

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Memórias do Comércio - Baixada Santista (MCS)

Uma vida no porto

História de [Antonio Paulo Lapetina](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 17/02/2005

P/1 – Gostaria que você me falasse qual o seu nome, local e data de nascimento.

R – Meu nome é Antonio Paulo Lapetina, nasci em Santos na Vila Belmiro em 10 de janeiro de 1942.

P/1 – O nome de seu pai?

R – O nome de meu pai é Antonio Lapetina e de minha mãe é Carolina Juliane Lapetina.

P/1 – O senhor conheceu seus avós?

R – Não conheci.

P/1 – E qual era a atividade de seu pai?

R – A atividade de meu pai, ele era telegrafista na Italcable.

P/1 - Seu pai é nascido em Santos?

R – Nascido em Santos. Na Soter de Araújo, no centro da cidade.

P/2 – O senhor se lembra da sua infância, da casa em que o senhor morava.

R – Ah sim. Nasci ali na Vila Belmiro e vivi ali praticamente até 18 anos de idade, na Rua Tiradentes nº 26. Em frente o campo dos Santos.

P/2 – Como é que era a casa?

R – A casa era uma casa de três quartos e inclusive em cima era ainda de forro de madeira e a parte de baixo também, entre os quartos e a parte de baixo também era de madeira, com as escadas já de alvenaria. E tinha porão. Tinha uma entrada e um quintal bastante grandes. Inclusive nós tínhamos uma caramboleira no fundo, que quando era época, mais ou menos em fim janeiro, no fim de dezembro pra janeiro, a garotada ali do pedaço ia todo mundo lá pegar carambola.(risos). Era uma casa bastante boa, bastante confortável.

P/1 – O senhor tem irmãos?

R – Tenho um irmão, José Roberto e uma irmã Maria José.

P/1 – O senhor se lembra das brincadeiras?

R – Existe uma certa diferença de idade entre minha irmã, meu irmão e eu. Então não tivemos a infância praticamente juntos, porque eles já eram

bem mais velhos do que eu em relação à minha infância. Então, o pessoal da minha infância já era um outro tipo de garotos, lá da Vila Belmiro.

P/1 – Então, como é que era essa garotada aí da Vila Belmiro?

R – Bem, a garotada tinha...O pessoal ali do Foto Louzada, o Amadeu e o Cláudio, que eram amigos. Tinha o Marcelo Feijó que morava já mais na curva da Rua Tiradentes, tinha um outro rapaz, o José Carlos, também que morava ali na curva da Tiradentes, e um pessoal que ficava ali atrás do campo do Santos e fazia pelada de futebol ali, direto (riso), na juventude.

P/1 – O que vocês faziam? O futebol era a principal atividade?

R – A garotada era realmente mais pra futebol, porque no início dos anos 50, ainda existia onde eu morava, no Clube do Santos, a arquibancada de madeira. E ela ruiu. Matou até umas pessoas, e depois dessa arquibancada é que fizeram a arquibancada de concreto. Inclusive a arquibancada de concreto foi uma das causas de nós termos que mudar de lá. A minha mãe exigiu do meu pai a mudança, porque não podia mais ficar com uma janela aberta, porque o pessoal tinha que ficar lá em cima da arquibancada, não podia descer. Então, sabe, não ficavam à vontade e ela exigiu do meu pai, mudar. E aí mudamos para o Boqueirão, pra Azevedo Sodré. Eu tinha mais ou menos uns 18 anos de idade, quando isso aconteceu. E depois disso, olha, poucas vezes fui ali pro lado da Vila Belmiro. Muito pouco.(riso de leve)

P/2 – Mas na época da sua infância, dava pra entrar no campo da Vila Belmiro, brincar?

R-Dava. Dava pra entrar. Só que ali tinha o seu Campos, que era o administrador, e no gramado do Santos ele não deixava. Você até podia brincar um pouquinho ali no piso entre o gramado e a arquibancada, mas dentro da grama ele não deixava porque era lugar de treino do Santos, do time principal. Então, pouco se brincava. Mais se brincava mesmo era lá no pedaço atrás da arquibancada, na rua Tiradentes. Inclusive nessa época passava muito pouco carro, então dava pra jogar futebol à vontade ali. De manhã, de tarde e de noite também, porque tinha iluminação na rua. A garotada jogava futebol ali à vontade.

P/1 – E a praia, vocês freqüentavam?

R – Raramente, porque aquele pessoal, a garotada da Vila Belmiro, normalmente, ainda era época de bonde na cidade. E o pessoal, as mães realmente se preocupavam muito. A garotada até 12, 13, 14 anos não tinha a liberdade que a garotada tem hoje. Então, normalmente, ficava todo mundo perto de suas casas. Jogava futebol até quase a hora de almoçar, a hora de jantar, hora do banho. Então, dificilmente se ia pra praia. E quando se ia pra praia, ia uma turma, todo mundo junto ia e voltava e jogava um pouquinho de futebol na praia. Mas era raro. Muito raro.

P/1 – E quando o senhor freqüentou a escola, o senhor se lembra da primeira escola?

R – A minha primeira escola foi o Externato Santa Rita, ali na Bernardino de Campos. A dona do colégio, o diretora, se chamava Dona Ziloca (riso). Freqüentei até acabar o primário. Depois de acabar o primário fui cursar o Colégio Santista, o ginásial. Depois fui fazer contabilidade no Colégio Coelho Neto. E depois parei alguns anos, e depois fui pra Faculdade Dom Domenico, no Guarujá. Isso já nos anos 70. Tirei diploma lá de Estudos Sociais.

P/2 - E o senhor lembra um pouquinho dessa primeira escola, da dona Ziloca? O que o senhor lembra?

R – Uma coisa que eu lembro muito (entre risos), interessante: a minha mãe, um dia, ela tinha a mania de querer que a gente andasse ou de paletó ou de uniforme. Então ela achou que eu tinha que estar com uniforme branco de marinheiro. (entre risos) E eu fui, e era dia de tirar fotografia. Eu não gostei disso e realmente eu fiquei tão aborrecido que eu sujei todo o uniforme e não tirei a fotografia com o uniforme (riso). Com certeza ela não teve a oportunidade de me ver com o uniforme que ela queria, porque realmente eu não gostava (entre risos). Esse foi um fato assim, bastante interessante. E também no fim do Externado Santa Rita, praticamente, eu tive que operar o pé, pela paralisia infantil, e praticamente seis meses do tempo do colégio, a própria dona Ziloca ia me dar aula em casa pra mim não perder o ano. Inclusive, eu na realidade perdi um ano primário e perdi um ano no ginásio por causa de operação do pé. No ginásio não teve jeito, eu tive que perder mesmo, porque não tinha mais quem me desse aula. Mas no primário, eu consegui que a própria diretora dona do colégio desse aula particular. Depois chegou no ginásio, eu tive que fazer uma nova operação e aí perdi um ano de colégio. Não teve jeito. No Colégio Santista. Realmente foi o início da minha vida juvenil foi essa. (riso)

P/1 – E então depois o senhor foi fazer Contabilidade?

R-Fui fazer Contabilidade.

P/1 - Por que o senhor foi fazer Contabilidade?

R – Na realidade, o próprio meu pai exigia que a gente tivesse, eu, meu irmão principalmente eu e meu irmão, um curso superior, pra ter um trabalho mais formal na vida. Inclusive meu pai me disse se eu queria ser médico. Eu falei que nunca gostei muito do estudo. Era verdade mesmo e eu falei: "Não vou lhe enganar porque o senhor vai gastar dinheiro comigo e no fim eu não vou aproveitar como deve." Então ele disse: "Então, você vai trabalhar." Foi quando ele, que era um dos sócios da Comissária Comercial Brasília, me colocou lá, no ano 1960. Pra trabalhar na Comissária Comercial Brasília e aí eu passei a estudar Contabilidade no Colégio Coelho Neto.

P/1 – E essa Contabilidade o senhor fazia à noite?

R – À noite e trabalhava durante o dia. Exatamente. Ainda era a época em que Santos tinha bonde. E a gente realmente sempre andava de bonde, porque carro não era qualquer um que tinha nessa época. (riso) Deu pra pelo menos fazer a Contabilidade e depois de uns certos anos é que eu consegui fazer Estudos Sociais no Guarujá.

P/1 – E o que o senhor fazia nesse seu primeiro emprego?

R – No meu primeiro emprego eu realmente despachava. Depois da mercadoria fertilizante principalmente. Foi uma época de muito fertilizante. Eles vinham importados de Alemanha, Canadá, Estados Unidos. Depois de eles estarem desembarcados aqui em Santos, eles iam praticamente pra todo o Brasil. Mais pro Estado de São Paulo, mas eles passavam pra outros estados todos por vagão. Eu é que era o responsável pra mandar esses vagões, através de documentação, pra Santos - Jundiá ou pra Estrada de Ferro Sorocabana, pra serem despachados pro destinatário.

P/1 – Então, era um trabalho basicamente de documentação?

R – Não. Era um trabalho de remessa de adubo para o proprietário no interior, porque, principalmente vinha muito adubo em época de preparação da terra pra plantio. Então, vinha muito sulfato de amônia, cloreto de potássio. No meu início de trabalho, ainda vinha muito de Pernambuco, fosfórica, inclusive ela se chamava fosfórica de Olinda. E aí vinha por navios de cabotagem. Vinha em sacos de papel Muita quantidade. Mas logo depois parou. Começou a parar esse adubo vindo de Pernambuco e aí começou a vir muita quantidade de adubo importado mesmo desses países. E até um tipo de... Parecia uma areia, um tipo de adubo, um pó bem fininho, mais suave, que vinha do Marrocos. Também vinha. Uma quantidade... Quem via aquilo lá pensava que era areia lá do deserto. Mas muita quantidade mesmo. Então eles tinham uma série de variações desse tipo de produto, por causa de preparar a terra, de acordo com a necessidade da acidês dela. Então, era pessoal que tinha grandes firmas, como a Companhia Paulista de Adubos, a Manah (não sei se ainda existe), a Copas... Três companhias muito importantes. Esse pessoal é que orientava o produtor, o agricultor pra colocar de acordo com a necessidade do produto. Eles realmente vendiam muito adubo nessa época. Era a época que eu mandava esse adubo através de vagão, pro interior. A minha função era colocar esse adubo no vagão pra mandar pro interior. Então, já saía da Companhia Docas com o destinatário certo. Quem importava, vendia antes do adubo chegar pra o agricultor.

P/1 – E era pra que tipo de agricultura?

R – Bom, a agricultura principal nesse tempo, ainda era o café. O café era a agricultura mais forte, principalmente aqui do Estado de São Paulo. Já começava a cana de açúcar também, a ter uma influência mais ou menos grande na agricultura, mas ainda era o café a fonte principal. E depois desses dois, começou a vir a laranja também, como outra fonte principal de riqueza aqui do Estado de São Paulo. E tinha o intermediário, tinha o feijão, algodão... Que também faziam plantio. Mas não assim na escala como esses três outros produtos que eram realmente produtos mais de exportação. Agora, o café é que decidia a nossa balança comercial. Nesse tempo, a força mesmo era o café.

P/1 – E como era o porto nessa época?

R – O porto, quando eu comecei a trabalhar, ainda era dirigido pela família Guinle, a Companhia Docas de Santos. Os armazéns estavam ainda conservadinhos, os guindastes funcionavam muito bem. Depois de certo tempo eles foram informados, porque eles tinham um prazo pra entregar para o governo federal. Então, não houve um novo contrato com a família, pra eles continuarem explorando o porto, mesmo porque eu acho que o porto obedecia mais a um sentido político do que propriamente de carga pra poder entrar e sair com agilidade. Porque a família Guinle nesse ponto, enquanto ela dirigia o porto, o porto sempre funcionou muito bem. Depois passou já pra servir político. O Ministério dos Transportes, se ao me engano, ao redor de 1970, tomou conta disso aí. Então já começou a haver um pouco de decadência. Não se notava ainda muito, porque o governo, no início, importou guindastes da Alemanha. Acho que existe ainda no porto, até hoje, algum guindaste importado da Alemanha nesse tempo. E foram os que serviram para operar. Depois foram ficando sucateados até... Os anos 90, é que começaram a influir no porto, mesmo porque a Companhia Docas, mesmo sendo do governo, ela tirava uma taxa de melhoramento dos portos. Só que essa taxa nunca ficou no porto de Santos. Ela sempre serviu outros portos, inclusive esses mesmos portos que foram servidos por essa taxa, estão hoje fazendo grande competição e com custos muito mais baratos do que o porto de Santos. Então, realmente a função do governo em entrar no porto, no meu modo de ver, foi pra atingir mais objetivos políticos do que pra ajudar o empresário e o trabalhador. Hoje o porto está nessa decadência por causa desse tipo de coisa que foi feita mais ou menos nesses 20 anos. A sorte agora, é que começaram a entrar indústrias particulares e começaram a investir outra vez. Acredito que dentro de uns anos ainda, vai precisar de mais uns anos, o porto volte a operar como ele operava nos anos 60 principalmente, com total trabalho, sem problema nenhum. Mas no momento o porto ainda está bem ruim. Bem ruim mesmo. E a parte externa do cais está bem abandonada. Só indo lá pra ver, a gente já sabe...

P/1 – O que é a parte externa?

R – A parte externa sempre foram os armazéns que deram suporte a guarda de mercadorias a serem embarcadas quando o navio estivesse no porto, porque muitos navios iam chegar, e a mercadoria já estava em Santos. Então, ficavam guardadas nos armazéns externos da Companhia Docas. Aliás, ela tem uma quantidade muito grande de armazéns externos. Hoje, acredito que já tenha alguns explorados por companhias particulares. Mas, naquele tempo, ficava toda a mercadoria que não ia ser exportada naquele momento, estocada nesses armazéns externos, pra quando o navio chegasse, elas seriam mobilizadas até o cais, pra serem embarcadas. Normalmente era isso. E a importação também. A mesma coisa. Se ela não estava desembarcada, não tinha lugar no armazém do porto, ela ia pro armazém externo, que era a retaguarda da guarda de mercadorias.

P/2 – Eu queria perguntar sobre essa sessão do serviço da Comissária. O adubo chegava... O senhor tinha muito contato com o pessoal da estiva?

Como é que o senhor fazia...

R – Não. A minha parte burocrática, vamos dizer assim, era uma parte burocrática funcional, porque realmente eu é que dava origem à saída desse adubo, depois de ele estar colocado dentro dos vagões, ou da Sorocabana ou da Santos-Jundiá.

P/2 – Como esse material ia do porto até os vagões?

R – Veja bem. Os navios eram colocados em lugares onde já tinham “grabes”. O “grabe” era o aparelho, era como se fosse uma caçamba, só que eles abriam e fechavam por baixo, automaticamente. Então, o guindasteiro abria ele, entrava no porão, dava um pouco de pressão pra ele bater no adubo pra poder fechar com bastante adubo. E o adubo saído com o “grabe” era colocado dentro da galera, era uma galera aberta, um vagão aberto. Ele abria o “grabe” e o adubo já caía dentro do vagão. Nessa época, inclusive, não tinha caminhão, esses caminhões basculantes. Hoje é que eles têm muita força de trabalho no cais pra retirar adubo. Praticamente, nos anos 60, era tudo feito por vagões da Santos-Jundiá ou da Sorocabana. O “grabe”, a função dele era essa: tirar o adubo de dentro do navio e já jogar diretamente na galera. E depois dali ele já ia embora. Se a mercadoria não estivesse desembaraçada... Chamavam inclusive o lugar onde ficavam esses vagões guardados, de terceiro trilho. Ficava ali na Santos-Jundiá, no pátio ou na Sorocabana, até a mercadoria ser desembaraçada, pra poder ir embora pro destinatário. O importador praticamente ela nunca tinha adubo em estoque nos armazéns dele. Pouquíssimo. Porque ele já vendia. Quando o navio estava chegando, a mercadoria já estava vendida para o agricultor. Sob a orientação dele, porque eles tinham o engenheiro agrônomo que orientava o tipo da terra, o que precisava por composição. Então, facilitava muito, tudo. E tinha uma quantidade... Olha, sem mentira nenhuma, o Brasil acho que nessa época, eu acredito que tinha... Sempre atracava no porto, em operação simultânea, mais ou menos seis a oito navios de adubo. Estavam sempre operando de seis a oito navios de adubo. Se não era de saco era a granel, mas sempre tinha navio de adubo. Muito mesmo.

P/1 – E os seus clientes eram os importadores?

R – Os clientes da firma eram os importadores, porque eles é que compravam a mercadoria, adquiriam um produto... Porque quem financiava era o Banco do Brasil nesse tempo. Quem mexia... Não existia nem Banco Central. O Banco do Brasil é que tratava do intercâmbio de moeda pra poderem fazer a compra do adubo, e através dessas compras... Porque eles compravam p.e. lotes de mercadoria que as vezes não cabiam em um navio só. Era importação clara. Ela vinha documentada de acordo com a quantidade que o navio trazia, mas as vezes a importação superava o tamanho do navio pra poder trazer a carga. As vezes a carga vinha em etapas: dois, três, quatro, cinco navios até; Mas, muito adubo. Muito adubo mesmo. Hoje ainda existe. Um pouco de adubo, mas não na mesma proporção que existia antes. Acredito que hoje eles já estão aqui... Eu não estou bem ao par, mas já estão produzindo uma parte desse adubo aqui no Brasil também.

P/2 – E como é que o senhor se comunicava com os seus clientes?

R – Na realidade, tinha despachante. Era despachante e proprietário da firma. Ele é que tratava, por ex. a nível de diretoria, quem mexia com os clientes era ele. Eu as vezes, um ou outro funcionário dessas firmas precisava saber realmente o destino da carga. Se ela já tinha saído, não tinha, se estava presa por alguma razão, por causa, acho, de cobrar do agricultor. Porque eles só podiam cobrar depois dos... Porque a Santos-Jundiá e a Sorocabana emitiam um documento que era o transporte da carga. Um tipo de um conhecimento rodoviário... Ferroviário. Desse conhecimento ferroviário é que eles podiam cobrar o cliente deles porque já tinha o comprovante que a carga estava indo pro destino, mesmo que ela não tivesse chegado. Então, tinham como dar outra informação, repassar pro proprietário da carga. Eu é que tratava desse assunto.

P/2 – Vocês usavam um telex, telefone?

R – Telefone. Isso tudo era feito por telefone. Nessa época nem sabia do aparelho de telex. O telex foi o primeiro. O primeiro convívio com que eu tive com uma máquina de informação já foi na fornecedora de navio, que foi a primeira máquina foi um telex, que, aliás, até hoje nós temos ele lá e usamos ainda. Porque tem navios que não tem outro tipo de comunicação, exceto telex. Em 1999 acabou a telegrafia. Oficialmente, ela acabou, não existe mais. Até os navios tinham radio telegrafistas e eles mudaram de função no navio ou foram dispensados porque já não existia mais a máquina de telégrafo. Passou a ser utilizado realmente o telex, que até hoje é utilizado pra alguns navios. Navio velho, porque ainda tem muito navio velho. Essa máquina também, ela já tem prazo pra terminar. Não tenho certeza se é 2005, que ela vai ter que terminar, já passando fax ou mail. A Internet já começou a funcionar. Alguns navios têm Poucos, mas já tem. Os novos já saíram com Internet e a maior parte ainda é fax. Fax agora é o principal por enquanto de comunicação. Mas eu acho que...

P/1 – Pros navios, não?

R - É. Pros navios. Acho que o telex era o meio mais seguro, porque a gente lia pra saber que realmente a mensagem foi passada. E era assim que a gente tocava.

P/2 – O senhor lembra do comércio aqui em Santos, por volta dessa época, década de 60?

R-Me lembro. O comércio era um comércio muito forte. Firms tradicionais mesmo que vendiam aqui á vontade. Banco, ali na rua Quinze, também á vontade. Bancos trabalhavam a todo vapor, como se diz. Foi a melhor década, na minha opinião, que o Brasil viveu em relação ao comércio. Santos foi entre 1960 e 1970. Foi a grande época da vida de Santos foram esse 10 anos, que inclusive foi o início da minha vida profissional. Em comparação com os outros anos que eu tive, foram realmente os anos mais brilhantes do comércio, tanto o comércio interno como importação e exportação. Tanto é que nós atingimos em 1969, se eu não me equivoco, o primeiro país exportador de milho do mundo. E depois nós tivemos que importar. A política agrícola também sempre foi meio fraca. Havia um descontrole. Mas, se não me engano, 69 foi a época que mais se exportou milho. Mas, também tinha oito a dez navios pra carregar milho aqui em Santos, por dia. Já estava começando, no fim

da década de 60, o terminal do 38. Já estava começando, eles estavam acabando de terminar pra começar a colocar milho. O terminal trabalha até hoje com “pellets”, também outros tipos: soja. Mas era o terminal principal que tinha, inclusive pra diminuir o tempo de estadia do navio, era aquele lá. Outros lugares, não tinham terminal automático, colocavam dentro do navio com “grabe” também. O “grabe” servia tanto pra descarregar como pra carregar. Até hoje acho que eles ainda operam, apesar de eu ter saído do cais a já algum tempo, mas eles ainda operam em muitos terminais com “grabe” ainda. Continua sendo um aparelho funcional.

P/1 – E, depois que o senhor mudou da Vila Belmiro, o senhor foi pro Boqueirão?

R-Fui.

P/1 – Aí o senhor estava mais perto da praia?

R – Estava.

P/1 – E o senhor freqüentava a praia?

R – Não. Eu nunca...Eu sempre freqüentei o interior. Eu sempre gostei, porque desde 1953, o meu pai comprou uma fazenda em sociedade com meu primo Paulo Fernandes. Ficaram até mais ou menos até o início de 60, quando meu pai vendeu a parte dele e comprou um outro sítio perto dessa fazenda, que, aliás, nós conservamos ele até hoje.

P/1 – Onde fica ele?

R – Amparo. No bairro de Pantaleão. E até hoje, meu pai faleceu e nós tentamos...Meu irmão primeiro, que está em melhor situação, ele investiu no sítio, comprou inclusive uma chácara grudada a esse sítio, que ele também tem até hoje, bem conservada, e ele gastou bastante dinheiro pra montar, remodelar o sítio. E a gente até hoje conserva aquilo lá, tenta ver se consegue manter, a gente não sabe por quanto tempo, mas consegue manter. Pelo menos até agora, o sítio continua lá arrumadinho.

P/2 – Outra coisa que eu quero saber é o seguinte: o senhor contou, comentando com a Samira (?), da atuação da estrada de ferro. Isso daí aconteceu e depois morreu.

R – Exatamente.

P/2 – Como é que foi essa questão?

R – Transformação?

Outro lado da fita

R- ...acaria (sacaria?) também ia pra vagões fechados. Também saia em muita quantidade. Mas aí começou a entrar a indústria automotiva e aí começaram a abandonar um pouco a questão ferroviária, inclusive, nesse tempo mesmo já começaram, depois de entrar caminhão aqui no circuito do Brasil, começou importado, depois fabricação nacional, já começaram a ser desestimulado pela ferrovia. Inclusive arrancaram muitos trilhos. Na nossa região lá de Amparo, que é Companhia Mogiana, que é uma filiada da Sorocabana, parte dos trilhos foram todos arrancados. De Amparo ela vinha por Campinas em bitola estreita e ia por aquela região, que a Mogiana, a Sorocabana, chamava de bitola estreita. Ela ia pra Itapira, subia Franca por aquele caminho da ponta do Estado de São Paulo. Todos esses trilhos, na nossa região, que cobriam até mais em cima do Estado, foram todos arrancados. Deram acesso a rodovias. Acho que foi um progresso meio retrógrado, porque o valor do frete, em relação a caminhão para vagão, é uma diferença... Já era muito grande. Mas atendia a outro tipo de política, então foi feito... Perdemos. O Brasil perdeu muito. Atrasou, no meu modo de ver, em relação a ferrovia. Tanto é que até hoje eles continuam desativando uma série de ferrovias. Passageiros, trem, acho que o povo mesmo esqueceu que existe trem. Acho que já não tinha mais a serventia que devia ter. Era seguro, limpo, mas cortaram, terminaram. Agora um ou outro que serve. Tanto é que a gente tem como exemplo a Santos-Jundiaí e a Sorocabana que foram liquidadas. A Santos-Jundiaí está em abandono e a Sorocabana não existe mais. Virou um supermercado. Esse realmente foi um atraso, pra mim, na vida brasileira. Foi um grande atraso. Enquanto os países de primeiro mundo conservam e preparam cada vez mais ferrovia porque o custo é barato e eles têm a interligação entre eles. Eu nunca viajei para a Europa, mas eu sei que existe uma passagem métrica, que você pode entrar num vagão em Portugal, Espanha, França, e ir pela Europa toda com essa mesma passagem, você vai, paga por ela e cada etapa que você faz eles vão furando, ou tirando, não sei como é o sistema, mas você pode viajar pela Europa toda de vagão, confortável, limpo. Aqui, infelizmente acabou tudo isso (risos)

P/2 – O senhor pegou o porto como Área de Segurança Nacional seu Antonio

R – Com área nacional...

P/2 – Interferiu em alguma coisa?

R – Pra nós realmente não interferiu. Inclusive no tempo da Área de segurança Nacional, já começou isso nos anos 60, com a renúncia do Jânio Quadros, ele passou a ser Área de Segurança Nacional. Mas pra nós não interferiu. Não houve nenhum tipo de problema e a vida do porto continuou normal. Tinha, antes da chamada Revolução, tinha muita greve. Diminuiu bastante essa questão greve, mas a vida do porto, ela

continuou. Nos anos 60, mesmo com a Segurança Nacional do porto, ela continuou normal e a todo vapor como se diz. Muito trabalho. Muito trabalho mesmo. De 70 a 80 também teve muito trabalho, mas ele começou gradativamente a diminuir. Quer dizer, a gente nem reparava muito porque a nossa firma, graças a Deus sempre teve bastante movimento. Mas, a gente nota...Notava, que já não tinha a mesma quantidade. Muitas companhias de navegação começaram a se fundir. Em 1980 outras começaram a fechar e mais outras a se fundir outra vez, e em 90 é que houve o declínio mesmo. Aí foi forte. Um declínio. Houve mudanças forte na política de exterior em relação à exportação e importação, porque era feita com papel. Se fazia despacho em papel e levava pro Banco do Brasil. Eles ficavam com uma parte, nós trazíamos outra. Aquela parte burocrática. Em 1990, na época Fernando Collor, já começou a ser tudo passado para a área de informatização. Entrou o Sisconnection (?) no sistema. Isso ajudou o importador e o exportador, apesar que o Sisconnection (?) na realidade atingiu mais o exportador. É bom, por ex. pro exportador que tem uma carga de alto valor e que vai ser colocada em um, dois, três ou todos os porões do navio, porque ele desembaraça dentro do escritório dele no local da vida dele, comercial. Pra nós, não. Pra nós, por ex. nós temos uma quantidade de navios muito grande, e para cada um tem que ser feito um documento de exportação, e esse documento de exportação tem que gerar divisas pra fazer um contrato de câmbio futuro. Então, isso gera despesa, porque o Sisconnection (?) entra no sistema de tempo em relação à companhia telefônica. Isso depois acumulado no fim do mês gera...Eu acredito que do tempo do documento a papel, uns 300% mais caro. Para o fornecedor de navio. Porque ele trata de muitos navios, enquanto que o exportador trata de um navio. Para o exportador...O Banco Central, quando tratou desse assunto junto com os outros mecanismos de exportação, nunca se preocupou muito com o fornecimento de navio, porque a quantidade gerada de divisas é muito pouca em relação ao volume de exportações. Então, claro, ele criou um quadro próprio pra atender o fornecedor de navio. Mas, ainda com muita burocracia, porque tem muita tela de passagem, de etapa de documento pra você formar depois o documento de modo geral. Então, um documento, sem exagero, ele gera mais ou menos, pra formar um documento até o fim dele, 15 minutos. Na tela ela leva 15 minutos pra passar pelas três etapas que ele tem que passar. As vezes cai o sistema, você tem que religar outra vez. Ainda, pra nós, é meio falho. Mas quem sabe, no futuro, eles melhorem isso aí (risos).

P/1 –Então, o senhor estava trabalhando nessa empresa que importava basicamente adubos...

R-Adubos. Várias empresas. Várias companhias de adubo mesmo.

P/1 – A _____ era uma empresa que resolvia esse problema com as importadoras...

R – Exatamente. Era uma companhia de despacho, que até hoje tem várias. Hoje elas estão meio frágeis porque como o importador e o exportador podem fazer esse trabalho sem ter esse intermediário, já diminuiu um pouco a força do despachante aduaneiro e das companhias de despacho, por causa desse problema de ter o importador ou o exportador diretamente acesso ao sistema de informática.

P/1 – Isso o que significa? Uma desburocratização?

R – Com certeza.

P/1 – Da documentação?

R – Da documentação. Em relação à exportação e à importação, realmente teve uma desburocratização muito grande. Eu acredito que, por ex. em importação, eu não posso dizer com segurança o sistema, mas eu tenho quase certeza que o sistema de desembaraço também é feito on-line. O importador entra com o documento na informática, esse documento é gerado para a Receita Federal e a Receita Federal vendo a característica do documento, da mercadoria, se não existe falha, não existe nada dentro desse documento, acho que 90% das vezes ela desembaraça sem o importador sair do local dele. Depois, o único problema que ele tem é ter a companhia de transporte, ou a via de transporte pra tirar... A maior parte das vezes já tira direto do navio e leva pra casa dele. É praticamente um porta a porta. Hoje, até as companhias de navegação estão prestando esse serviço. A tecnologia já está ajudando. É o que eles chamam de Logística. Eles já pegam a mercadoria, praticamente, lá na origem e levam pro destino em pacote fechado, com um custo determinado. Isso facilitou muito o importador, mas muito mesmo. Eu creio que 90% da carga é desembaraçada sem problema maior pro importador.

P/1 – E quando que o senhor mudou pra essa empresa de fornecimento de navios?

R – A maior parte de minha vida profissional foi nessa empresa de fornecimento de navio. Então, eu sei desse mecanismo que eu estou comentando, pela própria...Pelo próprio tipo de trabalho que nós temos que exercer em relação a desembaraço de mercadoria. O nosso sistema por ex. é diferente. Nós temos o direito de tirar um documento fiscal, ir na Receita Federal, desembaraçar esse documento fiscal pra poder embarcar o navio. Depois do navio embarcado, do navio saído, então nós preparamos o documento de exportação, com o valor correspondente à moeda estrangeira, e esse documento vai pra Receita Federal pra averbação. A averbação é como...Antigamente existia um desembaraço. Depois da averbação é que é fechado o câmbio desse documento. Não se mexe em dinheiro, porque o dinheiro é todo feito através de comunicação banco a banco, o comprador lá de fora com o banco aqui dentro. Então, não se mexe em moeda. Só se mexe com número. Hoje, no mercado, a gente sabe tudo através de número. O dinheiro mesmo, você vê através de papel.Você não vê o papel do dinheiro no teu bolso, você vê a coisa mexendo com papel, com documento. Só.

P/1 – E o que o senhor fornece pros navios?

R – De tudo.

P/1 – Por exemplo.

R – De tudo, é comida de um modo geral. Comida, todo tipo de comida, uma parte de material técnico. As vezes vem navios que querem coisas que a gente não tem possibilidade de conseguir. Foi colocado no navio, na origem dele, na fabricação, e coisa pra uso dele e dos navios em série, que devem ter sido fabricados iguais a ele. Então, você, por exemplo, tem a dificuldade em achar determinado tipo de material que as vezes gasta durante o período que ele está navegando, e você não tem como repor. Mas, creio que 90% hoje, do material que se atende, a gente tem como fornecer, e parte desse material que as vezes não tem no mercado, a gente tem possibilidade. Por exemplo, um parafuso, uma porca. Isso a gente tem ou um outro tipo de objeto, ou a gente tem como mandar fazer dentro de um tempo curto. De um modo geral, se atende o navio assim sem muito problema de mercadoria. Santos por exemplo, é uma praça que não atende como deveria atender ao material técnico de um navio, mas São Paulo...A maior parte do material se encontra em São Paulo. Agora, recente até, tive uma lâmpada de um navio sem um ano de fabricação. Uma lâmpada de néon, pequenininha, especial. Mandamos para São Paulo através do departamento técnico de um colega nosso, fornecedor, e a lâmpada em menos de 24 veio. Uma lâmpada super nova em relação à tecnologia. Já tinha importação em São Paulo. Não se tem muita dificuldade. A maior dificuldade é o tempo. Porque hoje esses navios, grande parte deles, são navios que no máximo 24 horas ficam no porto. No máximo. Essa noite mesmo nós tínhamos um navio pra atender que deveria entrar uma hora da manhã, pra sair as sete da manhã. Estávamos esperando. Até seis horas eu estava no escritório e aí quando eu falei com o agente, ele me disse que o comandante tinha avisado que já não ia chegar mais meia noite. Só ia chegar três horas da manhã. Então, já estendeu a estadia dele, que seria saída dele as seis sete horas da manhã, até dez, onze horas da manhã. Mas a gente sempre fica nessa expectativa. E tem que atender. Porque se você não atender o navio naquele momento, você perdeu o negócio. Hoje, tem que estar... Todos os meios de comunicação têm que estar à sua disposição pra você não ter problema. À noite, mesmo com supermercado aberto, você não tem como fazer porque sem desembaraço do documento, do carimbo da Receita Federal você não consegue entrar no porto. Então você tem que ter... Lá tem plantão, na Receita Federal, mas muitas vezes quem está de plantão as vezes vai fazer visita no navio que atraca de madrugada. Então não tem quem te carimbe. Você perdeu a mercadoria, você tem que recolher. Meia noite não é hora de recolher mercadoria. Você tem que recolher mercadoria e ainda tem que passar pelo visto do agente da Receita Federal. É muito difícil. Humanamente impossível mesmo porque, você tem que deixar tua firma aberta pra fazer tudo isso. O custo operacional não compensa aquilo que você vende. Então é problema.

P/1 – E como é que funciona o pedido do navio?

R – Normalmente ele vem por comunicação. Por telex hoje é o último que vem. Pouco. Mais por fax, e agora já está começando a vir pela Internet também. Por meio também, ele já vem por uma forma segura.

P/1 - _____ você percebe por que? (sobreposição da voz do entrevistador e entrevistado)

R – Bom, tem por ex. companhias que querem preço antes. Então, muitas pedem a mercadoria, o navio pede pra ela, ela manda pro fornecedor, o fornecedor manda os valores pra companhia e aí a companhia autoriza ou não. Porque, tem concorrência. Muitos têm concorrência. As vezes a concorrência é dentro da própria cidade, com outros fornecedores, mas as concorrências também são muito grandes em outros portos, porque o custo operacional dos portos do Sul são bem mais baratos do que dos portos aqui da região Sudeste. Bem mais em conta. Muito difícil. Competir com a região Sul é muito difícil. Em termos de preço, é muito difícil. A própria facilidade, nós acreditamos que eles tenham em entrar no porto. Eu acredito que tenha o mesmo sistema burocrático entre os portos do sul: Paranaguá, Itajaí, Rio Grande. Acredito que sejam portos com relativa facilidade em o fornecedor entrar. Claro, com documentação. Mas com menos burocracia do que aqui na região Sudeste. Eu acredito, não tenho certeza. Mas acredito que seja assim. Seja mais fácil transitar o fornecedor nesses lugares. Até pouco tempo, eu tinha conhecimento que até carro particular chegava até o costado navio. O costado do navio, o navio estar aqui no porto e você entrar e ficar praticamente com o ferro do navio. Grudado no navio. Aqui, não. Aqui, tem que ter uma série de documentação e você estar habilitada com o teu veículo a chegar até lá. Isso já são outros trâmites. Como entrar no próprio porto. Hoje, tem uma série de caminhos, que quem dá é a Receita Federal. As vezes demora porque acumulou, eu creio que juntou muita coisa pra eles fazerem, e os funcionários são os mesmo. Então, demora. Como eu expliquei, eu agora estamos dois meses praticamente aguardando a licença que teria...Terá que durar doze meses. Nós estamos aguardando dois meses. 48 dias, porque nós demos entrada no início de agosto e estamos...Claro, eles não põem nenhum entrave no nosso trabalho, porque nós chegamos com um documento provisório e eles carimbam sem problema nenhum. Você continua trabalhando normalmente. Eles não te atrapalham em nada, nesse ponto. Mas, o problema por ex. de você ter a tua habilitação pra um ano, isso está demorando muito, porque eu acredito que seja excesso de gente pedindo. Acho que eles ainda não estão totalmente preparados pra atender esse tipo de coisa. Demora, porque quando era da Codesp, você também dava entrada 15, 20 dias antes, e dois ou três dias de vencer tua licença, você já estava em poder da licença. Era outro sistema e acho que eles já estavam mais profissionalizados nisso. E tinha um departamento só pra atender isso. Mas eu acho que realmente foi passado de uma maneira certa porque isso, no meu modo de ver, já há muito tempo é função da Receita Federal. Eles é que tinham que tratar desse assunto. É específico da área deles. Até eles se engrenarem, acho que vai demorar um pouquinho, acho que falta de funcionários... Coisa do governo é assim mesmo. (risos) Tem que ter paciência.

P/1 – O senhor que faz as compras pra...Como é que é?

R – Não. Quem faz as compras de material comestível, bebida, é meu irmão e o genro dele, na ausência. Material técnico, normalmente sou eu. Quando tem, normalmente sou eu.

P/1- E material comestível varia muito?

R – Varia muito. Porque por exemplo, tem alguns navios, poucos agora, que pedem determinados produtos mais sofisticados. São produtos que você as vezes aqui não encontra no mercado.

P/1- Por exemplo?

R – São, por exemplo, determinados tipos de embutidos: lingüiça, frios, que geralmente você não encontra no mercado porque não tem comprador. São produtos caros. Claro que são meia dúzia de navios só, na quantidade de navios que vem, que pedem, que a companhia autoriza eles a pedirem esse tipo de coisa. Mas isso tem que vir já direto da origem, do fabricante. Hoje nós temos frigoríficos que atendem determinados produtos que são tipo europeu, tipo alemão, tipo holandês. Então, você pede, só que você tem pelo menos 48 horas que você precisa. E os navios te dão esse tempo. E você prepara. Também não são quantidades grandes. É tudo, três quilos, quatro quilos, porque são produtos muito caros. Eles põem, num domingo acredito, num dia mais especial, mas eles usam com certeza. E o resto é artigo enlatado, produto seco... Mas o básico é verdura e fruta. Esse é o básico de navio. E material de limpeza. Também levam. Material de limpeza, produto de limpeza, levam uma quantidade mais ou menos. As vezes escovas, vassouras. Esse tipo de coisa. Corda. Lâmpada, normalmente levam. Quer dizer, tem muita variedade.

P/1 – Vocês fazem a compra a cada navio, a cada pedido. Não tem uma _____ (superposição de vozes)

R – Não. Antigamente...Alguma coisa a gente tem. Por exemplo, hoje é mais barato você ter produto comprado de próprio supermercado pelo tipo de oferta, que eles te oferecem, do que você comprar do fabricante. O fabricante, por exemplo, ele te dá um produto bem mais caro que o supermercado. Então, por exemplo, aparece oferta de produtos muito usados, nós compramos e deixamos lá em estoque. Agora, produto perecível, não. Produto perecível hoje a gente compra normalmente de um dia pra outro. Antes, nós tínhamos carne. Nós não temos agora, não é por um problema monetário, graças a Deus. O nosso problema é problema do consumo de energia. Fomos obrigados... Pra nós é mais fácil pegar nossa Kombi e ir buscar, que a maior parte é de origem em São Paulo, você perde umas horas de pegar os produtos lá, do que você ter à disposição o frigorífico de frio, de congelado, trabalhando dia e noite. Porque no fim você acaba passando da meta exigida, e aí você tem problema. Então, no fundo, você acaba tendo que desativar certos setores da tua empresa, por causa desse problema energético. Infelizmente. Mas mesmo assim, dá pra gente resolver.

P/1 – E as frutas e verduras, como é que é?

R – Ah. Não. Frutas e verduras são compradas sempre de um dia pra outro. Inclusive tem pessoal lá no Ceasa habilitado, que como são coisas assim de uma quantidade mais ou menos grande, que compensa, nós pedimos pra pessoal que só trabalha com japoneses, que estão lá dentro do mercado. As vezes você até pede coisas de um dia pra outro, que você não conseguiria aqui em Santos, eles te trazem. As sete horas da manhã eles estão na tua casa. Se você precisar as seis horas da manhã, eles estão na tua casa te entregando tudo. Sem problema nenhum. Então, o sistema de trabalho já está mais facilitado, bem mais facilitado.

P/1- E quantos navios vocês atendem num período? Ou por mês? Por dia?

R – Agora por ex. Isso é muito irregular. Antigamente, eu saía da minha casa, eu trabalhei no cais direto uns 17 anos seguidos na vida da Fornecedoradora Paulo Fernandes. Eu saía da minha casa, normalmente, seis horas da manhã, seis e quinze, quinze pra seis...Praticamente todo dia, inclusive aos domingos. Eu tinha média por dia, pra atender, de navio, seis navios por dia, na década de 60. Eu nem sabia por onde eu ia começar a atender, porque eram navios que já estavam atracados e eu tinha que dar assistência, e outros que iam atracar. Normalmente nessa época, o navio ficava aqui três, quatro, cinco, dez dias. Mas, a gente de qualquer maneira tinha que ir no navio, sem problema nenhum. Tinha que dar atenção pra eles. Então, o problema era a gente racionalizar e dar o critério de atendimento ao que precisava ser atendido primeiro. Assistência. E era duro. Olha, anos, eu não me lembro de ter ido almoçar na minha casa. Anos. E nem jantar. Anos, que eu comia na rua. Anos, anos, anos. Agora não. Hoje a gente já tem mais critério no trabalho. Diminuiu muito os navios. Muito, mas muito mesmo. Claro que as vezes a gente tem dois, três, quatro navios num dia. Isso é excepcional. Mas, normal, mais ou menos se atende entre dois navios que gastam mais ou menos como navios que gastam muito pouco, nós temos uma média de 20 a 30 navios por mês. Também não queremos mais, porque ofertas aparecem, mas depois a gente vai cobrar e eles não pagam. Então não adianta nada. A gente tem poucos e bons. E dá pra a firma tocar. Nós não queremos muito mais que isso não. Então, nós temos quatro ou cinco companhias de linha regular, que nós atendemos aqui e outros que a gente chama de tramp(?), que vem aqui de vez em quando e que a gente também atende. São companhias boas. As vezes se acumulam em poucos dias e aí depois dá um espaço, dá um vazio de dias sem navio. Por isso que eu digo, hoje, o serviço é bem irregular. Você as vezes tem que atender quatro ou cinco navios num período muito curto de tempo, e as vezes você fica cinco, seis dias sem atender navio. Navios, claro, que interessam pra você. Porque, como eu digo, todo dia aparece oferta, ou pelo fax ou pela Internet. Sempre tem oferta. Então você precisa saber qual aquela que você pode realmente responder, com intenção de atender. Outras você diz que não quer. Outras você diz que quer o dinheiro antes pra espantar. Gente que não paga. Porque tem colegas nossos que eu acredito que eles têm um volume muito grande de trabalho, mas eles devem ter parte desse trabalho, uma boa inadimplência.

P/2 – A fornecedora tem que comprar os produtos?

R – Tem que comprar. É quase á vista.

P/2 – A vista. O senhor tem que fazer uma documentação em que o produto é todo discriminado?

R – Em nota fiscal.

P/1- É como o senhor estivesse importando, não é isso?

R – Exatamente. Esse documento fiscal representa um valor correspondente á moeda estrangeira. E você vai ter que prestar conta com as autoridades. Porque depois você vai fazer o Sisconnection(?)

P/1 – Eu queria saber também sobre a _____ tripulação dos navios.

R – Muito. A tripulação dos navios na década de 60...Eu sempre faço essas comparações porque eram de 30 pessoas pra cima. Hoje tem navios que navegam com dez, doze. Quando são 20 pessoas, já é uma quantidade boa.

P/2 – Isso acaba interferindo diretamente nas suas atividades?

R – Nas nossas atividades, com certeza. Por isso que também houve uma diminuição de compra, muito grande. Hoje eles têm produtos congelados, que eles podem ter uma quantidade grande de tempo, usando. É que produto fresco eles inclusive fazem questão de obter porque eu acho que psicologicamente interfere na vida deles, como se fosse uma dona de casa. O navio gosta desse produto, precisa desse produto pra fazer uso em poucos dias. Então, quando ele tem a oportunidade de...

Troca de fita

P/1 – Eu vou perguntar um pouquinho também com relação ao cliente. Ou seja, seu cliente é o navio. Ou é a companhia?

R- Veja bem. Antigamente os contatos eram só navio. Claro que por uma questão de tradição nós tínhamos um contato com a companhia, mas muito pouco. Porque os navios, antigamente, eles tinham muita autonomia em relação ao que eles precisavam comprar. Hoje, existe uma interferência muito grande das companhias, o custo de mercadoria dia a dia, o custo operacional do navio em relação à tripulação e a desgaste de peças é muito controlado pela companhia, e ela tem departamento específico pra isso ou ela passa pra mão de terceiros. Nós temos companhias, por exemplo, alemãs, que hoje estão na mão de terceiros. E esses terceiros é que controlam o custo operacional. Por exemplo, um que só trata de comida. Tudo o que o navio quer, tem que passar por eles passa preço, passa pra ver se realmente é procedente a necessidade do navio. O custo do produto, pra poder comprar ou não. Muitas vezes eles cortam.

P/1 – E esse pessoal, é daqui ou de lá?

R – Lá do exterior. Hoje, por exemplo, navios alemães, e eu tenho isso como exemplo, porque nós atendemos vários. Tem uma companhia que já pegou vários armadores, ela só trabalha com esse tipo de coisa, que é controlar produtos comestíveis do navio. Então, produtos comestíveis, o navio passa pra eles, eles repassam pra nós, nós colocamos uma pró-forma do produto com o preço e depois eles mandam autorização ou não. E as vezes pode ser autorização total ou autorização cortada. Isso depende daquilo que eles acham que o navio realmente precisa.

P/1 – E o senhor se comunica em que língua com todos eles?

R – Inglês. De uma maneira total é em inglês. Quem não tem inglês... Eu não sou um grande interprete de inglês, mas eu tenho uma parte, um pouco de conhecimento da área comercial escrita. Então, por exemplo. eu passo, quando vão falar, a não ser que quando sejam pessoas de fora, eu falo. Quando é coisa de navio, nós temos nossos visitantes que falam, se comunicam diretamente com o navio. Quando é coisa de fora, que de fora normalmente é via... Comunicação via papel. As vezes é falado por telefone. Agora, eu tive um caso, faz um mês e meio mais ou menos, a companhia pediu -ela só pede o valor das coisas pro forma. Nós mandamos e ela autorizou fornecer. Navio químico. Ele fica aqui 24 horas no porto. E nós não tivemos a lembrança de avisar o comandante que a companhia tinha passado... Quando nós avisamos o comandante, ele disse pra nós cancelarmos o pedido, que ele ia comprar noutro lugar. Aí nós dissemos que o pedido já estava todo comprado. Ele, de qualquer maneira, não aceitou a mercadoria quando foi. Mandei um aviso pra companhia dizendo que normalmente eu achava que quando eles passassem a ordem pra gente, eles deveriam avisar o navio, porque a comunicação deles é super fácil porque são navios modernos, tem Internet e fax e o custo disso é baixíssimo. Nos causou problemas, causou prejuízo. Teve um cidadão... E eu peguei o telefone e falei com o encarregado de atendimento desse navio. Ele ficou preocupado, e ele entendeu que nós iríamos cobrar deles a mercadoria de qualquer maneira. Ele ficou tão preocupado que ele pegou um colega dele que sabia falar espanhol e essa pessoa ligou e me chamou. Eu fui falar com ele. Eu falo um pouco de espanhol. Ele “Necesitava hablar...” Eu expliquei tudo pra ele o que ocorrera e disse: “Jamais tive a intenção de cobrar um produto que eu não coloquei no navio, eu não vendi.” Aconteceu isso e eu expliquei pra ele. Ele morria de rir no telefone, achando aquilo mais ou menos cômico porque pelo procedimento do comandante em relação às ordens e na companhia. Ele achou aquilo mais ou menos gozado. Mas não houve um entrevero, vamos dizer assim, de nós com a companhia. Uma companhia muito grande, muito boa e as vezes acontece esse tipo de coisa. Então, nós tomamos por norma, quando a companhia autorizar, a gente diz por comandante: “Comandante, a sua companhia autorizou a entregar pro senhor essas mercadorias. OK?” Aí ele diz: “Está bom. Estamos aguardando essas mercadorias.” E a gente fica mais tranquilo pra não ter problema, como tivemos dessa vez. Então, é um mecanismo que a gente as vezes acaba tomando surpresa. Em 1988, meus dois primos eram vivos, nós vendemos uns produtos pra um navio de tripulação indiana e havia um intermediário de negócio na Inglaterra. Os produtos foram.. Grande quantidade, grande. Se a gente fosse vender aqueles produtos hoje, e fizessem o que eles fizeram naquele tempo, acho que a gente fechava a firma. Era um valor muito grande. E depois de aceitarem, depois de concordarem, depois da mercadoria estar no navio, depois do navio ir embora, eles disseram que não iam pagar, não concordavam e tinha os mesmos produtos na Europa mais baratos. E iam devolver o produto. E devolveram os produtos. Eles descarregaram os produtos em Mombaça, no Oceano Índico. Descarregaram os produtos lá, colocaram em um outro container, num outro navio. O navio foi pra Europa, fez transbordo pra outro navio e esse outro navio trouxe a mercadoria pra Santos. Então nós aprendemos que determinadas coisas com determinadas pessoas todo cuidado é pouco. Não são muitos... Não é que eles não são sérios no pagamento, eles não são sérios naquilo que eles querem, porque eles estão falando pra você uma coisa e daqui a 24 horas eles já mudaram a coisa. E você não pode porque você tem uma seqüência pra pegar a mercadoria e colocar ela no navio. Depois de fazer isso, você não tem como voltar atrás. Você se comprometeu com uma série de setores. Isso gera um problema muito grande. Então, mediante isso, a gente hoje tem muito cuidado pra quem a gente fornece e o que a gente fornece.

P/2 – Bebida alcoólica, eles pedem?

R – Pedem

P/2 – Que tipo?

R – Pedem normalmente, dependendo da origem deles, alguns pedem vodka. Raramente alguém pede Gin e muitos pedem Bacardi. E muitos pedem cerveja. Cerveja é o carro principal de produto, de bebida alcoólica. Depois é Bacardi e depois é vodka.

P/2 – Fala um pouquinho da relação com a nacionalidade deles.

R – Veja bem. A cerveja, por ex., quando pedem, quem pede mais é alemão, uma quantidade mais ou menos; holandês pede bastante; dinamarquês pede pouca e alguns outros navios que vem esporadicamente, que pedem. Por exemplo, quando é navio que tem um sistema de pagamento garantido, mas não é de linha regular, nós também atendemos. As vezes tem um colega nosso que pede a cerveja, claro. É um navio que ele atente, só que nós atendemos a cerveja com nossa documentação, porque é mercadoria de exportação, comprovando lá pro fabricante, porque ele se isenta, ele se credita de IPM e creio que de ICMS. Então, essas mercadorias têm que ter uma documentação especial após vendidas, pra gente entregar pra eles, pra eles provarem pro fisco que a mercadoria foi exportada e tem cobertura cambial. Isso é o mais importante. Ela é considerada exportação por ela ter cobertura cambial. A entrada de divisa de moeda estrangeira gera o comprovante de exportação, que aí você tira o documento de exportação, o Sisconnection(?). Então, é a cerveja a principal.

P/1 – Vocês já atenderam navios de passageiros?

R – Até os anos 90, nós atendemos. Nós atendemos parte italianos, atendemos... Antes disso, argentinos. Atendemos alguns alemães, mesmo depois de 90, que eram de contratantes dos navios. Mas agora, de uns anos pra cá, não atendemos mais. Só navio cargueiro.

P/1 – Por que?

R – O navio de passageiro, você tem que montar, no meu modo de ver, você tem que montar um esquema especial. Você tem que ter um pessoal já bem especializado pra fazer esse tipo de atendimento. Hoje você se bate... Eu nem sei como eles estão fazendo por questão da estiva. Porque antigamente a estiva nunca ligou pra fornecimento de navio. Tinha sempre tanto trabalho que eles nunca ligaram pra fornecimento de navio. Tanto é que existem hoje resoluções... Já existiam, que não era obrigado o fornecedor de navio a pegar esse tipo de mão de obra. Mas eles vão e exigem esse tipo de trabalho, porque o trabalho normal deles, habitual, fracassou muito. É muita gente pra pouco trabalho. Então também estão pegando isso. Nesses navios de passageiros, eu creio que as agências, inclusive, já estão preparando... Eles preparam antes da chegada no navio, pessoal “ternos” como eles se chamam, de estiva, pra fazer esse tipo de operação. Porque o pessoal das fornecedoras não podem fazer esse tipo de trabalho dentro do navio. E o pessoal do Sinraport (?) eu acredito que também está exigindo, fora do navio. Então, praticamente o pessoal das fornecedoras, quase que não tem mão de obra lá no costado do navio. Eles têm que ficar mais vigilantes do que mexer nas mercadorias. Hoje esses sindicatos se obrigam a pegar esse tipo de trabalho. Porque fracassou a _____ e precisam... Alguma coisa eles tem que fazer. Diminuiu muita a atividade do fornecedor em relação à mão de obra. Diminuiu assim de uma maneira... Porque antigamente se fazia tudo. Hoje não se faz mais. Hoje passou a ter esse pessoal de sindicato e que está manipulando principalmente quando são cargas grandes. Já dão um salarinho um pouquinho melhor e eles realmente entram em cena. Você vai fazer o que? Tem que aceitar. Dos males o menor. Aceita e pronto. (riso)

P?1 - _____ uma coisa que o senhor tenha feito, uma coisa assim bem difícil?

R - Difícil... Antigamente, esse pessoal, que agora tem leis restritas e fortes, negócio de pássaros. Antigamente, há 10, 15 anos atrás, eles gostavam de levar uma arara, um papagaio, um bicho aí. Hoje não pode mais. E eles levavam. Teve gente que chegou até a levar arara. Um grego, de um navio de passageiros, chegou a levar arara pra fora. Acredito que ainda nem tinha essas leis. Hoje, se te pegam... Hoje, você não tem mais direito a nada. E ele levou duas araras. Sabe o que acontece? Ainda essas casas de aves, não tem. Não adianta ir fiscalização porque eles não vêem. Mas eu acredito que deve ter algum caminho em algum lugar que tenha o bicho. E se você fizer muita questão, eles te arrumam. Eu não sei como, mas eles te arrumam. Hoje por exemplo, ninguém corre o risco de levar até o navio. Mas em outros tempos, eram levados. Eu tinha uma amiga, inclusive era colega da minha senhora, enfermeira, espanhola, que ela tinha um papagaio. E esse papagaio, ela me pediu porque realmente eu conhecia algumas pessoas que tinha no cais – nem sei se ainda tem – Ministério da Agricultura Vegetal e Animal. E tinha engenheiros. Com o certificado deles, elas podiam embarcar. Isso já fazem mais ou menos uns 15 anos. Mas o papagaio já era delas há muitos anos. Você sabe que aqui não quiseram dar. Elas foram pra São Paulo, se colocaram num hotel, foram lá no Ministério da Agricultura, com o engenheiro chefe e conseguiram a liberação pra levar o papagaio pra Espanha. E elas iam pra passeio. E foram embora definitivo (riso). Elas foram de navio. Elas foram embora definitivo. Nunca mais voltaram nem nunca mais tive notícias. Eram pessoas de idade. Eu entrei nessa secção, mas eu realmente não consegui. A pessoa aqui acho que ficou com medo de dar esse certificado. Então, mandou à estância superior. E ela conseguiu. E acho que já tinha começado a lei de não poder mais mandar bicho pra fora. Mas era um papagaio de estimação. Teve um navio por ex. aqui – foi na época que nós atendíamos navio argentino – um passageiro faleceu. O navio, se não me engano, estava vindo da Argentina, passando a Santos e indo pra Europa. Nós tivemos também que levar um caixão de defunto, que o comissário do navio pediu. Hoje já não tem esse tipo de coisa, porque o agente do navio... Hoje tem até companhias especializadas. Até médicos que trabalham diretamente com a agência, pra tipo de tripulante que se machuca. Hoje ainda acontece de gente que morre. Coração. Há uns dois meses, três meses atrás, um marinheiro de um navio, no dia da manobra que foi de madrugada, estava mau tempo, não sei se ele tinha bebido. Enfim, ocorreu alguma coisa que ele, ao colocar a escada no piso de terra, junto com a rede, ele caiu no mar e morreu. Desapareceu. Não sei se ele bateu com a cabeça no cais, caiu entre o navio e o porto e morreu. Ficou dias pra ele voltar a aparecer. O navio ia ficar aqui 24 horas e ficou praticamente uma semana aqui. Até resolverem o assunto. Nós não nos envolvemos em nada porque hoje já tem gente especializada que trata disso. Depois acham o corpo, vai pro

IML, fazem autópsia. Depois vai de avião. Essa burocracia hoje, já tem gente. Cada um tem o seu setor. Hoje não se trata mais disso. Mas antigamente se fazia. Esse tipo de fornecimento se fazia. Era comum. Inclusive quando acontecia, claro, porque incomum era morrer. Mas quando acontecia, a gente mandava caixão onde precisasse. Mandava sem problema nenhum. Coisas que não são rotina. Coisas que a gente fornece porque a gente tem que apresentar para o armador e para o pessoal do navio alguma coisa. Agora, por exemplo, nós vamos atender um vaso sanitário. Um comandante pediu. Da tripulação. Não sei se está quebrado ou está faltando. O comandante pediu. Só que o sistema de sifonagem pra a saída e pra a entrada da água, é diferente do normal. Mas a Deca fabrica esse tipo de sistema. O navio deve chegar agora sábado, e nós vamos atender. A gente só está aguardando vir o “toilette”(?) da fábrica, pra gente poder atender. Tem. O problema só é o tempo de chegar aqui. Porque a casa – nós estamos comprando o aparelho por intermédio de uma dessas casas que vendem esse produto. Já pedimos urgência, até se tiver que pagar alguma coisa adicional pra trazer, porque o comandante se empenhou em resolver isso pra tripulação. Porque é um lugar que a tripulação – eu não sei se é no horário que eles tem que ficar vigiando o navio no mar, fora da área de cabine. As vezes tem uma necessidade de alguma coisa, e eles tem aquele lugarzinho pra fazer suas necessidades. Não sei se quebrou ou não tinha. Então, nós estamos atendendo.

P/1 - E aí, por ex. no caso. Tem que fazer uma instalação?

R – Isso por conta deles. Nesse mesmo navio, quando ele foi pro Sul, nós colocamos dois vidros que imaginamos que sejam de uma janela mais ou menos parecida com a coisa do vídeo, só que mais retangular, um vidro de 12mm de espessura. Só que não é um vidro inquebrável. É o vidro que é colocado...É laminado. Ele é colocado com uma tela no meio, transparente, pra se quebrar, ele não estourar. Ele racha e depois ele quebra devagarinho pra não ter perigo de pegar em ninguém. Eles mandaram o desenho pelo fax, nós pedimos pra uma casa que trabalha, um profissional que mexe com isso. 10 dias, estava aqui o vidro pra ser atendido. Ele pediu um mês antes. O vidro ficou de acordo como ele queria. Desenho. Porque até pra colocar, o canto do vidro tem uma angulação especial, um raio, que se você não obedecer, na hora de você encaixar – porque vem emborrachado – ele não entra. Ou ele te arrebenta o bico do vidro, te arrebenta a borracha. Aquilo depois tem contato na navegação, direto com a água do mar. Se houver vazamento pro interior do navio, não adianta nada. Tudo tem que ser coisas assim bem profissionais.

P/1 – O pessoal do navio desce do navio, ou não?

R – Dependendo do... Normalmente, descem. Dependendo do tempo de estadia e quem está de folga, porque normalmente existe uma escala de trabalho, e essa escala tem que ser respeitada. Quem está trabalhando tem que ficar lá no período. Se for período em que o navio vai atracar e a pessoa está trabalhando, ela não vai sair. Tem navios que ficam, por exemplo, quatro, cinco horas, seis horas no porto e é o mínimo que uma pessoa tem que trabalhar. Por ex. quando está na carga do navio, ou está na máquina, assistindo os manômetros ou a operação do motor, o sistema de luz, que é com gerador. Hoje, navios novos inclusive têm painel em cima que controlam tudo isso. Mas sempre tem que ir alguém lá embaixo pra ver manutenção... Então, sempre ficam..Vamos dizer, se um navio tem 10 pessoas, no mínimo seis ficam e quatro, se coincidirem estarem de folga, podem sair. Se quiserem podem sair. Vão tomar uma cerveja lá pela cidade, porque ainda tem. Uns lugares lá ainda funcionam.

P/1 – Onde eles freqüentam?

R – Normalmente, que eu saiba, o lugar mais freqüentado pelo pessoal que ainda tem costume de sair, é o ABC. O ABC House é a casa que mais vai o pessoal porque é uma casa que as vezes tem contato, o pessoal de bordo tem contato com mulher, mas nada assim. Elas sentam na mesa, talvez peçam alguma coisa pra beber. O pessoal já é um pessoal mais temeroso com doença incurável. Hoje sabe que se pegar, não tem jeito. Tem família, e eles tomam cuidado. Tem gente que vai realmente só pra beber, conversar um pouco, tomar uma cerveja, e volta pro navio, sem maiores conseqüências. Mudou a mentalidade desse pessoal. A não ser quando vem gente de terceiro mundo. Eles são meio incoseqüentes. Mas o pessoal, a oficialidade de um modo geral, tem medo. Se vai, vai, conversa, toma uma cerveja e volta pro navio. Não fica assim exposta. Muito difícil. Raríssimo.

P/1 – E o senhor tem contato, amizade, com algum capitão, alguma coisa?

R – Todas as pessoas que eu tive contato assim, muito, todos se aposentaram. Hoje, praticamente o contato que a gente tem é mais com pessoas do exterior em relação a pessoas de navio. Quem tem contato com as pessoas de navio são os nossos visitantes. Esses têm contato permanente com as pessoas de navio. Eu, por exemplo, se eu for num navio, as pessoas não me conhecem, E, inclusive, isso é um fato bem interessante, porque na época que meu primo, Paulo Fernandes era vivo e eu já tinha começado a atender navio holandês – as companhias holandesas foram se juntando e foram terminando as pequenas e formando cada vez maiores, até chegar à maior que hoje tem que é Nedloid(?) que é a maior companhia holandesa que ainda anda pelo mundo todo. Até chegar nisso, tinha uma companhia que chamava Royal Intercean Lines, que fazia até a linha do oriente. A tripulação era tudo chinês. Mas um chinês mais civilizado, falava em inglês. Tomavam conta da limpeza, câmara, comida do navio. Esse pessoal realmente tinha...A oficialidade era toda holandesa e eles tinham uma obediência absoluta. Eles traziam um pouquinho de relógios, faziam um pouco de contrabando assim de mixaria, de porcaria. Eles traziam pra vender. Eles vendiam até de pessoa pra pessoa. Porque 10 relógios que custavam uma mixaria. Porque eles ganhavam pouco. Eles viviam disso, esse pessoal. Mas a oficialidade, por exemplo, colocavam gente no portaló, - que o portaló é a escada do navio já lá em cima – junto com o vigia que é pessoal daqui de terra, e eles queriam saber quem é que está entrando. O meu primo, Paulo Fernandes, já depois de um certo tempo de não ir mais em navio, várias vezes ele foi barrado em determinados navios que já não o conheciam mais. E agora é o meu caso, por exemplo. Eu se for em algum navio, mesmo com a licença de poder entrar a bordo, se tiver gente de bordo lá no portaló do navio, possivelmente não me deixa entrar porque não me conhece. Não adianta dizer: “Oh. Sou lá do Paulo Fernandes.” Não adianta nada. Tem as pessoas próprias que normalmente vão sempre no navio. Essa mudança, a gente tem que se acostumar. São hábitos que não tem jeito. Tem que se passar.

P/1 – E seus visitantes? São pessoas daqui de Santos?

R – Tem alemão.

P/2 – Tem que saber línguas.

R – Tem que saber línguas. Sabe inglês e o alemão sabe alemão. E o genro do meu irmão, que trabalha conosco já há 17 anos, sabe inglês, um pouquinho também. Hoje não precisa muito mais gente do que isso, porque a gente na realidade, a quantidade de navio e mesmo o sistema de navio hoje, quando eles vão no navio, eles já estão praticamente com o serviço dirigido ao atendimento. Eles não vão lá... Como se diz... Antigamente ia fazer uma disputa no navio. Hoje não existe mais isso. Hoje 90% dos navios que você vai, você já tem atendimento. Você tem alguma coisa. Ou porque a agência te chamou ou porque o comandante te chamou ou porque a companhia mandou. Você vai no navio já com certeza de algum tipo de atendimento. Esse pessoal já vai, com certeza, pra atender o navio. Tem que saber inglês. Isso é básico mesmo.

P/1- Outra coisa que eu queria perguntar é com relação à moeda. A variação cambial, como é que foi isso ao longo do processo?

R – Desde que eu estou lá, a transformação foi Cruzeiro, depois Cruzeiro Novo. Depois teve aquela moeda que variava todo dia, no tempo do presidente... Antes do Fernando Henrique. Cruzados Novos. Eu sei que houve uma variação tão grande, inclusive antigamente, o próprio faturamento podia ser feito em moeda nacional. E pra nós foi muito bom porque já a partir da década de 90, acabou com isso. O próprio Banco Central acabou com isso, por causa de problemas. A gente brigava muito com a agência porque a gente pegava o dinheiro – as vezes ele demorava um mês, mais de um mês pra pagar – e o dinheiro quando vinha estava defasado. Acabou. Foram obrigados a toda documentação ser colocada em termos “dólar”, pra quando você pegar a moeda no dia que você vai fazer câmbio, você recebe a moeda corrigida. Então, você não tem mais esse tipo de problema, de você ter que discutir com quem quer que seja, o valor da moeda em relação àquilo que você vendeu, com aquilo que você vai receber. Acabou esse problema. Hoje a própria agência – porque antigamente tinha muita interferência. Hoje a agência já tem pouca interferência porque todos os negócios são feitos diretamente entre fornecedor e armador. Ou fornecedor e navio, que é o mais raro. Mais é fornecedor e armador, porque hoje o dinheiro vem em cifras de informática. Os valores vem todos eles ligados ao próprio

Troca de lado na fita

R - ...público. Banco Central, Receita Federal, em termos de você pagar teus funcionários, de você ter a tua retirada, você pagar teu imposto. Tudo isso é gerado através do contrato de câmbio.

P/2 – Quantos funcionários o senhor tem?

R – Tem dois motorista, tem o menino do escritório, que faz banco, tem o genro do meu irmão, tem o alemão, tem eu e meu irmão. E tem dois vigias porque na década de 90 a casa foi tão roubada de ladrão, de noite... Primeiro fomos assaltados a mão armada. Logo no fim da década de 80. Mão armada de dia mesmo. E depois, nos anos 90 foi de noite. Eles vinham.. De 93 pra cá, começou a ser roubada direto. Até pusemos cachorro... Pusemos grade, não adiantou, pusemos cachorro, não adiantou. Aí pusemos dois vigias nossos e eles é que complementam o número de funcionários da firma. Somos 10, se não me engano.

P/1- O que mais mudou desde que o senhor começou a mexer com esse trabalho?

R – O que mais mudou foi realmente a quantidade de navios em relação de quando comecei pra agora, o próprio porto, que era gerado(?) por uma família particular e passou pro governo, e agora voltou a ser particular, mas dividido. Porque cada um pegou a parte que lhe interessava. Porque parte do porto continua sucateada. Tem lugares do porto que não tem a profundidade suficiente pra chegar navio e operar, vamos dizer 12 pés, 13 pés de calado. Não permite. O armazém 9, até o cais do Saboó, não tem capacidade de pegar navios com uma profundidade própria pra você poder enche-los. Hoje os navios são todos 40mil, 50 mil, 60 mil toneladas. Isso você pode fazer um serviço com o navio praticamente com o fim da carga. Mas hoje já não tem nem aparelhos próprios. Se você não tiver no navio aparelho pra carregar e descarregar, ali já... Tudo guindaste velho. Tudo velho ali. O porto, do armazém 9 até o cais do Saboó praticamente desativou. E outra parte, por exemplo. Hoje o Moinho Santista opera parte através de esteiras. Ele trás trigo do armazém 12, 13 e 14, mais ou menos ou 12, 12A e 13. Ele trás por esteiras, ele trás descarga para os armazéns dele, pra depois beneficiar, virar farinha. Aqui. O Moinho Paulista, eu não sei como é que... Sabe que eu nunca reparei se lá por cima tem esteira também. Mas eu acredito que sim. Que ele receba descarga diretamente de navio. E outra parte vem por caminhão basculante. Muito caminhão basculante também. Então, esse pessoal é que tomou a parte desses lugares onde não se pode por navio que vá com grande profundidade, porque eles trazem o produto de uma área em que o navio pode chegar a uma grande profundidade, vem pela esteira e então eles não têm muito problema. Mais de quilometro de esteira que eles colocaram pra trazer produto. Tem navios ali no armazém 10 por ex, que eles começam a carregar açúcar. Depois de dois ou três dias que ele já desceu um certo nível, eles são obrigados a mudar de armazém pra pegar lugares mais profundos pra continuar o trabalho. E hoje tem armazém 20, 21. Tem companhias açucareiras que são do interior, que montaram ali. São concessionários de pedaço do porto e operam navio. Colocaram aparelhos novos pra colocar açúcar em tipo escada caracol, em que o produto desce e depois lá em baixo, se for, por exemplo, sacaria, tem estiva e faz recheço. O recheço normalmente é pra poder colocar a mercadoria nos campish(?) dos porões. Acredito que aquilo lá é móvel, pra você já ir dirigindo. Facilitar. Mas eu acredito que mesmo assim a estiva faça alguma coisa de mão de obra desses setores aí também. Mas já diminuiu a estadia do navio e muito.

P/1 – Isso aí _____

R – Quem eu?

P/1 - _____

R – Ah. Pra mim particular? Raríssimo. Quem faz compras na realidade... Você diz pra minha casa? Pra mim, eu faço compras. Pra mim. Pra

minha casa eu, por exemplo. aproveito meu irmão, que normalmente vai em supermercados. Então eu peço a ele, dou a lista, e ele vai lá com os motoristas e ele compra pra mim. Eu faço a lista de casa. E as vezes, durante o período que não é época ainda de eu pedir mercadoria através de lá, eu passo num supermercado, minha funcionária vai e compra. E da firma, eu só compro material técnico. Aí sim. O que precisa, eu compro. Raramente, a não ser que eu não esteja aí, que é muito difícil, outra pessoa passa a comprar. Mas normalmente sou eu que compro. Sou eu que vejo o preço.

P/1 – Desse material técnico, o senhor encontra as coisas aqui em Santos?

R – Pouco. Material a nível São Paulo, que é a praça onde se encontra com maior facilidade, até as vezes – que as vezes é ilusão preço – as vezes são preços bem melhores que aqui de Santos. Mas eu só compro em São Paulo coisa realmente coisa que eu não tenho como comprar em Santos. A firma, através pelo menos da minha pessoa, em material técnico, eu sempre tentei prestigiar o comércio local. Nem que eu tenha que ver em 10 casas comerciais que tem o mesmo produto, pra comprar o preço mais barato, mas sempre tentei prestigiar o mercado santista nessa área. As vezes não dá, não tem como. Então a gente apela ou pra São Paulo ou pra fabricante. Não temos escapatória. Agora por ex. foi ano passado. Nós vendemos um cabo de aço. Um cabo de aço, fechado. A companhia pediu, nós pedimos da fábrica em qua, ca, cetuba... Como é? Um nome grande (deve ser Itaquaquecetuba). A firma é de lá. Pedimos, veio o cabo lacrado, 300 metros. Não era um cabo muito grosso. Um cabo até mais ou menos comum. Foi entregue no navio. Depois de seis meses – tudo, foi o cabo, certificado com a metragem tudo direitinho. A companhia nos mandou um aviso dizendo que o cabo vendido era 300 metros e só tinham recebido 210 metros. É esse mesmo tipo de gente que quase quebraram a nossa firma. Como era um produto que não era de valor tão alto assim, não me preocupei. Claro, me preocupei com os 90 metros, porque se eu digo pra eles que faltou 90 metros sem eu consultar a fábrica antes, poderia ter ocorrido alguma coisa. Eu estaria dando atestado de desonesto. Dizer: “Não, faltou realmente.” Falei: “Não, tudo bem. Vou averiguar com a fábrica se poderia ter ocorrido alguma coisa e depois voltamos.” E a fábrica disse: “Não. Suiu daqui 300 metros com o rolo lacrado e nós somos responsáveis pela saída daqui.” Falei: “Bom, vocês são responsáveis pela saída daqui (ou daí) e eu sou responsável pela saída do meu caminhão ao navio, que ninguém ia cortar o cabo. O cabo continuou lacrado e eles receberam lá lacrado. 300 metros.” Isso aí é feito numa máquina que vai entrando o cabo e ela ao mesmo tempo vai contando a metragem. Não tem como errar. O cabo vem com o peso. O metro de um cabo de aço tem uma determinada gramagem, 300 representa o quilo total, mais o peso da bobina. Não tem o que errar. Foi com a etiqueta do fabricante, peso e o certificado. E depois de seis meses eles vêm falar então. Falei então: “É impropriedade isso que vocês estão falando. Vocês vão se entender lá com o pessoal de bordo. Ou manipularam a coisa errada ou fizeram alguma coisa que não deviam fazer, porque esses 90 metros de cabo foram fornecidos.” Mas eles são assim. É tipo de gente que não tem o menor critério e são, como a gente diz, cara de pau. Mesmo depois de um monte de tempo eles chegarem pra você e dizerem: “Olha, está faltando isso ou não vou te pagar aquilo.” (risos) É uma coisa de louco (mais risos) É a navegação, essa. Não tem jeito.

P/1 – Se o senhor pudesse mudar alguma coisa na sua trajetória de vida, o que o senhor mudaria?

R – Realmente eu não mudaria nada em relação ao meu serviço. Claro, eu sempre gostei muito de viver no interior. Sempre. Mas o meu meio de vida sempre foi esse. E a navegação é. Também fui trabalhar porque gostava da navegação. Tanto é que eu saí de uma área que era ligada à navegação e fui pra uma outra mais ligada ainda. Mas eu sempre gostei do interior, desde garoto, que eu sempre frequentei. Desde os anos 50 eu freqüentava o interior. E até gostaria de ter ido morar pra lá. Mas, sabe, os meios que nos ofereciam aqui em relação a nível de vida e a tratar da família, eram bem melhores que os de lá. Talvez não a qualidade de vida, mas os meios de subsistência. Então eu tive que optar por ficar aqui por Santos. Tanto é que eu ainda tenho que continuar em atividade, já estou aposentado, mas tenho que continuar porque só o salário da aposentadoria não dá pra você ter um nível de vida adequado com o teu costume que já está criado desde que eu era criança. Meu pai me ensinou assim e me criou assim e eu continuei assim. Graças a Deus, pude.

P/1 – O senhor tem filhos?

R – Duas moças.

P/2 – O que elas fazem?

R – Uma é professora e outra é bancária. Já adultas. Uma casada outra solteira. Uma mora comigo e outra já tem vida própria. Sem netos. Sem netos.

P/2 – Eu queria saber uma coisinha. Remédios, eles pedem?

R – No navio? Eles pedem desde remédio. As vezes pedem antibiótico, pedem algum tipo de colírio, pedem algum tipo de remédio pra estômago, pra asia. Outros remédios pra intestino. Remédio pra assepsia, Coisa de assepsia, de limpeza. Gase, pomada. Em geral eles pedem algum tipo de produto – as únicas vezes em que um problema pode ocorrer é que nós, quando vendemos alguma coisa, nós já temos que indicar o uso específico daquilo, porque vem tudo escrito em português. Pra eles realmente saberem pra que serve aquilo. A gente vende.

P/1 – Como é que vocês fazem pra indicar como é que usa?

R - A gente escreve em inglês. Nós temos três livros de navegação que são, vamos dizer assim, um tipo de um dicionário. Praticamente tudo o que você quer em navegação, tem ali. Então, por exemplo, eles identificam um determinado tipo de remédio, no item número tal, tal tal. A gente pede pra uma farmácia que é mais ou menos especializada, que conhece, a gente pede pelo SAL (?). Pelo SAL (?) eles sabem aquilo que eles podem fornecer. Hoje pode ser genérico, mas antes era por esses laboratórios multinacionais. Desse produto, a gente já marca quando vai o produto, numa nota de entrega: produto tal, pra isso, isso e isso, em inglês. Então, eles não têm muita dificuldade. E também não pedem muito.

Não é uma coisa com frequência. Mas eles pedem. Agora, esse mesmo navio do “toilette” nos pediu Optrex(?). Optrex pra eles, quando era em nível de Europa, é um tipo de um produto pra fazer uma assepsia de olho. Aqui, na realidade, o que pode servir pra eles, aliás, o que foi servido é o soro fisiológico. Pra tanto você fazer uma assepsia de vista, como se você tem uma lente de contato, pode fazer uma assepsia nela como o mesmo soro. Serve pra uma série de coisas. A gente diz.. Talvez seja um produto patenteado, Optrex, mas através de saber no livro a finalidade daquilo e o que poderia ser usado pra substituir, talvez seja até o mesmo produto. Seria o soro fisiológico, que é o que foi atendido e não teve nenhum problema. Isso é o que a gente faz: equivalência de palavra em relação a medicamento.

P/1 – Quais foram as lições que o senhor tirou ao longo de sua carreira no comércio?

R – A gente vai aprendendo sempre um pouco mais e tudo o que eu aprendi em relação à minha vida profissional, se a gente for analisar friamente, acho que eu não aprendi nada em relação aquilo que a gente... Por exemplo, pode ter acontecido em outros lugares que a gente não tomou conhecimento, em relação a navio. Mas claro, como vida, deu pra gente ter uma noção geral daquilo que foi feito, bastante grande e aprendi... O meu trabalho foi um trabalho árduo, duro. Nunca tive sábado, domingo. Noite, dia, Natal Ano Novo, feriado. Sempre. Eu, dentro dos meus 17 anos de vida no porto, nunca tive feriado, nada. Sempre tive que atender os navios a qualquer hora que eles chegavam. Dia ou noite. Tanto é que as minhas filhas, muitos domingos, eu pegava as duas pequenas, levava comigo pro escritório, dava um papel, botava elas numa máquina de escrever pra mim fazer o que eu tinha que fazer. Foi assim. A vida, a gente tem que aprender a conviver com isso. Faz parte da vida.

P/2 – Atendimento de plantão?

R – Ah. Sim. Depende a quem tem que atender, determinada coisa ou determinado navio. Se esse navio que, o comandante avisou, que deveria ter atracado, por exemplo, uma hora da manhã pra sair as seis da manhã, o motorista e o visitador de navio, que atende o navio, teriam que ter ido lá entregar mercadoria. Como ele atrasou, não foi necessário. Mas quantas vezes nós temos que entregar de noite, feriado. Normal. Tão normal. Comum. Isso é muito comum

P/1 – Está certo. O que o senhor achou de ter participado dessa entrevista?

R – Foi uma satisfação realmente. Fiquei bastante contente. Foram perguntas normais da minha vida e da minha área profissional. Valeu. Como experiência valeu mesmo. Vocês estão de parabéns.

P/1 – Muito obrigada.

R – Obrigada vocês.