

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

50 Anos da Volkswagen no Brasil (VW)

Desenhando uma história

História de [Luiz Alberto Veiga](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 08/07/2020

Projeto 50 Anos da Volkswagen no Brasil

Entrevistado por Beth e Judith

Depoimento de Luiz Alberto Veiga

São Paulo, 16 de agosto de 2002

Código VW_HV017

Realização Museu da Pessoa

Revisado por Letícia Maiumi Mendonça

P/1 – Boa tarde, Veiga, já quero ir te agradecendo por você ter vindo, e eu gostaria que você falasse seu nome, data e local de nascimento.

R – Meu nome é Luiz Alberto Veiga, eu nasci no dia 05 de junho de 1953. Nasci em São Paulo, mas mais ou menos por acidente, minha vida toda eu passei em São Caetano do Sul, e é isso.

P/1 – Veiga, a sua família, os seus pais, os seus avós, de onde eles são, qual é a sua descendência?

R – Ok! A maioria dos avós é espanhola e só o meu avô por parte de pai que é português. Eles chegaram no Brasil para uma vida nova e cada um deles ou cada casal teve um monte de filhos, que nem sei exatamente quantos. Acho que cinco, um; seis ou sete, o outro. Eles se fixaram, a princípio, por parte da minha mãe, eles foram plantar café no interior de São Paulo. Por parte do meu pai, o português, que era o meu avô, o Antônio, ele era açougueiro, e depois, por parte da mãe também se mudou aqui para São Paulo, mas ele já estava com uma certa idade e os filhos já começaram a se virar sozinhos. Minha mãe conheceu meu pai. Aí começa a história um pouquinho com automóvel, porque o meu pai, ele trabalhou... No dia em que ele casou, ou no dia seguinte que ele casou, praticamente, ele foi chamado pela General Motors, nossa concorrente, mas que tem muito a ver com a história automobilística brasileira, e meu pai trabalhou 37 anos na General Motors. Ele terminou a carreira dele como gerente da parte de construção civil. Ele construiu a fábrica de São José de Campos, o campo de provas da General Motors, então tem bastante experiência na construção de fábricas. E essa paixão por desenho começou com o meu pai. Meu pai era desenhista. Não só desenho arquitetônico, mas também ele desenhava, muito bem, desenho livre. Então, eu tenho desenhos meus com 2 anos de idade que meu pai guardava. Ele trabalhava à noite, tinha uma prancheta e um escritorzinho. À noite ele desenhava e eu ficava com ele lá, desenhando também. Então, ele tem desenhos meus de 2 anos, quando eu tinha 2 anos de idade. Então, assim, comecei a desenhar muito cedo, o que é importante, já que eu não acredito muito na história de talento. Eu sou mais partidário do exercício do que do talento. Por isso mesmo eu tenho uma vantagem, porque eu comecei a desenhar muito cedo. Aí depois, com 16 anos de idade, através da General Motors, eu entrei no Senai [Serviço Nacional de Aprendizagem Nacional]. Toda a minha base técnica começou aí, porque eu estudei para ser modelador técnico. E para ser um modelador técnico você precisa conhecer muito bem o desenho técnico. Então essa foi uma parte importante, porque foi, vamos dizer assim, a primeira vivência com a tecnologia, com o desenho técnico, como produzir alguma coisa, uma peça, um produto, tal. Então, também bastante cedo, acho que com 14 anos, eu comecei a trabalhar. Eu já podia estar aposentado faz tempo, porque por tempo de trabalho eu já tenho mais de 35 anos (risos). De qualquer maneira, foi muito importante como formação técnica, o Senai. E depois eu fazia paralelamente a escola normal, mas eu

nunca fui muito aplicado na escola, sempre fui extremamente vagabundo em algumas matérias. Eu mal e mal terminei o ginásio. Depois eu comecei a fazer um curso, já queria me voltar mais para a arte, comecei a fazer um curso na Escola de Belas Artes. Estudei três anos Escola de Belas Artes. Pintura e belas artes em geral. Você tem uma visão praticamente total das artes plásticas: escultura, pintura. E nessa mesma época, também, eu estudei música, estudei regência. Porque música eu estudei desde acho que 12, 10 anos de idade, eu comecei a tocar piano. Mas depois eu também fiz curso de regência na Fundação das Artes de São Caetano do Sul. Então, a minha vida esteve sempre girando em volta ou do desenho, ou artes plásticas ou música. Num certo momento, eu comecei a trabalhar já na General Motors, como ilustrador técnico, graças a esse meu conhecimento, tanto da parte artística como da parte técnica. E para essa profissão você precisa conhecer profundamente automóveis, precisa conhecer profundamente o desenho técnico, porque você faz um desenho tridimensional baseado em um desenho ortogonal, que é aquele desenho técnico. Aquele monte de linha, a maioria das pessoas não entende. Então, isso foi muito importante para reforçar toda a parte de conhecimento do automóvel peça por peça, inclusive parte de motor, câmbio, suspensão, carroceria, como é que monta uma carroceria. Foi uma parte bastante importante para mim, como designer. No Brasil, nessa época não existia a escola de design. Eu, pelo menos, nunca tinha ouvido falar. E muito menos design automobilístico, ou como a gente chama, design transportation. Isso aí, até hoje, não existe no Brasil, uma escola de design transportation. Mas eu, por causa dessas coincidências, acabei tendo uma formação ideal para um designer de automóveis. Porque eu tinha um fundamento técnico muito grande, muito forte e tinha também as Belas Artes que é a parte artística, a parte de criatividade, técnicas de materiais. Mais ou menos assim que aconteceu a minha formação. Até um certo momento eu troquei muito General Motors, Volkswagen. . . Eu trabalhei três vezes na Volkswagen. Duas delas como ilustrador técnico. Porque eu troquei muitas vezes da Volkswagen. Até tem um caso interessante, uma das vezes, a primeira vez que eu saí da Volkswagen, eu saí para andar de mochila nas costas. Então, eu fiquei seis meses andando de mochila pelo Brasil. Foi uma experiência muito importante para mim como pessoa. Morando nas praias, a maioria do trajeto foi na costa brasileira. Então, foi muito interessante, muito importante, nesse momento, ter essa vivência.

P/1 – Veiga, a primeira vez que você entrou na Volkswagen, você lembra como foi essa sua entrada?

R – Lembro. Eu tinha já trabalhado mais de um ano e meio na General Motors como ilustrador técnico. Só que a GM tinha uma tecnologia, não é bem tecnologia, mas ela tinha uma maneira de fazer a ilustração técnica sem uma precisão técnica. E lá, eu conhecendo o pessoal, o métier da ilustração técnica, eu fiquei sabendo que a Volkswagen estava formando um grupo muito forte de ilustração técnica para dar apoio à parte de manufatura e que o sistema que a Volkswagen estava desenvolvendo era um sistema muito mais preciso, era uma novidade no mercado. Então, eu acabei sendo indicado para o chefe lá da Volkswagen, que era na época o Valdecir Carlos Vargas e realmente consegui um lugar lá. E me adaptei muito bem, me saí muito bem, porque eu tinha toda essa facilidade de desenhar a mão, eu acabei sendo o layout man do departamento, que seria o cara que vai lá na linha, observa, monta o layout da página e depois dá esse layout para os outros ilustradores executarem um trabalho com precisão, com instrumentos e tal. Acabei me destacando por essa habilidade. Me dei muito bem, fiz muitos amigos. O Valdecir Carlos Vargas, o Vargas, era meu vizinho em Perube. De vez em quando encontro com ele ainda. Esse foi o meu primeiro contato com a Volkswagen.

P/2 – Veiga, eu queria que você falasse um pouco sobre a dimensão deste trabalho de ilustrador técnico. Você falou existia uma necessidade dessa ilustração técnica na própria linha de produção. Fala um pouco sobre isso.

R – É o seguinte: a ilustração técnica, ela basicamente servia para se montar os manuais de instrução. Manuais de instrução de montagem do produto. Você fazia aquelas famosas vistas explodidas. Qual é a peça que vem primeiro, depois vem outra aqui, quantas pontes de solda você tem que dar nessa aqui. Isso forma um subconjunto. Esse subconjunto se une com outros subconjuntos e levam seiscentas pontes de soldas, sei lá quantas, formam um outro conjunto grande, que depois vai compor a carroceria de um carro, por exemplo. Ou tem a porta, parte de chapa, a que vai montar depois primeiro uma película para proteção contra a poeira, depois vem a montagem do mecanismo de fechadura fixo com três parafusos, depois vem uma cobertura final, com um arremate aqui, um arremate ali. Então, é realmente ensinar visualmente para o pessoal de montagem, tanto de carroceria, montagem final, como também motor. Por exemplo, eu desenhei muito um câmbio inteiro explodido. Todas as engrenagens, qual é a ordem de montagem. Um trabalho de maluco. Mas muito interessante, porque com o tempo você acaba conhecendo profundamente o que é um carro. Tem muitos designers que hoje saem, vamos dizer, do Art Center College, da Califórnia, que você paga 100 mil dólares por mês para fazer esse curso, e o cara nem sabe que existe um mecanismo que levanta o vidro lá dentro. Sai muito cru. Essa experiência e técnica acabaram me dando uma cancha muito grande, um know how técnico. Um know how que eu acho que no Brasil, poucas pessoas tiveram chance de ter. Mas eu tive por causa desse tempo que eu passei na modelação técnica, tempo que eu passei na ferramentaria, prensa. Na época do Senai eu passei por todas as áreas de construção de ferramentas, de construção das peças. Depois mais tarde na ilustração técnica eu acabei aprendendo como se monta um carro em detalhes.

P/1 – E essa ilustração técnica, ela tinha um padrão alemão? Como era essa ilustração técnica?

R – O padrão não tem muito segredo. Mas na época, a novidade era a seguinte: o Vargas construiu uma rede; se você olhasse, é uma rede quadriculada, que você tinha em uma posição assim, é lógico, tudo bidimensional; nós estamos falando ainda de folha de papel; então, esta rede estava lá em uma certa posição, você tinha os quadrantes de largura, os quadrantes de comprimento e os quadrantes de altura. Então, a novidade é que a gente desenhava cada peça na sua posição dentro do espaço do automóvel. Se eu ia desenhar, por exemplo, uma alavanca de câmbio, a gente sempre a desenhava dentro dessa rede, na posição certa que ela estava sendo montada no carro. Então, um montava lá a alavanca de câmbio, outro desenhava o câmbio, outro desenhava o assoalho. Mas se você pegasse os três desenhos e posicionasse um em cima do outro, cada um ia dar certinho a montagem de uma peça para a outra. Porque a novidade era que nós desenhávamos todas as peças baseadas nessa rede, onde tinha comprimento, largura e altura. Essa é a base, mais ou menos, do que existe hoje para o desenho tridimensional, para o desenho

de computador, que também se trabalha no espaço. Mas na época era feito tudo à mão, era tudo com pontinho, era uma loucura. Então tinha uns especialistas que posicionavam essas peças no espaço e tal. Cada um tinha a sua especialidade. A minha era de montar os layouts. Foi muito bom, muito importante para mim.

P/1 – Seu Veiga, essa foi a sua primeira entrada para a Volkswagen, né?

R – Isso.

P/1 – O senhor ficou quanto tempo?

R – Na primeira entrada na Volkswagen, eu fiquei um ano e meio. Me revolttei com o mundo, saí para andar de mochila. Pedi a conta, meu chefe não acreditou. Quando eu voltei de mochila, semidestruído, lógico, depois de seis meses andando jogado por aí, eu me recuperei em uma semana e voltei para a General Motors, novamente. Porque graças a Deus, sempre entrei e saí de todas as companhias numa boa. Eu trabalhei lá novamente com o Leandro, na engenharia da General Motors e depois de um ano, um ano e pouco, o Vargas me chamou novamente na Volkswagen. Quer dizer, para mim foi ótimo, porque essas viradas que eu dei aumentou bastante o meu salário. Eu era um cara meio cobiçado. Eu era um dos experts em ilustração, e com isso, cada vez que eu entrava e saía, ganhava um pouco mais. Meu salário sempre foi um salário bastante razoável, dentro desta categoria. E a Volkswagen, eu tive uma impressão muito boa, gostava muito de trabalhar lá. Pelo gigantismo da companhia, uma coisa assim diferente da GM, completamente diferente. O sistema alemão, um sistema também completamente diferente. E então trabalhei duas vezes antes de partir para ser um designer.

P/1 – Deixa eu falar um pouco sobre isso?

R – Hum, hum.

P/1 – Essa expressão, o conceito de designer, já existia nessa época?

R – Olha, na realidade não era chamado designer, ele era chamado de estilista. Estilista de automóvel. Porque nessa época, você lembra, os carros não eram voltados para a funcionalidade, eles eram muito mais objetos meio irracionais, pesados, principalmente os americanos com aqueles desenhos rabo-de-peixe. O desenho que vinha da Europa era um pouco mais funcional, mas foi, mais ou menos, nessa época, que começou a existir o termo designer. O primeiro emprego que eu tive como designer, era como estilista, foi na Chrysler do Brasil. E eu atendi a um chamado de jornal. Não fui indicado, nada. Quer dizer, isso também foi um milagre. Um dia veio um amigo meu e falou: “Olha, a Chrysler está precisando de designer, por que você não tenta?” Porque meu sonho, aliás, é uma coisa que eu esqueci de falar, eu decidi muito cedo por essa profissão de designer. Antes ainda de entrar no Senai. Eu devia ter uns 10, 12 anos de idade, o meu pai me levou no Departamento de Design da General Motors. E ali eu vi o que eu queria ser. Eu descobri, naquele momento, que aquilo é o que eu queria fazer. E isso ficou na minha cabeça e durante todos esses anos, inconscientemente, eu estava procurando essa oportunidade chegar. E um dia chegou. Veio na minha mesa. O cara trouxe e falou: “Está aqui, esse aqui está procurando designer. Por que você não vai lá ver?” Aí eu tentei. Era o Celso Lamas, o chefe de design da Chrysler. Eu fiz os testes e depois ele me telefonou e falou: “Olha, você desenha muito bem, tem um potencial muito bom, mas você não tem experiência como designer, nós escolhemos um cara mais experiente que veio da General Motors.” Tudo bem. Aí passaram-se três meses, ele me ligou novamente: “Olha, o cara da GM dorme, peguei ele dormindo no estúdio. É um cara que não tem a menor produção, não tem espírito, não tem nada. Eu acho que você tem muito potencial. Tenho certeza que você, se eu te der uns toques, você vai desenvolver rapidamente. Então, está interessado ainda?” Falei: “Mas é lógico.” Aí mudei para a Chrysler. Saí novamente da Volkswagen para ir para a Chrysler. E lá na Chrysler eu conheci realmente a técnica de desenhar automóveis, que é uma técnica completamente diferente da ilustração e mesmo do desenho artístico. Qualquer outro tipo de desenho. É uma técnica toda especial, com materiais também especiais, que eu nunca tinha ouvido falar na vida. O que é um papel vellum, o que é um marcador, o que é um aerógrafo. Esse uso de materiais para design automobilístico era uma coisa completamente desconhecida para mim. Mas o Celso Lamas me ensinou como desenhar, como eram as técnicas, e eu disparei. Comecei a trabalhar que nem um maluco. Aí é o destino, depois de algum tempo, nós fomos transferidos, o design estava meio ameaçado na Chrysler, fomos transferidos para Santo André. Nessa transferência, já houve a compra da Chrysler pela Volkswagen. A Volkswagen Caminhões comprou a Chrysler. Estou eu lá de novo na Volkswagen, pela terceira vez (risos), E outra coisa interessante que aconteceu nessa época: a Volkswagen Caminhões decidiu e nós desenhamos o primeiro caminhão Volkswagen leve aqui no Brasil. Desenhamos não só no papel, fizemos o modelo e implementamos esse modelo na produção. Esse foi meu primeiro trabalho realmente forte de desenhar uma coisa, um produto e sair, depois ver o produto na rua. Meu primeiro produto desenhado por mim, acompanhado, modelado. Chegou um momento, quando nós terminamos esse primeiro trabalho, a Volkswagen Caminhões decidiu fechar o estúdio. Então, um belo dia, o meu chefe, o Celso, veio lá, chamou todo mundo do estúdio, os modeladores, os tapeceiros, as meninas de color trim, o pessoal da parte técnica. Eram 15 pessoas, acho eu. Então, ele falou: “Olha, pessoal, está todo mundo despedido, menos o Veiga e o outro lá da parte técnica.” Não sei por que eu acabei ficando dentro do estúdio. Então eu passei, acho que quase um ano dentro daquele estúdio sozinho. Eu ia de manhã cedo para lá, entrava, aquele estúdio monstruoso, enorme, vazio, então eu ficava desenhando, desenhando, desenhando. Essa foi uma época que eu realmente desenvolvi a parte de desenho ao máximo que podia. Porque nós tínhamos uma sala lotada de materiais importados, papel da melhor categoria e eu não tinha nada para fazer. Então eu ficava

desenhando, desenhando. Às vezes, o Fernando Almeida, que era o diretor de engenharia, me chamava para um serviço especial: “Olha, o pessoal lá de Caxias quer fazer um ônibus assim, assim, assado.” Aí eu ia para Caxias, fazia aquele trabalho junto com os caras e voltava. Eu lá de novo no estúdio, sozinho. Cada mês que eu ia receber o meu pagamento eu não sabia se o meu pagamento realmente ia chegar ou não, porque eu pensei que tinham esquecido de mim lá. Mas foi importante para mim nessa época, mesmo eu estando sozinho, porque eu tive oportunidade de desenvolver muito a minha técnica de desenho. Particpei de alguns pequenos projetos. Fizemos um caminhão canaviêiro, específico para o transporte de cana. E microbus, qualquer coisa desse tipo. E também fazia alguns biscates, como a gente chama, para o diretor de engenharia, porque ele era um piloto, ele era um analista de aviação também, escrevia para uma revista, e eu ilustrava as reportagens dele. Então volta e meia ele me chamava: “Ô, Veiga, é o seguinte, eu estou testando esse avião assim, assim e assado. Dá para você fazer uma ilustração para mim?” Então também acabei ilustrando aviões.

P/1 – Veiga, na Chrysler, como designer, você o caminhão leve...

R – ... Hum, hum

P/1 – E quando foi para a Volkswagen, qual foi o primeiro carro?

R – Então, aí é que está. Na sequência, um belo dia, estou lá sozinho no estúdio, vem o nosso ex-tapeceiro, que aliás trabalha até hoje lá em Resende, na Caminhões, que chama Osmar Baleone. falou: “Veiga, o pessoal da Volkswagen do Brasil, de automóveis, pediu para eu desenvolver um interior de couro para um carro especial, um Voyage especial, que eles querem fazer de couro. Pediram para mim, porque eles sabem que eu sei trabalhar muito bem com couro. Só que eu sozinho não sou capaz de fazer tudo. Preciso de uma referência, de um desenho. Você podia fazer para mim um desenho, criar um desenho e aí eu vou fazer esse desenho, executar.” Falei: “Legal!” Então eu criei um figurino para esse banco, dei para ele fazer, para ele confeccionar os bancos, e eu montei, dentro do design ali, uma sala, uma apresentação. Fiz esquetes enormes, justamente porque eu tinha muito espaço e material, do que seria esse carro na minha cabeça. Então montamos um pequeno show para o pessoal da Volkswagen. Aí um belo dia o pessoal veio ver. A hora que o cara olhou, era o chefe de design da Volkswagen, o Hix, ele olhou e falou: “Eu quero todo esse material hoje lá na Volkswagen do Brasil, porque eu quero apresentar isso para o diretor.” Que era o doutor Schmidt, era o diretor de engenharia. Então nós levamos tudo isso de novo para a Volkswagen, e eu entrei lá na Volkswagen e não saí mais. Fiquei por lá mesmo. Ainda fiquei trabalhando alguns meses na Volkswagen Automóveis, recebendo da Volkswagen Caminhões. Depois disso, fui transferido de novo para a Volkswagen do Brasil na área de design.

P/1 – Eu acho que você pode continuar.

R – Vou continuar então, na sequência, vai! Nessa fase, eu tinha a experiência. Tinha acumulado a experiência vinda, praticamente, só do Celso Lamas e daqueles meus companheiros lá da Chrysler, que era uma escola americana de design. É um tipo de desenhar, um tipo de interpretar o desenho da escola americana, porque a Chrysler é uma escola americana de desenho. Então na Volkswagen eu comecei a ter outros inputs. E eu tive dois felizes acidentes que aconteceram comigo: um foi que havia uma reunião muito grande para se decidir um carro do Salão do Automóvel e o doutor Schmidt pediu uma ilustração rápida, para ilustrar essas ideias que eles estavam tendo. Então, eu fiz uma ilustração enorme, muito rápida, coisa de 15, 20 minutos, e levei na sala para ele; ele já prestou atenção em mim. E a segunda, nós estávamos preparando também um carro para o Salão, esperando um pintor, sábado, já era depois do almoço, o pintor não vinha, aí eu e o Gerson Barone, que está comigo até hoje, falamos: “Vamos pintar nós mesmos.” E começamos a pintar, todo mundo parou para ver a desgraça. Eu nunca tinha pintado um carro (risos), a minha ideia era fazer um degradê de cores, começava no azul, terminava no laranja. Então você tinha, ainda com a tinta seca, que mudar a cor, um negócio meio arriscado, mas nós íamos fazer. E nessa, nós estávamos lá e chega de novo o Schmidt. Ele já de cara falou: “Só vocês dois trabalham aqui? E o resto?” Essa foi uma coincidência, acidentes, que acabaram chamando a atenção do diretor para mim. E depois disso, ele me chamou e falou: “Veiga, você sabe falar inglês?” “Sei.” Não sabia nada: “Sei, sei, falo sim.” Sabia, mas tipo assim, tipo escolinha. Não tinha nada a ver, falou: “Muito bem, então você vai para os Estados Unidos.” Essa foi minha primeira experiência internacional. Eu fui para os Estados Unidos fazer um clinic test daquele carro, o Voyage, que ia para os Estados Unidos. Esqueci o nome.

P/1 – Fox.

R – Isso, o Fox, Voyage Fox. Imagina: primeira vez que eu tinha saído do Brasil, e fomos acompanhar esse clinic test, e também aprendi muita coisa nessa fase. E aí ele começou a me mandar para a Alemanha. E, eu fui trabalhar na Alemanha por um tempo. Iniciei um trabalho lá, ele me chamou correndo: “Veiga, eu quero que você faça um Volkswagen em cima de um Escort. Pegue um Escort e faça um Volkswagen em cima.” “Você está ficando doido ou o que?” Mas aí já tinha a união da Volkswagen com a Ford, a Autolatina já estava nascendo. Então, nós começamos esses primeiros desenvolvimentos. Aí eu fui para os Estados Unidos e fiquei lá desenhando acho que uns três ou quatro meses, desenhando esse modelo que era uma plataforma do Escort. Fiz um carro de massa. Só que depois que terminei esse trabalho, eles acharam que essa proposta não devia mais usar a plataforma antiga, mas sim a plataforma nova, do novo Escort, que ainda nem tinha sido lançada. E como a Ford não queria nos dar essas informações, nós fomos trabalhar na Itália. Aí eu fiquei morando na Itália um ano. Lá eu desenhei junto com uma equipe, o Logus e o Pointer. Esses realmente foram trabalhos muito importantes para mim, porque eu fui pela primeira vez desenhar um carro,

interior e exterior completo. E, principalmente na Itália, nós trabalhamos na Ghia Design, que é um estúdio bastante renomado, com bastante trabalhos. Tem não sei quantos anos que eles só desenham automóveis. Ai sim, eu fui pegando essa cancha internacional, lidando com modeladores americanos, modeladores alemães, entrando em contato com feras do design. Na época, o chefe do estúdio de design da Audi era o Ian Callum. Era chefe designer da Ghia Design e agora é chefe da Aston Martin, Jaguar. Esse cara é muito bom. Ele e o irmão dele trabalhavam juntos. E você vai aprendendo técnicas, maneiras que os caras trabalham, isso foi muito importante. Ai depois disso eu acompanhei o design desse carro até o fim e continuamos fazendo outros carros. Fizemos o Santana e o Versailles, as peruas dos dois também. Ai já trabalhei na Alemanha. Depois, no Brasil, nós desenhamos o Gol bolinha, que era a segunda geração do Gol, e toda a família. Ai já era um pouco meio o fim da Autolatina. Nós estávamos desenhando o Gol e a Ford também queria pegar a nossa plataforma para fazer um Gol. Ai começou uma discussão muito séria entre as fábricas. E nós fizemos o duas portas do Gol, e daí, do quatro portas em diante, já fizemos tudo escondido. Eu fui para a Alemanha, trabalhava escondido lá na Alemanha, em uma firma, desenhando o Gol quatro portas e a Parati quatro portas.

P/1 – Pelo que você está falando, a época da Autolatina não foi muito tranquila no sentido...

R – ... Para mim foi uma época muito boa. Houve muitos impactos políticos, vamos dizer assim, por sistemas completamente diferentes. Os americanos têm um jeito de trabalhar completamente diferente dos alemães. Por exemplo, os americanos são bastante organizados, principalmente nesta fase de implementar um novo produto. Os alemães têm uma maneira diferente de tratar esse assunto. Mas, de qualquer maneira, era um conflito muito grande nas esferas mais altas. Quem era responsável, dono do que, quem ia fazer isso, quem ia fazer aquilo. Eu ainda estava em uma fase onde isso não me afetava muito. Eu só via lá as brigas, mas para mim, tanto faz como tanto fez. A Autolatina me deu muita oportunidade de trabalhar, porque como nós não dependíamos mais da matriz, nesse momento, nós tínhamos que ter as nossas próprias pernas, então nós tínhamos que criar nossos próprios produtos e para isso o design era importante. Existir um design lá foi muito importante. Saíram alguns carros dessa fase. Talvez se estivesse com a matriz, não tivesse essa oportunidade. Porque a tendência sempre foi de a matriz desenhar na Alemanha e produzir aqui no Brasil. Portanto, não precisa do departamento de design. Isso foi sempre um fantasma que ameaçou nossa vida aqui no Brasil. Mas durante a Autolatina isso estava tranquilo, porque nós poderíamos desenvolver nossos produtos. Quando terminou a Autolatina nós desenvolvemos a família completa do Gol.

P/1 – Quando você está falando do Gol para cá, vocês já tiveram uma independência maior, é isso? A área de designers?

R – Isso, enquanto estava Autolatina nós tínhamos uma independência bastante grande, essa independência da matriz. Quando chegou no fim, que nós íamos voltar novamente a ser só uma Volkswagen e só Ford, separadas, nós começamos novamente a ter uma dependência muito grande da matriz. Só que por outro acidente feliz, justamente nessa época, eu estava na Alemanha, trabalhando escondido para desenhar o Gol quatro portas, a Parati quatro portas e isso fez eu me aproximar. Eu tinha um job específico de design, a Alemanha não tinha gente para fazer isso, então acabei fazendo e tratando direto com o chefe de design da Alemanha, que é o Warkuss. O senhor Warkuss, até hoje é o chefe de design na Alemanha. E eu mal e mal falava alemão, eu tive que aprender alemão para conversar com ele. Eu sempre trabalhei em inglês na Alemanha, porque os modeladores e a maioria dos designers fala inglês, mas o Warkuss não fala inglês, ele se recusa a falar inglês. Então, eu tive que aprender alemão para falar com ele. E com isso eu abri o relacionamento com ele de maneira que ele gostou da maneira como a gente trabalha. Os modeladores brasileiros também. Ele viu que nós tínhamos potencial e começou a apoiar o estúdio brasileiro. Então quando qualquer coisa que surgia, de falar: “Ah, não precisa de design no Brasil.” O Warkuss sempre estava do nosso lado: “Não, precisa. É um ponto importante, porque ele traz toda a experiência de vivência das Américas, América do Sul, América Central, Argentina, toda essa região. Ele traz uma coisa muito fresh daí, traz bons inputs.” Então nós conseguimos sobreviver e fazer um relacionamento com a Alemanha. Dali para cá, só aumentamos esse relacionamento, abrindo cada vez mais as nossas possibilidades. Mesmo no Polo, nós trabalhamos ativamente com propostas nossas. As propostas finais não foram aceitas, mas de qualquer maneira, nós participamos de todo o processo. E depois do Polo, nós estamos traçando agora o nosso próprio caminho. Fizemos o geração 3 do Gol, toda a família e alguns shows cars. E estamos trabalhando muito forte hoje no design. Quer dizer, neste exato momento eu não posso falar sobre isso, mas existe uma atividade muito grande dentro do design. E, lógico, se o design está trabalhando é porque a engenharia também está trabalhando. Todo mundo está ou vai trabalhar muito forte nesse trabalho, nesse...

P/1 – ... Novo projeto...

R – ... Nesse projeto de hoje, que nós estamos trabalhando. E de uma maneira muito junto com a Alemanha, nós somos realmente hoje considerados um estúdio satélite principal da Volkswagen fora da Alemanha. Talvez o único estúdio fora da Alemanha que tenha conseguido gerar algum produto Volkswagen que não foi feito lá. Isso já há muito tempo atrás, desde a Brasília. Todos esses carros não existiram lá: SP 2, por exemplo.

P/1 – A Brasília foi o primeiro projeto brasileiro?

R – Primeiro, primeiro eu não sei, porque tinha aquele Zé do Caixão, todos aqueles carros antes, ainda. Mas a Brasília acho que foi o primeiro carro importante desenhado aqui no Brasil. Como conceito, um conceito revolucionário. E um carro que tinha muito sucesso, vendeu muito.

P/2 – É, eu estava pensando nessa questão da independência ou não do design, então se você for ver historicamente, você vai ver que no fim teve a Brasília, que é um marco, e depois também retrocesso. Acho que o tempo inteiro teve idas e vindas nessa relação com o design alemão.

R – É. O problema é que a Alemanha, ela tem um mercado brutalmente maior que o nosso. O mercado alemão, o mercado europeu, eu não sei, eu posso estar chutando, mas é para mais de sete milhões de carros por ano. O Brasil não consegue chegar em um milhão e meio de jeito nenhum. Quando a gente pensa que vai chegar, ele não chegou. Diminuiu. Nova crise. Tum! Que é, por exemplo, como a que nós estamos passando nesse momento. Então, fica difícil você ser ágil num mercado tão brutal que nem esse aqui.

P/1 – Eu fico pensando também na formação. Você mesmo colocou que você decidiu ser um estilista, não um designer, mas um estilista, e como é que você foi buscar a sua formação?

R – É, foi meio acidental. Uma formação meio acidental até um certo ponto. Mas é lógico que sempre aqui atrás tinha a minha direção, porque eu sempre estava olhando, estava atento para qualquer coisa. Se eu lia, ouvia, estava sempre atrás. Sempre que tive uma oportunidade de ir a um show ou de uma apresentação, estava sempre por lá fuçando. Isso que acabou me trazendo. E sempre desenhando, desenhando, aperfeiçoando a minha técnica, que foi isso que me deu a cancha na hora exata. Na hora que eu entrei na Chrysler, foi o que realmente me diferenciou. Outros designers com experiência fizeram esse mesmo teste, mas ele me escolheu porque ele viu o meu potencial. Então é uma série de pequenas coincidências que acabam te levando para um caminho.

P/1 – E você acha que olhando a história da Volkswagen dá para dizer que existe um design brasileiro?

R – Tem, com certeza, um design brasileiro. Eu acho que a grande força do design brasileiro em automóvel, que também fora da Volkswagen, pouquíssimas fábricas tinham, é um estúdio de design. Só a General Motors. A Mercedes tem um estúdio pequeno, para ônibus, e alguns outros malucos aí que fazem ônibus lá no Sul. Automóvel mesmo, estúdio profissional formado para desenhar um carro, só tinha a Volkswagen e talvez a General Motors. Então o que é o design brasileiro? A General Motors sempre trabalha com uma base do carro que veio importado e ela faz os derivativos. A Volkswagen é muito mais ambiciosa, a Volkswagen criou uma plataforma dela, que é a plataforma do Gol e que tem as suas propriedades muito boas para a região que nós vivemos. É o carro mais vendido na região, é o carro melhor preparado para encarar o Brasil, por quê? Porque ele foi desenhado para o Brasil. Para passar obstáculos, lombada, para ter uma resistência de carroceria para andar na terra, porque, você sabe, 80% das nossas estradas não são pavimentadas. O Brasil tem milhões de quilômetros de estrada, 80% delas não é pavimentada. Então você simplesmente pega um carrinho bonitinho lá da Europa e põe em uma estrada dessa, ele desmancha em pouco tempo. Já um Volkswagen desenhado para o Brasil, ele tem muito mais, ele conhece a estrada em que ele está andando. E hoje em dia, nessa fase em que nós estamos, a grande força do nosso design é ter a capacidade de fazer um design com pouco dinheiro e custo baixo. Isso é uma coisa que há um certo momento a gente tinha até um pouco de vergonha, mas hoje, a partir de agora, o mundo vai entrar em uma recessão bastante forte. Inclusive o país mais rico da Europa, a Alemanha, já está sentindo. Então você vai ter um potencial de produção de 15 milhões de carros na Europa e na realidade você não vai fazer mais de cinco milhões. Vai começar a sobrar e vai começar a faltar dinheiro e as pessoas vão pensar muito mais antes de comprar um carro. Elas vão dar muito mais valor às coisas mais baratas, mais simples de ser feitas. Eu acredito firmemente nisso. Pelo menos a, vamos dizer, 70% dos clientes, porque tem sempre os 30% lá que têm dinheiro à vontade, que compram carros caríssimos e não estão nem aí. Eles querem carros exclusivos, o carro para eles é um status. O cara compra um carro de um milhão de dólares e para ele tudo bem, não vai fazer falta esse dinheiro, mas ele quer ter aquele carro que só ele tem. Mas a maioria das pessoas, não. Ela compra, é um investimento, é um bom dinheiro que você põe em cima do produto, mas ele tem que te dar uma volta. Então, a grande sabedoria do design brasileiro é saber fazer um carro de qualidade, muito resistente, com um design simples e custar barato. Essa é a grande força que nós temos. E com certeza nós estamos mostrando essa força para a Alemanha e a Alemanha está bastante surpreendida com a nossa capacidade de fazer isso. Não vamos falar que nós vamos ensinar os alemães a fazer carro, mas eles esqueceram de como se fazer as coisas simples. Porque eles foram cada vez mais sofisticando, sofisticando, e essa sofisticação exige ferramentas caríssimas, linhas de montagem complicadíssimas, materiais exclusivos, blá, blá, blá. E isso chega em um ponto que você não tem mais, o valor de tudo isso está comprometido. Por que, para que você precisa de uma coisa dessas, se no fundo o que você precisa é um carro que te leve daqui até ali? Com segurança, com conforto.

P/1 – Veiga, qual foi o seu primeiro carro da Volkswagen?

R – O desenho?

P/1 – Não, o que você adquiriu, o seu.

R – Carro meu? Aliás, carros, eu sempre tive carros da Volkswagen, não importando se eu estava na GM ou não. Eu sempre tive. O meu primeiro carro foi um Fusca. Eu tive vários Fuscas durante a minha juventude. Carros que me marcaram muito fortemente, primeiro porque me abriram as portas da liberdade total, poder sair, sumir por aí, por esse mundo afora, e eu tive Fuscas, tive Passats, mas os primeiros carros

sempre foram os Fuscas, todos cheios de “trec trecs”, com rodinha, tinha som, sempre tive isso.

P/1 – E na Volkswagen, nesses anos que você está lá, qual o lançamento de carro assim que te marcou mais? Que você participou?

R – Bom, eu tenho participado de todos os lançamentos. Mesmo porque como a gente está envolvido na criação do produto. Então, é desde o desenho até o lançamento dele para o público. Aliás, quando ele está sendo lançado você não aguenta mais olhar para o carro, porque você fica ali quase três anos trabalhando com aquele carro dentro do estúdio, vendo ele diariamente. Depois de três anos é que esse carro vai sair na rua, que as pessoas vão ver ele pela primeira vez. Então você vê como a visão do design tem que estar bem para frente. Por isso que design, muitas vezes você não pode discutir esse assunto, porque o cara que está enfiado, está profundamente envolvido com essa coisa, ele tem uma visão diferente.

P/1 – Eu tinha te perguntado qual o lançamento que marcou mais.

R – Ah, ok. Eu acho que o Gol geração 3 foi bastante forte para mim. Foi uma evolução. Talvez porque eu fui responsável total pelo design. Porque antes, no “bolinha”, ainda tinha um chefe, que era o senhor Winkler, que ficou aqui no Brasil durante o tempo da Autolatina e ficou um tempinho a mais também. Então, ele era o meu chefe, embora eu fosse o encarregado, eu fosse o cara que era responsável pelo design, eu tinha um chefe em cima de mim. Então, quando a coisa assim engrossava muito, o meu chefe tomava conta. Mas depois, no geração 3, não. Aí era tudo comigo. Talvez por isso eu tenha sentido ele como sendo a coisa mais forte.

P/1 – A hora em que você estava me respondendo isso, você falou uma coisa que eu gostaria que você trabalhasse um pouquinho para explicar para a gente: como nasce essa ideia do carro...

R – ... Ok...

P/1 – ... Todo esse processo. Você falou dos três anos...

R – É. Bom. Nasce, lógico, começa com desenhos e esses desenhos podem ser inclusive, drafts em guardanapo. Uma coisa bastante básica onde você tenta localizar ou posicionar aquele novo produto dentro do que está faltando no mercado. O que você quer fazer? Você quer substituir um Gol ou você quer fazer uma coisa a mais que o Gol? Vamos dizer: não, eu quero substituir o Gol, mas com alguma coisa a mais. Então, as primeiras ideias são brainstorms que a gente faz junto com o pessoal de criatividade. Bater papo ou, já fizemos muitas vezes, sair para um hotel fora, na praia, ficar lá internado no hotel uma semana, sem horário, sem telefone, sem nada, trabalhando de madrugada e gerando desenhos, desenhos, desenhos. Um monte de desenhos, um monte de ideias. Aí depois a gente traz isso e começa a selecionar o que acha o melhor caminho. Paralelamente, tem um outro grupo que também pertence a minha área, que a gente chama de package. Esse pessoal de package é o responsável pela parte de ergonomia do automóvel, quer dizer, a posição do ser humano dentro do automóvel. Como é que ele vai estar sentado, quais são os ângulos de conforto, visibilidade, os espaços que ele vai ter para a cabeça. Ele vai formando um pacote onde o designer tem que se ater a esse pacote. Ele não pode cortar um pedaço da cabeça do cara com o desenho dele. O desenho dele tem que dar espaço para a cabeça, mais o tanto que o cara do package falou, vamos dizer, 70 centímetros mais ainda. Isso considerando manequins de 1,90m a 1,55m, uma mulher baixa e um homem alto, todo mundo tem que funcionar aí dentro. Então, nasce nesses dois pólos, o package, que é um negócio bastante frio, bastante calculista, onde ele posiciona um ser humano lá dentro do carro e posiciona todos os grandes elementos do automóvel, quer dizer, motor, câmbio, suspensão, os seres humanos, painel de instrumento, o estepe, o tanque de combustível e o compartimento de bagagem, mais as quatro, duas ou sei lá quantas pessoas, dependendo de cada tipo. E aí nasce um desenho bastante quadrado assim, que é onde o designer tem que respeitar. Do outro lado tem o designer, o maluco lá, desenhando sem se importar com nenhuma medida. Ele está procurando uma característica, uma personalidade para o automóvel. E isso ele vai representar em desenhos bidimensionais, primeiro. Quer dizer, desenhos feitos no papel. Depois você vai fazer aquela escolha de alguns temas: esse, esse e esse temas são interessantes. Vamos explorar esses temas. Muito bem. Aqueles desenhos malucos, sem medida e o package, onde estão todas as medidas, têm que se juntar, de uma maneira ou de outra. E vão construir os primeiros modelos em escala um por quatro. São modelos mais ou menos desse tamanho, quer dizer, um quarto do tamanho do carro. Então nessa fase você pode fazer aí o que? Seis, dez modelos em escala um por quatro. O designer trabalha junto com o modelador e vai tentar interpretar aquela ideia dele dentro do package que está estabelecido. Todas as medidas têm que estar ali: distância entre eixos, balanço traseiro, balanço dianteiro, altura total do carro, largura total do carro, e outros pontos importantes. Então nascem os dez primeiros modelos tridimensionais. Modelos no espaço. E aí nós vamos discutir cada modelo. Tem algumas fases de apresentação, discute-se cada um: “Ah, dá para melhorar aqui, aqui está meio esquisito.” Aí chega-se em um ponto em que você vai apresentar todas essas ideias para a diretoria, e daí vamos dizer, vamos selecionar três. Só três. Então joga tudo fora, pega esses três e começa a desenhá-lo em escala um por um. Aí começa a modelá-lo em tamanho um por um. Tamanho que o carro vai ser mesmo. E aí já se começa a trabalhar em interior e exterior. O carro não é só exterior. Mas tem painel de instrumentos, volante, painel de porta, banco, console, cada botãozinho que você tem lá tem que ser desenhado e definido em termos de forma, primeiro. E depois vai entrar a fase do color trim que é dar a cor, dar o tratamento de superfície de cada peça. Pois bem, aí partimos do modelo de escala um por um, também sempre duas ou três propostas, e paralelamente nós trabalhamos com um sistema que a gente chama simultaneous engineering. O design trabalha já junto com a engenharia, já junto com manufatura, com processos industriais, com finanças,

principalmente, para que quando eu tiver meu modelo pronto para apresentar para a diretoria, você tenha toda a viabilidade técnica do carro. Quer dizer, esse produto dá para fazer mil vezes por dia em uma linha de montagem, esse produto vai precisar de um investimento de 500 milhões de dólares e vai custar tanto. Com uma margem de lucro de tanto, o produto final vai custar barato. Então tem que ter uma história. Não é só você apresentar o carro e o diretor dizer: “Ai, que lindo, esse carro. Vamos fazer!” Não é assim. Na realidade, a indústria automobilística está aqui para ganhar dinheiro. É uma indústria, é um negócio, é business. E ela investe muito alto quando ela vai fazer um novo produto. E é isso que no começo do design, nem imagina que a coisa funciona aqui. Acha que é só ir lá, desenhar, fazer carro bonito e tudo bem. Mas não é bem assim que funciona. Para cada pecinha tem que ter um investimento de ferramenta, de ferramenta de produção. Então é um jogo bastante complicado.

P/1 – Você podia falar um pouquinho sobre a entrada da computação gráfica no trabalho de design?

R – Essa maneira que eu expliquei para vocês aqui até o modelo final ser aprovado é uma maneira convencional, que a gente trabalha há muitos anos já assim. Mas, paralelamente, existem novos softwares, hardwares desenvolvidos para design de automóveis. Por exemplo, existe um software que se chama Elias que em vez de você fazer o desenhinho, fazer o modelo em argila, você já faz tudo no espaço tridimensional, você cria já o carro tridimensional no espaço, pega essas datas matemáticas e manda fresar um modelo. Então, você elimina uma série de fases que você tem. Essa fase de criar no computador é muito mais longa, mas ao mesmo tempo você tem um output muito mais rápido. Só que nós não usamos esse tipo de trabalho 100%. Para o carro inteiro nós nunca usamos e não pretendemos usar. Nós usamos sempre esse trabalho, vamos dizer, uma modelação virtual, que a gente chama, nós usamos para peças individuais, por exemplo, rodas, volantes ou uma alavanca, levantador do vidro, às vezes até para um revestimento de porta. Eu faço isso virtual e mando fresar um modelo. Mas para o automóvel como um todo, inteiro, eu prefiro ainda a maneira tradicional de trabalhar, que é fazer um modelo e trabalhar esse modelo conforme uma escultura.

P/1 – Você sabe quando que na Volkswagen aqui no Brasil, qual foi o primeiro carro que usou a modelagem virtual?

R – Veja bem, existe esta fase que é antes do modelo e existe uma fase que é depois que o modelo é aprovado, que você tem que transformar aquele modelo em plastilina, em um automóvel de verdade. Esse é um momento que você usa muitos computadores para interpretar aquele modelo clay, transformar toda aquela forma em datas matemáticas, dentro de um computador. Aquelas datas matemáticas são as datas que vão gerar as ferramentas, os moldes que vão fazer as peças. E você tendo as peças, você vai montar esse carro. Então são milhares de peças que têm que obedecer todas essas fases. Então, sem computador, hoje, esquece. Você nunca mais faz um carro sem computador.

P/1 – Mas você lembra qual foi o primeiro?

R – No Gol bolinha já foi usado. A parte de alisamento de superfície que é a definição da matemática da superfície, já foi usado nele. Isso há mais de dez anos atrás. No meu ponto de vista, a simulação virtual é importante, é interessante até um certo ponto. Não mais que isso. Eu não acredito que um dia se vai fazer tudo virtual.

P/1 – E a forma como vocês trabalham é idêntica como se trabalha na Alemanha?

R – Não. Para começar, a Alemanha tem uma outra estruturação. Por exemplo, o package não pertence ao design na Alemanha. Nem o alisamento de superfície, que a gente chama. O alisamento de superfície também, que nós temos aqui no Brasil, na Alemanha pertence à engenharia. Ela tem uma estrutura completamente diferente da nossa. Eu tenho, por ser menor, eu tenho mais coisas agregadas dentro do design e tenho mais controle do produto. Porque desde o package, desde como que vai estar a altura do ponto H no banco, eu defino isso. E eu defino até o momento das datas matemáticas, quer dizer, ninguém pode mudar o meu produto. Porque eu finalmente que libero as datas matemáticas para a construção das peças. Então, eu tenho um controle muito maior do que a Alemanha do meu produto. A Alemanha, ela faz só o design. É lógico que existe algum trabalho de viabilidade técnica. Mas ela se preocupa mais, ela trata o carro mais só como uma escultura. Terminou aquela escultura, ela joga para frente e começa a fazer outra. Quer dizer, ela não vai fundo até a construção do carro.

P/1 – E deve ter até especialista em frente, especialista em traseira...

R – ... Tem uma subdivisão muito maior, principalmente na engenharia. Eles tinham oito mil pessoas dentro da engenharia, nós temos 800. Eles são só dez vezes maiores que nós. Então, existe especialista para parafuso, para porta, para console, para motor, para não sei o que. Não no design. O design lá tem mais especialidade no seguinte sentido: tem muito bem dividido interior e exterior, que nós não temos aqui no Brasil, é mais ou menos tudo junto, e eles têm modeladores de clay que não encostam em outro material. Os nossos modelam em qualquer material, são muito mais flexíveis. E os nossos também, quando precisa: “Moçada, vamos arrumar o estúdio?” Todo mundo pega, empurra, arruma, lá, esquece. Isso aí não existe. Modelador é modelador para trabalhar em clay entra às oito, sai às seis e não trabalha de sexta-feira e não faz hora extra. E ganha uma fortuna.

P/1 – Quando eu estive lá, você me mostrou a sua equipe, não é? Você foi me mostrando todas as áreas. E aí você me falou de um concurso, que se eu não estiver enganada, lembrando bem, foi uma coisa que você implantou...

R – ... Isso...

P/1 – ... Na área. Você podia falar para a gente um pouquinho?

R – Podia. Aliás, eu tenho muito orgulho de falar desse concurso, porque é uma coisa minha, uma coisa bastante pessoal que eu consegui implementar dentro da Volkswagen para tentar valorizar ou tentar descobrir os talentos em design no Brasil. Como é que eu vou descobrir talentos em design no Brasil? Nós geramos esse concurso, ele é anual, chama Concurso Volkswagen de Design, e esse concurso é aberto para todas as escolas de desenho industrial do país. Nós acionamos as escolas via mala-direta, já conhecemos reitores, já temos as nossas ligações lá dentro. As inscrições são feitas via internet. Existe uma primeira seleção. E nós damos um tema, esse ano, por exemplo, é carro urbano, e os alunos têm até um certo período para apresentar a proposta em desenho para nós. Nós selecionamos, de todas as propostas, esse ano teve cento e alguma coisa, cento e vinte propostas, acho. Selecionamos dez propostas nessa primeira fase, e aí no fim do ano existe a seleção final. Que aí eles têm que vir com os modelos em escala de um por quatro, com os desenhos de package, com toda a filosofia, toda a ideia dele montada. Isso é realizado sempre, esse ano vai ser em dezembro e nós vamos fazer esse ano naquela... Como é que chama aquele teatro que era uma estação de trem?

P/1 – Na Júlio Prestes? Na Sala São Paulo?

R – Isso, na Júlio Prestes, vai ser lá. Esse ano nós conseguimos. A Volkswagen junto com a Prefeitura de São Paulo, fazer o evento lá. Vai ser muito bonito, e é muito legal porque eu escolho, sempre nós escolhemos os três melhores trabalhos, ganham como prêmio trabalhar dentro da área de design durante um ano. Eles fazem um treinamento durante um ano que equivale, para eles, a um curso de graduação, pós-graduação na Europa, ou mais. Porque eles realmente começam a trabalhar lá dentro, trabalhar junto com os profissionais, e ali eles aprendem barbaridade. Então, quando você vai escolher entre os dez, os três; os três que já fizeram o último ano também participam com o mesmo tema, só que com a experiência que eles adquiriram dentro. Aí que você vê a grande diferença que existe entre o cara que não fez o trainee e quem fez o treinamento. É muito legal. Gostaria que, se você pudesse, participar esse ano também.

P/1 – É lógico.

R – Aí nós convidamos a imprensa, alguns artistas para serem juízes. Então, eles que votam os modelos. Cada juiz pergunta para cada aluno como é que é a história, como é que isso, como é que aconteceu. Cada um vai dando a sua nota e depois a gente chega nos três finalistas.

P/1 – Dessa sua área, dessas pessoas, normalmente esses garotos que ganham, que ficam trabalhando um ano, que ganharam o concurso, eles ficam para trabalhar depois?

R – Ficam. A maioria. Hoje a grande maioria que eu tenho de designers foi escolhida através desse método. Quer dizer, se a gente não consegue aproveitá-los logo no fim do estágio, porque não tem vaga ou algum outro motivo, nós tentamos direcioná-los para algum dos nossos estúdios mundiais. Eu tenho meninos que estão trabalhando na Europa, lá na matriz, tem um outro que está trabalhando na Bentley, que também faz parte do Konzern Volkswagen. Tem um moleque trabalhando lá em Resende, e conosco, temos, acho que, uns cinco ou seis. Nós tentamos de um jeito ou de outro arranjar emprego para eles. Primeiro, dentro das nossas fábricas; depois com os fornecedores. E até hoje todos estão empregados e muito bem empregados. Então, eu me sinto bem com isso, porque está dando chance e está fomentando o design no Brasil, que é uma coisa importante. Eu acho que o momento em que uma companhia ela não tem design, ela só produz, eu me sinto com cara meio de macaco, repetindo os movimentos que o ser humano faz. O momento que você tem o design, que você cria, você passa a ser humano de verdade, com inteligência para fazer uma coisa. Essa é a grande diferença de você produzir e de você criar. Produzir, até máquina produz. Criar, não.

P/1 – Veiga, o design lá na Anchieta, onde você está, cada fábrica tem? Como é que é, você trabalha com todas as fábricas?

R – Nós somos responsáveis pelo design da Volkswagen na região sul América toda. Qualquer ação de aparência, de design é nossa responsabilidade, inclusive caminhões. Argentina, Curitiba, Taubaté, qualquer mudança necessária do ponto de vista de aparência, nós somos os responsáveis e somos nós que vamos ou fazer ou aceitar uma proposta.

P/1 – E do pessoal que está trabalhando com você, eu sei que você tem uma história para me contar de dois garotos.

R – Ah, sim, esta história dos Pavones. Essa historinha é legal. Nós recebíamos muitas cartas de meninos, ainda recebemos, que mandam desenhos para nós: “Ai, eu queria ser um designer, o que eu tenho que fazer?” Então esses Pavones, que hoje trabalham com a gente, um nós contratamos já há algum tempo e o segundo nós fomos buscar da Mercedes, roubamos eles quando tivemos uma vaga. E esses dois, a primeira vez que eles escreveram eram pequenos ainda, viviam desenhando automóveis, escreveram para mim, mandaram os desenhinhos deles lá e eu, como sempre, respondi uma carta do meu punho mesmo, mandei um monte de desenho para eles, falei: “Olha, vai estudar isso e isso, faz isso, isso, isso.” Então eles realmente foram atrás. E o primeiro entrou em um concurso de design pela FAAP [Fundação Armando Álvares Penteado], se não me engano, ele estudava. Ele entrou, no último ano prestou o concurso, foi escolhido, trabalhou um ano conosco e a primeira oportunidade que nós tivemos, nós fomos lá buscar ele. Mas eu nem lembrava que ele era o moleque da carta. Foi uma coincidência total. Na realidade, eles são muito bons, os dois. Os desenhos deles são muito bons. Então você vê que, às vezes, uma pequena palavra, um pequeno incentivo que você dá para um moleque desse acaba decidindo a vida dele.

P/1 – Não tem mulher em design de automóveis?

R – As mulheres se concentram todas na área de color trim. A área de color trim é aquela área que lida com materiais de revestimento. Os tecidos, os carpetes, as cores externas. Então as mulheres estão concentradas nessa área. É muito raro você ver uma mulher desenhando, fazendo um shape, forma de automóvel. É raríssimo mesmo na Europa não existe.

P/1 – É mesmo?

R – Eu conheci uma, que depois de algum tempo saiu da Volkswagen. É estranho isso.

P/1 – É estranho.

P/2 – Não é estranho, é histórico.

R – É histórico. A indústria automobilística é extremamente machista. Se você pegar um boarding da Volkswagen, todos são homens. Só tem homem.

P/1 – Nesses concursos de design que você organiza nunca teve uma mulher?

R – Nenhuma. Nunca uma menina se inscreveu. É estranho, né?

P/1 – É.

R – Mas não existe, eu acho que no Brasil muito menos ainda, não existe nenhuma ligação entre a mulher e desenho de automóvel. A mulher até que se liga em automóvel, mas não em desenhar, em produzir um automóvel.

P/1 – Então, para você falar da evolução do design dentro da Volkswagen do Brasil e para onde vai esse design. Qual vai ser a cara desse carro Volkswagen do futuro?

R – Bom, a história, eu infelizmente ou felizmente, (risos) eu não fazia parte do design no começo. Eu entrei, conforme eu falei para vocês, quando o design já estava de volta, de prancheta. Mas houve uma fase em que tanto a engenharia quanto o design estavam na fábrica 2, como eles chamam, perto do rio, ali embaixo. E nessa fase, pelo que eu me lembro, existia um presidente, que era o Leiding. Eu não conheci, mas escutei muito falar nesse cara, que ele veio da Alemanha imbuído de, ou com ideias próprias na cabeça, de fazer um carro aqui no Brasil. E o que a gente tinha? A Volkswagen tinha aqui no Brasil a plataforma do Beetle, do Fusca. Era a única coisa que se fazia aqui, essa plataforma, tinha a comprida que fazia a Kombi, e a curtinha que fazia o Fusca. Então, baseado nessa plataforma ele começou a investigar algumas ideias. E daí surgiram o SP 2, o primeiro e único carro esportivo do Brasil, que usava um pedaço da plataforma do Fusca. Ele usava o motor do Fusca, um motor boxer, que a gente chama, refrigerado a ar. E é um carro muito interessante porque ele lembra muito um Porsche. Ele é um Volkswagen. Esse carro, nós temos ele no nosso museu lá dentro, e volta e meia quando vêm algumas pessoas de fora, alemães mais influentes, a gente mostra o carro, eles

todos são apaixonados por este carro. Tanto por esse quanto pela Kombi. Por incrível que pareça, nós tivemos a visita do novo diretor de engenharia da Alemanha, que mudou agora, o novo diretor chama professor Bokelmann. Ele veio com a turma dele para conhecer a engenharia do Brasil, e sempre a gente faz um product show, mostra todos os carros da concorrência, todos os carros que nós fabricamos no Brasil. Inclusive está lá a velha e boa Kombi. Chega na Kombi, pronto. Aí é a hora da saudade. Todo mundo entra na Kombi, todo mundo quer dar uma voltinha. É muito interessante, porque é um carro que realmente tem um carisma muito grande. É um carro muito inteligente, o Fusca e a Kombi, é diferente de qualquer outra coisa no mundo. Bom, voltando à história. Eu acho que graças aos presidentes que entraram na companhia, a grande maioria deles foi de pessoas que vieram com muita personalidade e que tiveram a coragem de tentar alguma coisa para o Brasil. Depois de conhecerem o Brasil, viram que aqui existia um potencial muito grande e também perceberam que era uma região bem diferente da Europa, então tentaram algumas coisas. A Brasília foi um desses produtos desenvolvidos graças também ao Leiding, no início. Também usava a plataforma do Fusca. Depois teve o Schmidt, que eu falei, ele queria fazer um sucessor para a Brasília. E aí nasceu o Gol. O Gol nasceu com o motor também boxer, um motor refrigerado a ar, só que ele estava na frente agora. E era um carro monobloco, um carro de estrutura, o corpo dele faz a própria estrutura, ao contrário do Fusca. O Fusca, não. O Fusca tinha um chassi, depois tinha uma casca em cima, assim. Então, esses caras foram vitais para que se desse a continuidade ao design no Brasil. Eles, pela personalidade forte deles e pela iniciativa, quiseram sempre ter no Brasil também a possibilidade de criar alguma coisa, e não só ficar escutando o que a Alemanha mandava ou fazer o que a Alemanha mandava. Nós tivemos muita sorte nesse ponto, de ter caras fortes como esses. O outro que pode citar, com certeza, é o Wiedemann. E agora o Demel. O Demel é um cara 100% voltado para produto e ele também incentiva bastante, incentivou, pelo menos, até esse momento, bastante a área de desenvolvimento de novos produtos. Nós não só estamos implementando os veículos mundiais da Volkswagen como o Polo e o Golf, como nós continuamos desenvolvendo produtos específicos da região. Então, nesse tempo houve uma evolução bastante grande, porque o design começou com, sei lá, cinco, seis pessoas, lá em um cantinho. E na época do Schmidt realmente ele criou um prédio de engenharia, que é onde nós estamos trabalhando hoje. Foi o Schmidt que construiu aquele prédio lá. E toda a área térrea do prédio foi destinada para o design. E estamos lá até hoje, em uma área razoavelmente grande. Nós temos 60 pessoas hoje no design, fixos. E mais alguns que são móveis, vamos dizer assim. Quando aumenta muito o pico de trabalho, nós contratamos algumas pessoas; quando diminui esse pico de trabalho, nós dispensamos essas pessoas. São contratos temporários. Mas um estúdio com 60 pessoas é um estúdio já bastante grande. Então, hoje nós temos o reconhecimento formal da Alemanha para o nosso trabalho, significa: o trabalho desenvolvido pelos designers e os modeladores brasileiros está exatamente no mesmo nível do trabalho realizado na Alemanha, não existe mais diferença. Não pode falar: “Ah, o Brasil faz design, mas é um design tupiniquim.” Isso não existe. Nós fazemos exatamente o mesmo nível de qualidade, de materiais, de criatividade. E, talvez, até com um pouco mais de criatividade, um pouco mais de flexibilidade. Isso que nós temos a mais aqui no Brasil. Nosso time de design, por ser pequeno e por ser vital essa existência deste time, não tem horário para entrar nem para sair, é uma coisa bastante flexível dentro da nossa área. Coisa que na Alemanha é um pouco diferente. É mais regrado. Eles observam muito mais lá as limitações de horário. Mas em compensação eles têm muito mais gente, muito mais dinheiro embutido nessa área. E então para o futuro, a gente nunca pode falar que vai acontecer alguma coisa. Mas a tendência é que nosso estúdio continue a desenvolver ideias não só para nossa região, mas ideias para o mundo inteiro. Criar carros não só para a nossa região, mas criar carros mundiais para a Volkswagen e, conforme eu te falei, a qualidade especial desses carros é que seriam carros feitos com uma construção bastante simples e com um custo pequeno de produção. Essa é a grande força que o nosso design, que a nossa engenharia tem. Quase que ensinar a Alemanha a fazer de novo carro barato, porque a Alemanha chegou um momento que ela perdeu essa qualidade dela. Hoje a Volkswagen faz, por exemplo, o Phaeton. É o último produto que ela lançou, que é um carro da categoria D, é uma limusine enorme, supersofisticada, motor 12 cilindros. Tudo o que você pode imaginar o carro tem e o que você não imagina ele tem também. Só para você ter uma ideia, o banco do motorista tem até massagem. O banco te massageia conforme você quer. Se está muito tempo dentro do carro, uma viagem longa, ele tem um equipamento dentro do banco que são roletes assim, que mudam de posições, então você pode ter uma massagem lombar aqui assim nas costas, para você se sentir melhor dentro do carro. Isso é uma pequena coisa. Ele tem, por exemplo, temperatura e umidade exclusiva para cada passageiro, tem televisão, DVD, internet, tudo, tudo, tudo. É uma loucura, o carro. Então, seguindo a resposta que a gente estava dando, eu acho que o Brasil vai continuar criando produtos para a Volkswagen, não só no Brasil, mas em nível mundial, e produtos que têm uma marca bem forte de simplicidade de construção e custo baixo.

P/1 – E de todos os carros que a Volkswagen fez nesses 50 anos no Brasil, qual você acha que tem o design mais perfeito?

R – Bom, olha, a vida do designer é muito engraçada. Se você não parar um designer, ele fica a vida inteira dele desenhando um carro só, porque todo dia ele vai acordar com uma ideia nova. Então ele vai para o modelo, olha para o modelo que ele terminou ontem à meia-noite, olha e fala: “Hum, essa linha aqui eu acho que eu vou dar uma mexida.” E vai lá e mexe. Aí no dia seguinte ele fala: “Hum, não ficou muito legal, vou voltar para o que estava.” Aí no dia seguinte: “Ah, já sei, vou fazer um farol redondo.” No outro dia, ele fala: “Não, farol redondo não ficou legal, vou fazer um quadrado.” Então, se você não para um designer, ele não para nunca, ele vai sempre ficar evoluindo em cima daquela ideia dele. Por isso que os programas têm um momento que você tem que decidir. Agora a gente chama isso de clay frozen. E daquele momento em diante você não mexe mais, porque senão você não tem tempo para fazer as outras coisas depois e lançar o carro. Então o designer começa já com o objetivo de daqui a exatamente 36 meses este carro tem que estar na linha de montagem, sendo fabricado. Para isso você precisa de 24 meses para a construção de ferramentas e você tem 12 meses, mais ou menos, para congelar um design. Então você começa a trabalhar. Dentro de seis meses você faz a primeira apresentação e vai evoluindo, evoluindo, até chegar um tempo: “Bom, pessoal, não mexe mais. Senão, não dá tempo para fazer o resto.” E você fala qual é o melhor design que nós fizemos e, para nós, todos podiam ter sido melhor (risos). Mas, sem dúvida nenhuma, o Gol geração 3 é um carro muito bem feito em termos de design. Todo dia eu presto atenção nos Gols na rua. Eu vi hoje um Golzinho preto, umas rodinhas, um Gol turbo, pretinho, com a rodinha de liga, é um carro absolutamente fresh, que a gente fala. Super inteirinho. E o design da Volkswagen tem uma qualidade, que para alguns nem é qualidade, para alguns é até defeito, mas nós temos essa linha de pensamento: nós não queremos chocar como design no que a gente faz. O design Volkswagen é feito para durar. É um design que nem um cachorro que você vai aprendendo a gostar dele com a convivência, todo dia, quando brinca com ele, conversa, você vai aprendendo a amar aquele cachorro. Você vai gostando cada vez mais dele. É a mesma coisa com o carro Volkswagen. Tem outras filosofias, por exemplo, que são de impacto. Tem algumas marcas que preferem fazer um design de impacto que te chamam a atenção: “Nossa, que legal, um negócio diferente!” Na realidade, ele é o

mesmo carro, só que ele te impacta visualmente. Só que esse modelo de impacto, ele vai ficar velho muito mais rápido. Eu sempre comparo isso com um terno verde com listra vermelha, que você chegou na festa você abafou, só que você vai usar uma vez só. A segunda, terceira vez que você usar esse terno, os caras vão falar: “Th, lá vem o homem do terno!” Ele vai ficar velho muito mais rápido. São coisas da moda que a gente não quer seguir. Nós não vamos seguir elementos da moda, que nem luz em cima, na coluna, que todo mundo agora pôs a luz na coluna, e tem gente que fala: “Mas por quê vocês não puseram a luz na coluna no Polo?” Porque não é essa a nossa filosofia. A nossa filosofia é um desenho, não é convencional, mas é um desenho calmo. É um desenho que não está lá para chocar ninguém. Muito pelo contrário, nós queremos que com o tempo você goste mais e mais do carro. O carro depois você vai aprender a dirigi-lo, vai sentir os reflexos do carro, começar a lidar que nem você lida com o cachorro. Você vai cada dia gostar mais do carro. Essa é a ideia. O Golf, por exemplo, quando eu vi pela primeira vez o Golf de hoje, que eu vi na Alemanha, no design, eu levei até meio um susto assim: “Nossa, esse carro aí é um Golf? É meio esquisito.” No entanto, hoje, eu tenho absoluta certeza, o Golf, hoje, o GTI 1.8 Turbo, para mim é o melhor carro fabricado no Brasil. Eu gosto desse carro. Ele é uma delícia de dirigir. A maneira que você senta nele, ele te acomoda, as reações do carro, a maneira que quando você precisa do carro ele tchun para frente, ele nunca te deixa na mão, o silêncio, performance na curva, performance na cidade ou na estrada. E ele é um carro calmo, é um carro que você aprende a gostar dele. Então, essa é a nossa filosofia, por isso é difícil de te falar. Mas eu acho que o Golf geração 3 é um carro inteiro. Ele é o carro inteiro. Não é nenhum Michelangelo do design de automóveis, mas ele tem uma vida longa ainda pela frente.

P/1 – Veiga, a Volkswagen, há 50 anos no Brasil, ela tem essa história toda, ela foi crescendo junto com o Brasil. Você acha que o Brasil seria diferente se a Volkswagen não estivesse aqui?

R – Ah, isso eu não tenho nem dúvida que sim. Eu vou falar uma coisa bem pequenina: só o concurso de design. Só esses meninos que nós desenvolvemos, eles vão trazer para o Brasil muita coisa. Eles vão trazer pelo próprio desenvolvimento da pessoa deles. Eles estão distribuindo tudo isso que eles estão aprendendo dentro da Volkswagen, estão evoluindo, estão viajando. Toda essa conexão que eles têm hoje com os amigos na Alemanha, isso faz o Brasil crescer. Quando um brasileiro cresce, o Brasil cresce junto. Então, você imagina o que a Volkswagen tem de ligações, de raízes estendidas aí para fora, que possibilitaram que várias companhias se estabelecessem no Brasil e que fossem dados empregos para pessoas que não tinham nenhum futuro, se não tivesse esse tipo de industrialização. Hoje em dia, se a Volkswagen tem 16 mil pessoas diretas trabalhando nela, você multiplica isso vezes quatro, que seria a família direta. Depois tem mais: os pais, tios, irmãos, não sei o que, que também, de uma maneira ou de outra, estão participando disso. E se um carro tem mil ou cinco mil peças, cada uma dessas peças é de um fornecedor, que tem uma fábrica que tem funcionários, que tem família. Você multiplicando essa sociedade que gira em volta da Volkswagen, imagina se não existisse a Volkswagen. Então são, eu diria, milhões de pessoas que estão envolvidas com isso, fora as vendas em outros estados, o caminhoneiro que leva o carro para cima e para baixo. Quer dizer, toda essa rede de trabalho, de companhias, trouxeram desenvolvimento para o Brasil, sem dúvida nenhuma.

P/1 – E como você vê a cultura Volkswagen?

R – Cultura? A cultura dentro da companhia, você diz assim? É, às vezes, eu tenho até um pouco de medo de pertencer a esta sociedade, porque é uma sociedade quase perfeita, vamos dizer assim. Lá dentro, dentro da fábrica, ou estando tanto aqui ou na Alemanha, em qualquer fábrica Volkswagen que você está, passando aquela portaria principal, você está em um outro mundo. É um mundo onde as coisas funcionam. Lógico que tem os seus incêndios que você tem que apagar. Mas, no geral, as coisas são organizadas, existe um relacionamento pessoal com os seus colegas, com os seus chefes, que é sempre uma coisa muito bem equilibrada, não é que nem na tua vida: chega em casa, grita, briga com a mulher, grita com o filho, isso aí não existe dentro da companhia. É uma coisa sempre muito bem estabilizada, muito bem equilibrada. Não existe ladrão lá dentro. Você pode deixar seu carro com a chave lá fora com coisa dentro do banco, nunca ninguém vai roubar uma coisa lá dentro. Ou dificilmente vai acontecer uma coisa desse tipo. Então, é uma vida meio falsa que a gente tem lá dentro. Às vezes, a gente conhece muitos casos, principalmente esses aposentados que tiveram que sair da Volkswagen por causa de acordos com o sindicato, e caras que trabalharam 30 anos, 30 e cacetada de anos lá dentro, e um belo dia eles têm que sair para a vida real. Aí a coisa complica, porque a vida fora da Volkswagen é uma coisa bastante complicada. A vida real é bem mais complicada de que entrar lá dentro. Você levanta de manhã, toma o seu café, desce na porta da sua casa, seja qual ponto for de São Paulo ou Santos, ou Campinas, anda um quarteirão, passa um ônibus para te pegar, que vai te deixar dentro da companhia. E desde o momento em que você subiu nesse ônibus, você está protegido pela companhia. Em termo de acontecer um acidente, a companhia vai pagar tudo, te pôr em um hospital, pagar todas as suas despesas, quer dizer, é uma sociedade meio falsa, mas que eu diria quase perfeita. Eu não me importaria se o mundo fosse todo assim. E uma outra coisa que eu acho muito legal dentro da Volkswagen, que realmente eu tenho experiência em outras companhias e conheço muita gente que trabalha em outras companhias também, porque o designer sempre tem as suas ligações com outros designers de outras companhias, mas a gente sabe muito bem que a Volkswagen é bastante social. Ela cuida muito do ponto de vista social da pessoa. Então, uma das últimas coisas que a Volkswagen vai fazer é te mandar embora. Ela vai fazer o diabo. Ela vai flexibilizar a linha de montagem, vai criar sistemas diferenciados, isso, isso e aquilo, para tentar te proteger. Essa é uma filosofia muito alenã. Embora o alemão seja muito mais duro a princípio, mas ele te protege muito mais. As companhias americanas têm um conceito completamente diferente, voltado para a parte financeira. Passou, ficou vermelho, eles cortam a cabeça. Não quer nem saber. Quer dizer, você é muito mais tratado como número. Pelo menos eu sempre senti esse tipo de tratamento mais sociável, voltado para as pessoas. E eu acho que é um exemplo de organização para outras companhias.

P/1 – E como que você vê a Volkswagen preocupada agora em contar a sua história? Cinquenta anos de Brasil?

R – Bom, na realidade, eu não sei como surgiu essa ideia, mas é uma ideia que realmente vem a calhar. Talvez seja pelos 50 anos, mas ela vem a calhar. Aliás, quando é que ela vai fazer 50 anos?

P/1 – Março.

R – Março do ano que vem?

P/1 – É.

R – Então, ela vai fazer 50 anos, (risos) eu também vou fazer 50 anos, não em março, mas em junho do ano que vem. Então é um marco, né, 50 anos para uma pessoa é um marco e para uma companhia também é um marco. É lógico que eu vou morrer e a Volkswagen vai continuar por muitos, se Deus quiser, centenas de anos. Mas eu acho que é importante esta história, gravar, em um certo momento, esta história. Porque, eu falei, mesmo dentro da nossa área, nós perdemos muita coisa. Muitas fotos, muitos modelos, tudo isso foi perdido, porque não tem condições de ficar, nós não somos um museu. Nós estamos olhando sempre para frente e nunca para trás, mas eu acho muito importante ela gravar esse momento. Mesmo para abrir a cabeça das pessoas ou passar um pouquinho mais de conhecimento do que é uma companhia dessa.

P/1 – E como você se sente em ter vindo dar um depoimento?

R – É, eu acho legal, eu acho interessante que tenham lembrado do meu nome para dar esse depoimento. Eu me sinto uma pessoa muito importante dentro da Volkswagen. Ah, uma coisa que tinha lembrado, mas ela me fugiu e está ligado a isso: uma das características da Volkswagen e eu, às vezes, fico até assustado porque as pessoas não aproveitam essa grande característica, essa coisa muito forte que a Volkswagen tem é de te oferecer uma chance para evoluir. Por isso que eu acho que ela é uma companhia ideal. Você vê, eu entrei como um simples ilustrador e por iniciativa própria eu evolui dentro da companhia. Depois como designer eu consegui me mexer, me mexer, hoje eu sou o primeiro chefe designer de uma companhia desse porte, multinacional, brasileiro. Graças simplesmente porque eu falei: “Ah, eu vou ser chefe desse troço aí.” E fui atrás e consegui. Dentro da Volkswagen você tem essa chance. Eu não tenho pai lá me protegendo, nunca puxei o saco de ninguém, nunca concordei com o meu chefe só por concordar, eu tenho minha personalidade, eu luto pelo que eu acredito. E nem por isso eu fiquei estagnado. Pela minha simples vontade de crescer dentro da companhia, eu consegui crescer. Eu fico espantado que não aconteça mais isso. Mesmo dentro da minha área, que as pessoas têm mais liberdade, estão mais soltas, normalmente a pessoa chega em um ponto em que ela se sente confortável naquela mesinha que ela tem, e: “Está legal, assim.” Ela fica satisfeita. No entanto, se ela quisesse, ela poderia evoluir muito mais. Então, essa é uma característica forte que a Volkswagen tem que é a de dar chance para você subir até ser um dia presidente. Não é o meu caso, porque eu estou bastante satisfeito onde eu estou. Quer dizer, meus objetivos, eu praticamente alcancei já. E desculpe, a tua pergunta?

P/1 – Como você se sentia vindo dar o depoimento.

R – Ah, o depoimento. Então, eu me considero uma pessoa importante dentro da companhia, não pelo meu cargo, mas pela liberdade que eu tive de expor as minhas ideias dentro da companhia e pela maneira como essas ideias foram aceitas. Por isso mesmo, nós desenvolvemos projetos importantes, conseguimos fazer aquilo que estava dentro da minha cabeça, eu consegui pôr no papel, consegui pôr em um modelo e consegui pôr um carro na rua para ser vendido. Hoje tem milhões de pessoas usando os carros que eu desenhei. Por isso eu me sinto importante dentro da companhia. E mais ainda por eu ter sido convidado para dar meu depoimento, porque eu me sinto uma parte integrante desta companhia. Assim como qualquer outra pessoa é, mas talvez eu tenha um pouquinho mais história para contar.

P/1 – Veiga, nós te agradecemos por você ter vindo novamente. O Museu agradece e a Volkswagen, por você ter vindo dar o depoimento.

R – Não precisa agradecer nada. É um prazer estar aí.

P/1 – Obrigada.

--- FIM DA ENTREVISTA ---