teria que mudar, teria de adquirir novos vagões.

R – É. Aí seria uma coisa mais complicada.

P/1 – Faltou alguma coisa que o senhor gostaria de comentar e que a gente não falou?

R – Não, acredito que não. Em termos da ferrovia... Claro que diante do assunto, é um assunto muito amplo, muito rico e cheio de pormenores. Mas eu acho que no geral a gente fez uma abordagem que vai, com certeza, pra quem ouvir, pra quem ler ter uma ideia de como era. E também da empolgação, da satisfação de eu estar falando desse assunto, que é uma coisa que me faz bem, principalmente, dando uma ênfase aquilo que a gente gostava de fazer e de trabalhar e teve uma oportunidade muito grande.

P/1 – Para o senhor qual é a importância de um trabalho como esse de registrar a memória da Rede Ferroviária de Pernambuco?

R – Ah, eu acho de extrema importância porque é muito bom a gente saber o que foi o ontem, não é? Pelo visto, vocês estão, não especificamente comigo, buscando informações ou pessoas que viveram mesmo, que tenham sido de fora da ferrovia, como foi o caso do entrevistado anterior, mas também profissionais que tiveram essa experiência maravilhosa e que fica registrado até para saber como foi a oficina de Jaboatão, o que era. Porque daqui a pouco vai ser outra coisa e as futuras gerações vão chegar e dizer: “O que foi isso aqui?” A gente tem exemplos de situações, por exemplo, a fundição no Rio de Janeiro, hoje em dia, é um espaço cultural, mas que foi uma fundição enorme. Em São Paulo, também. Eu defendo com todas as armas que eu puder que a preservação seja feita, o registro seja feito que é pra gente ter oportunidade... A pessoa esquecer o passado é meio complicado, vai errar várias vezes mais pra frente, não é?

P/1 – Para finalizar, o que o senhor achou de ter participado dessa entrevista?

Ra – É. Eu disse que a Rede tinha me dado várias oportunidades de conhecimentos, de viagens, de conhecer pessoas e ela, mesmo extinta através de decreto oficialmente, ainda me proporcionou esse encontro, essa conversa. Eu queria agradecer a vocês porque a forma como eu me expressei foi feita como eu faço com pessoas que eu tenho muita convivência, assim, essa franqueza... Vocês me deixaram bastante a vontade e eu espero ter contribuído para o intento de vocês, que é de uma importância enorme. Agradeço pela ferrovia e agradeço em meu nome pela oportunidade que vocês me deram.

P/1 – Eu agradeço em nome do Museu da Pessoa e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) pela sua participação, foi muito boa.

R – Eu queria até agradecer, porque eu sei que o contato que foi feito de vocês a gente não fez referência. Mas eu queria agradecer a Maria Emília Lopes Freire porque eu sei que ela é quem fez a ponte com vocês. Eu tenho um material aqui para vocês darem uma olhada e, depois, eu fico à disposição para tentar fazer o contato com alguém e ajudar vocês. Para mim foi muito legal saber que tem pessoas no Brasil preocupadas em resgatar essa história ferroviária.

P/1 – Obrigada.