

# MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

*Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.*

Um Trem de Histórias - IPHAN (MRFP)

## **Trabalho não mata, o que mata é preguiça**

História de [José de Aguiar Barros Góes](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 21/06/2016

---

Projeto Um Trem de Histórias  
Registro e Disseminação dos Saberes e Ofícios da Rede Ferroviária do Nordeste  
Módulo Pernambuco  
Depoimento de José de Aguiar Barros Góes  
Entrevistado por Márcia Ruiz e Fernanda Prado  
Recife, 08 de abril de 2010  
Realização Museu da Pessoa  
Entrevista Nº MRFP\_HV006  
Transcrito por Arianna Sassaroli  
Revisado por Fernanda Regina

P/1 – Boa tarde, senhor Aguiar, eu gostaria de agradecer a sua presença e, para iniciar, gostaria que o senhor dissesse seu nome, local e data de nascimento.

R – José de Aguiar Barros Góes, nasci no dia 12 de setembro de 1939, na Fazenda Umburana, Tabira, Pernambuco.

P/1 – Qual que era o nome dos seus pais?

R – Antônio de Campos Góes e Laura Nogueira Barros.

P/1 – E qual que era a atividade deles?

R – Eram agricultores e criadores.

P/1 – Eles criavam e plantavam o quê?

R – Na minha região, se faz a cultura de subsistência, que é milho, feijão... Plantava-se antigamente algodão e fazia a cultura de forrageiras, das quais a principal era a palma forrageira, hoje, extinta aqui no Estado de Pernambuco.

P/1 – Que era utilizada para...

R – Alimentação dos animais no período das estiagens.

P/1 – E eles nasceram aonde?

R – Meu pai nasceu na cidade que hoje é Afogados da Ingazeira e minha mãe nasceu na fazenda Umburana mesmo, Tabira hoje cidade, pertencia a Afogados da Ingazeira.

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

R – Ah, eu conheci só a minha avó paterna e meu avô materno.

P/1 – Como é o nome deles?

R – Minha avó paterna era Petrolina do Amaral de Siqueira Campos, conhecida como Sinhá de Campos Góes e meu avô era José dos Santos, conhecido como Coronel José Barros.

P/1 – E eles eram proprietários desta fazenda?

R – Não. Lá onde hoje eu tenho a posse da propriedade morava a minha mãe. Meus avôs paternos moravam na cidade de Afogados da Ingazeira e uma das propriedades deles hoje também é minha. Eles independente de morar na cidade, tinham umas atividades rurais.

P/1 – E esta atividade rural deles era parecida com a dos seus pais, também era agricultura de subsistência?

R – É, cultura de subsistência, só que na dos meus avôs paternos, fora a agricultura de subsistência e materno também, tinha produção de cana para fabricação de rapadura e a utilização do bagaço da cana e da palha para a alimentação do gado.

P/1 – Tinha uma usina...

R – Não, engenho.

P/1 – Era engenho?

R – Engenho. Engenho, movido a boi.

P/1 – Ah, era movido com carros de boi?

R – Não, com boi. Porque o engenho tem a moenda, tem uma haste que começa aqui que é chamada de almanjarra e aquilo ali vai rodando pelo mesmo local, as moendas vão rodando e vão machucando a cana, daí, sai o caldo, que posteriormente é levado para a fôrnalha, transformado em mel e, depois, em rapadura. Esse era aquele processo.

P/1 – Essa moenda era de pedra?

R – Não, ambas as moendas do engenho são de ferro. Hoje, inclusive eu mantenho um engenho da família, na propriedade que foi de minha avó paterna. Não funciona, mas eu mantenho na propriedade.

P/1 – E essa rapadura produzida era vendida...

R – Era para o consumo das fazendas e a sobra era comercializada no mercado local.

P/1 – E seus avôs nasceram nessas regiões mesmo?

R – Nessas regiões.

P/1 – O senhor se lembra da casa, quando o senhor era pequeno, como é que era?

R – Lembro de tudo.

P/1 – Então, conta para a gente como é que era.

R – Se eu soubesse disso, tinha trazido hoje um CD, que é difundido lá na minha região, que diz onde era o pote hoje é o refrigerador, onde era o oratório hoje é a televisão, tem umas coisas semelhantes. Eu lembro totalmente como é que era e eu mantenho as duas casas das fazendas. Só que uma que foi dos meus avôs maternos, a parte da mobília já não existe mais, porque a família deles era grande, quer dizer, os netos e bisnetos e quando eu comprei as coisas só encontrei um banco. Um banco você sabe o que é? Tem o banco de igreja, tem um banco de cinema... Era um banco, uma peça de madeira com dois pés nas extremidades. Então, essa casa, quando eu comprei, o acervo que foi da família, eu só encontrei isso lá.

P/1 – Mas a casa que o senhor nasceu, quando o senhor era pequeno...

R – Era uma casa de tijolo que hoje seria de alvenaria, o piso era de cimento, está entendendo? Era bom que vocês quisessem, fizessem uma visita lá... Eu vim de lá ontem.

P/1 – E essa casa o senhor mantém ainda hoje?

R – Mantenho ainda. Hoje, meus filhos têm as atividades aqui em Recife, mas quando eles eram pequenos, mesmo morando aqui, eles passavam o período de férias lá, Semana Santa e São João, essas coisas que o valha... Hoje, embora eles tenham a atividade deles aqui, eles já começaram a desenvolver atividades rurais lá na região...

P/1 – Mas vamos voltar para sua infância. Como era o cotidiano da sua casa quando o senhor era pequeno? O senhor tinha irmãos, como é que era a alimentação...

R – Sou de uma família de cinco irmãos, são três homens e duas mulheres. Minha mãe morreu, eu tinha oito anos. O irmão mais novo ficou com duas horas de nascido. Tinha uma tia que nos criou que foi quem já tinha criado os irmãos. Ela era mais velha quando a mãe dela morreu. Minha mãe foi a única que casou, então, ela ficou lá em casa. Neste intervalo de tempo, ela já vivia na cidade, lá na vila, não era cidade ainda, com o meu irmão mais velho e uma irmã estudando, está certo? Aí, transcorreu... Nossa infância foi dentro de uma casa onde, mesmo dentro da precariedade das coisas do sertão, não tinha energia elétrica, eu mesmo estudei com luz de candeeiro, sempre fomos dirigidos para isso aqui. Porque há um fato nisso aí, a minha avó paterna teve 13 ou 14 filhos, não sei, mas teve de padre a freira, de engenheiro a advogado. Então, mesmo na dificuldade lá do sertão, ela encaminhou os filhos para a educação. A educação da família dela, segundo o relato que nós temos, era mais em função da realeza francesa. Ou seja, os filhos falavam francês, alguma coisa para aquela época no interior. Bom, já na casa de minha mãe, os meus tios não estudaram, mas também se dedicaram às atividades as quais eles se dirigiram. Então, minha infância foi lá dentro da minha casa, vendo vaqueiro chegando do campo com gado, vendo o curral com gado. Quando saí de casa, já sabia o ABC na carta, já sabia tabuada e nós fomos educados deste jeito. Tanto que nós somos cinco irmãos, destes cinco irmãos eu sou engenheiro agrônomo, tem um médico e uma médica, ambos em São Paulo, tem uma que é socióloga, passou sete anos na Bélgica e o outro era oficial do exército e deixou. Nós fomos criados numa família onde havia disciplina, havia amizade, havia aquele sentido de ajuda mútua. Mesmo quando a minha mãe morreu, eu com o meu irmão mais velho, nós fomos à fazenda de uma tia, irmã de minha mãe, porque ela tinha uma filha que era formada aqui em Recife e, lá, ela só ensinava o irmão dela, que era da nossa idade. Então, nós passamos um ano nessa fazenda e, daí para frente, passamos mais um ano numa escola pública e viemos fazer o exame de admissão para entrar no ginásio. Estudamos em colégio interno em Pesqueira, eu e meu irmão, depois em Caruaru, e, posteriormente, viemos para Recife morar aqui bem perto da Casa do Estudante do Derby e fazer o segundo grau e as universidades.

P/1 – A primeira fase de formação do senhor, da primeira à quarta série, foi feita por essa prima de vocês que tinha uma formação, foi um ensino em casa?

R – Ensino em casa, mas ela era formada em Recife, no colégio das freiras de São José, que hoje tem a Faculdade de Filosofia do Recife. Ela estudou no internato, voltou, coincidentemente, na época que nós tínhamos perdido a mãe. Essa tia nossa nos levou lá para fazenda, hoje eu tenho uma ligação muito grande com essa fazenda, e nós nos preparamos para fazer o admissão. Porque o admissão, na época, correspondia a muita coisa que vai além do que seria o curso primário, certo? Nós tivemos um regime de estudo realmente sério, porque mesmo quando passamos um ano que eu tinha o problema da idade, ainda estudando na minha cidade de Tabira, não era cidade ainda, nós íamos todo dia a cavalo para a cidade e voltava. Mas nós íamos com o dever feito, estudava à noite, quando tinha tempo se trabalhava. Então, eu fui criado numa atividade de trabalho.

P/1 – O senhor, quando pequeno, o senhor também tinha afazeres...

R – Tinha. Tinha afazeres, tinha compromissos e tinha obrigações. O primeiro era o quê? Era deixar pronta a alimentação dos cavalos para quando eles viessem meio-dia, invés de eles comerem ao sol, eles iam comer à sombra. Essa era a primeira coisa que se fazia. Então, todo dia, à tardezinha, se preparava a alimentação dos animais para utilizar no dia seguinte e na sombra.

P/1 – E isso era uma obrigação sua, o senhor tinha que...

R – Uma obrigação minha e de meu irmão.

P/1 – O senhor tinha mais alguma outra tarefa que o senhor tinha que fazer na fazenda?

R – Se tinha? Isso tanto na escola primária como depois no colégio. Quer dizer, quando nós voltávamos de férias, dos colégios internos, ou mesmo quando já estávamos estudando em Recife, tínhamos obrigações. Trabalho não mata ninguém não, o que mata é preguiça.

P/1 – Deixa eu perguntar uma coisa, depois que o senhor fez admissão, o senhor foi para um colégio interno em?

R – Pesqueira.

P/1 – E como é que era a cidade de Pesqueira naquela época?

R – Bom, era uma cidade de porte médio, onde em termos de educação, tinha um seminário e tinha o colégio. O seminário era dos padres, o colégio era da diocese. O colégio era dirigido por padre e os professores eram professores da cidade. Era juiz, promotor, médico, então, eram as pessoas que serviam ao corpo docente, fora os padres que ensinavam no seminário e prestavam colaboração à educação do colégio. Agora, veja bem, com regime de disciplina. Lá se respeitava, se aprendia a obedecer, não era porque fosse colégio de padre é porque, está me faltando o nome do que se dizia antigamente aí... Você respeitava, obedecia, tinha a hora de estudar. Hoje quando se fala: “Não, vai passar o dia no colégio, vai passar não sei o quê”. Não. Lá tinha um regime: você acordava cinco e meia; seis horas você tomava café até seis e meia; sete horas você ia a

assistir aula até 12 horas; almoçava das 12 às 13; quando era uma e meia, começava uma banca de estudo até às quatro e meia; das quatro e meia até seis horas, você tinha o quê? Você tinha um período de Educação Física, para quem fazia Educação Física, senão tinha Esporte. Tomava banho, jantava, aí, tinha uma banca das sete horas às nove. Isso todo santo dia.

P/1 – Essa banca o que era, das sete...

R – A banca era você ficar sentado na banca, um colega de lado, outro de lado e outro na frente, e você tinha que estar apegado aos seus livros, fazendo os seus deveres e suas obrigações.

P/1 – A noite também tinha lugar para...

R – A noite também tinha.

P/1 – Depois ia dormir?

R – Ia dormir e, depois, ia acordar cedo no outro dia e isso era constante, de domingo a domingo. A única coisa que tinha no domingo era que se você tivesse nota boa durante o mês, se você tivesse bom comportamento durante o mês, você tinha uma saída para a cidade no domingo.

P/1 – E podia passear na cidade?

R – Podia passear na cidade, podia ir para o cinema à tarde... Por isso que, hoje, muita coisa falta no ensino do país, porque falta disciplina, falta respeito... Eu estou dizendo isso porque eu ensinei desde o ginásio até a universidade. Deixei de ensinar porque achava que não valia à pena a maneira como as coisas estavam sendo conduzidas.

P/1 – O alojamento, como é que era? Ficavam muitos meninos num mesmo quarto?

R – Vou dar um nome de uma pessoa que a senhora conhece, porque todo dia aparece na televisão, mesmo em São Paulo. A senhora já ouviu falar no Inocêncio Oliveira? Inocêncio Oliveira estudou comigo interno, a cama dele era ao lado da minha. Quer dizer, eram três camas, a uma distância de um metro uma da outra, tinham uns armários no fundo, como se fosse sair. Cada pessoa tinha um armário onde guardava roupa, tinha as gavetas, então, todo mundo tinha ali suas coisas pra fazer. Quando você acordava, forrava a cama, dobrava o cobertor, dobrava pijama, era desse jeito. Era um internato de cento e poucos alunos, mas desse jeito que está aí dentro. Aqueles mais velhos e que eram mais disciplinados serviam como sensores, ou seja, eram quem tomava conta. Aqui tem um, você é de Pernambuco? Não? Porque aqui tem o Roldão Joaquim dos Santos, o cara foi secretário do Tribunal de Contas do Estado, ele também foi seminarista, mas depois estudou no colégio de freira conosco e era quem tomava conta, porque era mais velho.

P/1 – Quando o senhor estava em Pesqueira, o senhor voltava para a fazenda, para a casa do senhor lá em...

R – Voltava. Todo o ano era o seguinte, as aulas começavam em março. Abril, maio e junho. Junho, aí você voltava, passava o mês, o resto de junho, São João, que é tradicional da região. O mês de julho você passava em casa e voltava agosto. Setembro, outubro, novembro, dezembro. Na primeira semana de dezembro, começavam as provas finais. Eu fui de uma época onde aluno fazia prova escrita e fazia prova oral. Eu, quando fiz vestibular, fiz vestibular de prova escrita e oral.

P/1 – Quando o senhor voltava para a fazenda, o senhor voltava como? O senhor voltava a cavalo, de ônibus, trem?

R – Veja bem, o transporte que tinha da minha região de Afogados da Ingazeira para Pesqueira era o trem. Esse percurso era feito de trem. Aí, de Afogados para a minha cidade, se não tivesse chovendo, porque não tinha ponte, era feito de carro. Você chegava à estação, alugava um carro e ia para lá, chegava até a fazenda. Mas eu tive muita oportunidade, porque eu fui passar a Semana Santa e quando voltei, voltei a cavalo, de minha cidade, da minha fazenda, até a estação do trem, para poder chegar a Pesqueira.

P/1 – E o senhor lembra a primeira vez que o senhor viajou de trem?

R – Se eu me lembro? Lembro.

P/1 – Como é que foi?

R – Ah, bom, o trem a gente já conhecia. Viajar dentro dele é aquela coisa, que você vem... Lá, como o número de alunos do interior era grande, chegava no período de férias de junho e de fim de ano, se alugava um vagão só para os estudantes, que iam ficando ao longo das estações até Salgueiro, que era onde o trem chegava na época. Ah, você sente uma diferença em relação a um transporte de carro, porque o transporte de carro era muito difícil, eu mesmo andei muito em cima de caminhão para poder vim pra Pesqueira... Quando não vinha de trem, vinha de caminhão e você sentia mais conforto num trem do que você sentia vindo em cima de um caminhão.

P/1 – Como é que era a paisagem desta região? Tinham plantações em volta...

R – Não, a paisagem desta região é uma paisagem árida, porque ela corta toda a região semiárida, está entendendo? É uma paisagem que para gente era familiar, que era a vegetação da caatinga. Não tinha grande... As mudanças... Quando você vai para Recife, porque passa na zona da

mata e com a agricultura diferente que era a cana e o que chamava a atenção, porque a cana, na minha região, só dava nas regiões baixas e aqui você via a cana sendo utilizada no morro. Isso aí realmente despertava a atenção.

P/1 – Quando o senhor sai da região de Pesqueira, o senhor vem para fazer... O senhor fez...

R – O ginásio.

P/1 – Então, o ginásio. O senhor veio fazer o colegial em Recife?

R – Não. Eu fiz o primeiro ano científico em Caruaru, em colégio interno, ainda.

P/1 – Por que o senhor foi para Caruaru?

R – Fui para Caruaru pelo seguinte, o meu irmão mais velho era mais adiantado um ano e lá em Caruaru já tinha o curso científico. Então, eu vim para Caruaru, nós passamos um ano interno, depois viemos para Recife.

P/1 – E como é que foi, o senhor já conhecia Caruaru quando o senhor foi nessa época?

R – Não.

P/1 – E qual foi a impressão que o senhor teve de Caruaru?

R – Era uma cidade maior do que Pesqueira, né? Quer dizer, o colégio não era de padre, mas tinha uma disciplina muito rígida, era um colégio misto. Na época, a gente só via as meninas quando assistia a missa no domingo, que era separado, os alunos do colégio de um lado, do colégio Santa Dorotéia do outro lado, né? E lá no colégio não, você já tinha as aulas mistas, você tinha a convivência, essa foi a primeira coisa... Depois do colégio, fazia quadrilha... Caruaru sempre foi tradicional pelo São João, já se fazia essas quadrilhas lá no colégio, então, foi uma mudança realmente diferenciada.

P/1 – Vamos voltar um pouquinho para escola de Pesqueira. O senhor teve algum professor nesta escola, que o senhor fez o ginásio que o marcou muito? E por quê?

R – Olha, você veja bem, teve um professor de português lá, que era um juiz, você pergunta por que ele marcou. Se você escrevesse “N” antes de “P” e “B”, ele botava zero. Então, isso já é uma marca que você leva para o resto da vida. Outra coisa, ele foi seminarista, ensinava português, ensinava francês... Uma vez, teve, até lá de minha região, um rapaz que foi para prova oral precisando de dois, ele botava a mão em cima da mesa, a cada erro ele fazia isso aqui, enquanto ia lendo. Quando completou cinco erros, ele botou zero, né? E o rapaz foi reprovado. Então, ele era assim: ensinava bem, mas exigia. Para você ter uma idéia, era um colégio do interior, mas quando os alunos vinham do interior para Recife, para os colégios grandes, Marista, Salesiano Sagrado Coração, Colégio Nobre, a Escola Municipal Pedro Augusto, que eram os colégios que tinham referência aqui em Recife, todo mundo se saía bem e quando chegava aos vestibulares de Engenharia e Medicina também se saíam bem. Eu lembro bem que desta turma que é médico, só de quem foi do colégio interno lá, passaram oito ou dez aqui no resultado da Medicina na Universidade Federal de Pernambuco. Ou seja, veja bem, que a universidade não era só aqui para Pernambuco, hoje ela é, mas era para o Nordeste todo. Eu, quando estudei Agronomia, só tinha no Brasil duas escolas de Agronomia.

P/1 – Aqui e a outra era a Universidade de São Paulo?

R – Não, tinha uma no Pará, tinha uma em Fortaleza, uma na Paraíba, uma na Bahia, ia ter quilômetro 47 no Rio de Janeiro, Piracicaba e São Paulo, uma no Paraná, uma no Rio Grande do Sul e as duas de Minas. Então, as coisas eram, sei lá se era pior ou melhor, mas eram diferenciadas, né?

P/1 – Em Caruaru, houve algum professor que o marcou ou não?

R – Teve uma professora chamada Laura. Quando eu cheguei novato no colégio, tinha francês lá pelo científico, ela mandou eu ler o livro, né? E quando eu li, aí ela disse: “Você veio de onde?”. Eu disse: “Vim de Pesqueira.” Ela disse: “Então você foi aluno de doutor Ivo de Assis”. Eu digo: “Fui”

P/1 – Porque o senhor falava bem francês?

R – Não, não falo, não falava. Ele exigia muito e a gente aprendia a ler e a escrever, era uma das marcas que tinha... O contrário desse aqui era o professor de inglês, que era uma alenão, que eu não conseguia entender nada, passei por tudo em média, inglês foi o que não consegui passar.

P/1 – Isso lá em..

R – Caruaru.

P/1 – E como é que o senhor fez? O senhor...

R – Não, eu tive que estudar bastante, fazer prova escrita e oral, mas houve uma diferença, porque ele era alemão e ensinava inglês. Então, você veja que mistura. Você não sabia o que ele queria afinal de contas, né? (risos).

P/1 – Essa região que o senhor nos descreve é uma região que tem muitas festividades religiosas, festa de São João, festa de Conceição... Conta para a gente um pouco como é que eram essas festividades?

R – Olha, tradicionalmente, a festa religiosa que tinha na região era o dia de Ano Novo em Afogados da Ingazeira, porque era uma festa que congregava todas as cidades vizinhas em torno de Afogados da Ingazeira. Hoje já não é tanto assim. A festa religiosa que tinha na tradição era a passagem do ano, que era o patrono da igreja Senhor Bom Jesus do Remédio, que a festa era do dia 31 para o dia primeiro. No dia primeiro, tinha a procissão, tinham todas aquelas atividades ligadas à religião. Essa era uma festa grande na região. Quer dizer, a que me marcou mais a lembrança é essa daqui. Porque fora as festividades religiosas, ainda tinha a parte mundana, né? Que fazia parte das festas que acontecia neste período.

P/1 – Que era tipo o quê?

R – Tinha festa na rua, tinha baile, tinha tudo quanto você pensar e mais alguma coisa.

P/1 – (risos) E tinha algum costume que seu pai ou sua família fazia muita questão de preservar?

R – Tinha.

P/1 – Qual?

R – Honestidade, respeito. Isso fazia parte da rotina, do dia a dia. Lealdade. Então, essas coisas faziam parte da nossa vida cotidiana.

P/1 – Como é que era o trato com os empregados que trabalhavam na fazenda?

R – Olha, há uma diferença muito grande entre o que acontecia e o que acontece hoje. Por quê? Porque havia um.. Eu não digo apego, uma afeição entre as pessoas e o tratamento de ambos os lados era o melhor possível. Era tanto esse tipo de tratamento que hoje eu mantenho o pessoal que me presta o serviço da fazenda como os vaqueiros. Esse pessoal que vem comigo, alguns começaram desde menino, só que hoje essa geração não passa mais de pai para filho. Então, pai só puxa filho quando é ladrão. Acontece o seguinte, hoje, devido à difusão dos meios de comunicações, o respeito já não é tanto. Respeita-se, mas não é como era anteriormente. Mas ainda existe uma lealdade muito grande em ambas as partes.

P/1 – Para finalizar essa fase da infância e pré-adolescência, o senhor teve algum evento que marcou muito a sua infância?

R – Olha, o que marcou mais foi o desaparecimento de minha mãe. E o segundo, foi quando eu fui para a fazenda dessa tia minha que eu despertei mais, não pela falta dela, porque essa falta perdeu a pessoa física, mas todas as outras partes de afeto, disso, daquilo, não. Eu despertei mais para as coisas que o mundo apresentava, está certo? Porque aí eu vivia em casa que tinha tudo e lá tinha também a mesma coisa, mas eu sempre marco essas duas coisas. Apesar de nós estarmos na casa de uma tia, ter tudo, quer dizer, ter o aconchego, mas você começa a ver que o mundo não é somente aquele que você vivia, né? Então, já passa a ter uma diferenciação. Depois, vem a fase de colégio interno, conviver com outras pessoas, fazer novas amizades.

P/1 – Como é que o senhor veio para Recife, de Caruaru para Recife? O senhor veio de trem também?

R – Vim, vim de trem. A primeira viagem que fiz de Recife para Caruaru, eu vim de trem. De Caruaru para Recife, tinha um trem que saía três horas da manhã, chegava às seis e meia da manhã. Na época, eu vim para Recife e vim com meu pai. Eu tinha uma tia que morava na Avenida João de Barros, que era irmã dele e eu vim providenciar uns documentos para fazer um concurso para a Escola Preparatória do Exército de Fortaleza. Foi a primeira viagem que eu fiz. E esse concurso eu fiz no ano seguinte. Dentro de 246 foram aprovados cinco, eu estava no meio dos cinco. Fiz exame de saúde, mas tinha aquela parte da seletividade entre quem é mais velho e quem é descendente de militar, quem é filho de militar ou quem é militar tem preferência. E eu sobrei neste primeiro concurso que eu fiz, embora tivesse sido...

P/1 – E esse concurso para que era? Era para entrar para o...

R – São Paulo tem uma Escola Preparatória de Cadetes em Campinas. Antigamente, tinha essa em São Paulo, uma tinha em Porto Alegre, que hoje é Colégio Militar e tinha uma em Fortaleza que hoje é Colégio Militar. Na época, eu fiz para a Escola Preparatória de Fortaleza.

P/1 – O senhor queria fazer o...

R – É, queria.

P/1 – O senhor ia fazer a formação toda do colegial lá?

R – É, era, isso era o pensamento na época. Porque, primeiro, quem vivia no interior, estudava em colégio interno já tinha uma parte de disciplina e as dificuldades para a pessoa poder se manter já num centro maior. Então, você tinha que procurar as oportunidades que fossem mais

favoráveis para você continuar estudando.

P/1 – E o que aconteceu? O senhor não passou e aí, o senhor foi fazer o quê?

R – Fiz o científico e, em seguida, fiz o vestibular de Agronomia, que era o que eu queria fazer e porque eu era oriundo lá da zona rural, fiz o de Geografia, porque eu sempre gostei. E eram duas coisas paralelas.

P/1 – E o senhor foi estudar em que colégio aqui?

R – Eu estudei no Colégio Padre Félix, um colégio já extinto.

P/1 – E o senhor morava com quem aqui?

R – Eu morava com o meu irmão numa pensão. Depois, fomos para a Casa do Estudante. Como ele entrou logo, em seguida, na Escola de Medicina, já ficou num alojamento da Casa do Estudante, no Derby. Eu não, eu continuei na pensão, porque a Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) era lá em Dois Irmãos, o período era o dia todo e a Universidade era do Ministério da Agricultura, tinha dinheiro e nós tínhamos uma série de coisas favoráveis lá na Universidade.

P/1 – Que tipo de coisas favoráveis?

R – Ah, você tinha alimentação boa, começava por aí. Você tinha alojamento bom, você ficava perto do campus da Universidade. Então, tudo isso aqui era favorável à execução do curso.

P/1 – Nesta pensão que o senhor morou com seu irmão, onde ficava?

R – Em Recife, eu morei em várias ruas. Moramos na Rua Velha, Rua da Glória, Avenida Manoel Borba e na Avenida Oliveira Lima, onde hoje eu moro, tem um prédio, eu comprei dois apartamentos e moro lá.

P/1 – E essas ruas ficavam em que bairros?

R – Tudo no bairro da Boa Vista. Minha paróquia em Recife sempre foi a da Boa Vista.

P/1 – E como é que era o Boa Vista naquela época, senhor Aguilar?

R – Aquela época era bom, porque você saía... Eu morava na Rua Velha, que é lá perto do prédio da Rede, vinha a pé estudar com um colega, aqui na Rua João Fernando Vieira, estudava até às duas horas da manhã, saía andando daqui para lá, não tinha nada, nunca fui assaltado, nunca ninguém me fez nada.

P/1 – Tinha muito prédios, eram muitas casas residenciais?

R – Não, não, ainda não tinha prédio, essa quantidade de prédio. Essa quantidade de prédios, prédio só tinha em quantidade numa parte da Avenida Conde da Boa Vista, lá perto da ponte e na Rua Guararapes. A concentração de prédios em Recife era aí. Nem em Boa Viagem não tinha essa quantidade de prédio que tem hoje.

P/1 – E o bairro de Boa Vista era urbanizado?

R – Não, porque o caso é o seguinte, o bairro da Boa Vista era o bairro dos estudantes. A Escola de Direito era na Praça Treze de Maio, a Escola de Engenharia, perto da Rua Direita, na Rua do Hospício, a Escola de Geologia é ali ao lado, hoje, das instalações do Exército. A Escola de Química era aqui na Rua Dom Bosco, então, a Universidade funcionava no centro. Havia um restaurante, funcionava nas escolas, havia um congregarmento maior entre os estudantes.

P/1 – Quantos anos o senhor tinha quando o senhor entrou para a faculdade?

R – Eu tinha 21 anos. Ia fazer 21 anos.

P/1 – O senhor escolheu Agronomia porque o senhor estava ligado ao rural?

R – Sim, estava ligado às coisas e eu gostava daquilo que eu fazia e daquilo que fiz e faço, está certo? E Geografia porque eu sempre gostei de ler e sempre gostei de Geografia. E as duas coisas se interligaram.

P/1 – Então, o senhor prestou vestibular para Agronomia e para Geografia e fez conjuntamente as duas?

R – É.

P/1 – E o senhor fazia as duas em que horário?

R – O curso de Geografia era todo feito na parte da tarde. O curso de Agronomia, as aulas, a maior parte delas, eram de manhã, porque lá era horário duplo dependendo das cadeiras. Um(a)s cadeira(s) tinham aula prática à tarde e você sai conseguindo ajeitar as coisas.

P/1 – O que mais marcou neste período da Universidade para o senhor?

R – Bom, a Universidade tem suas fases, né? Primeiro, era a necessidade que se tinha, porque quem vem do interior como eu vim, como a maioria na época vinha, você sabia que tinha que estudar e passar. Primeiro porque as condições e dificuldades eram grandes. Segundo, porque se você chegasse lá e não passasse, você era considerado burro. Como a quantidade de pessoas era menor, todo mundo se conhecia e sabia: “O filho de seu Fulano foi para Recife, estudar e ele não conseguiu passar”. Então, eles já recebiam um título, que era o de burro, independente daquilo que acontecesse. Você sabia que precisava, nós sabíamos as condições lá do nosso interior como era e sabia que era a oportunidade maior e que nossos pais, mesmo não tendo estudado, minha tia que nos criou, que foi minha segunda mãe, sabia que era tudo ou nada. Tinha de estudar. Não só eu, como meus irmãos, como outras pessoas da minha família e outras pessoas da região tinham que fazer isso aí.

P/1 – Teve algum professor que lhe marcou muito na faculdade?

R – Na faculdade... Veja bem, toda a faculdade, vocês já frequentaram, vocês sabem, que têm uns professores que são ruins para uns e bons para outros, né? Quer dizer que aquele professor, dependendo da matéria que você faz, você acha que consegue absorver tudo que ele dá. E têm outros que você acha que aquela matéria está sendo dada, não interessa ou que você não tem muita vocação para aquilo, ou para não aprender... Nem um curso diversificado como é o curso de Engenharia, o curso de Agronomia, o curso de Geologia, têm certas matérias que despertam o interesse, têm outras que não despertam, está entendendo? Agora, para mim, todos os professores que faziam parte do corpo docente da Universidade Federal Rural de Pernambuco, eram pessoas que tinham renome, não só nacional, como internacional. As turmas eram pequenas, os professores tinham mais de uma atividade, quer dizer, normalmente, eram pesquisadores do Instituto de Pesquisa Agronômica (IPA), ou eram pesquisadores do Instituto de Pesquisa e Experimentação Agropecuária do Nordeste (IPEANE). Então, tinham aquelas pessoas, é o que eu digo, para uns o professor é chato, é ruim; para outros, o melhor. Eu pelo menos tive um professor, quer dizer, no caso o doutor Mario Coelho, que era professor de Meteorologia, que a maioria não gostava, mas como eu gostava da matéria e tinha uma ligação com a parte de Climatologia, que eu assistia no curso de Geografia, eu me dava muito bem. Foi uma pessoa que me marcou, embora fosse de uma família, eram vários irmãos, todos eles professores, todos eles pesquisadores, todos eles PhD (com Doutorado) nos Estados Unidos, mas que a maioria não gostava dos Coelho, quer dizer, não eram os Coelho de Petrolina. Eram os Coelho, professores da universidade.

P/1 – O senhor chegou a fazer estágio quando o senhor estava fazendo faculdade ou não?

R – Fiz. Fiz estágio. E estes estágios me deram muitas oportunidades, porque foi como eu disse a você, na época, a Universidade Rural era do Ministério da Agricultura e tinha dinheiro, tinha recurso e tinha ligação com os órgãos de pesquisa. Só para eu dar uma idéia a você, a última coisa que você fazia quando você terminava o curso era entrar um ônibus e ela pagava todas as despesas e mandava você passar três meses viajando daqui até o Rio Grande do Sul, para ir conhecendo. E todo o ano os professores arrumavam estágios nestes institutos. O IPEANE não existe mais. Onde foi o IPEANE, hoje são as instalações do Exército aqui em Pernambuco, né? O IPEANE, uma parte dele se transformou em Empresa Brasileira de Pesquisas Agropecuárias (Embrapa), mas a Embrapa não tinha sede física aqui. Então, tinha o IPA, tinha outras entidades do Estado que ofereciam estas oportunidades para estágio.

P/1 – O senhor falou que o senhor chegou a fazer estágio quando estava na universidade e onde foi e que tipo de estágio o senhor fez?

R – O primeiro estágio que eu fiz foi na cadeira de Topografia, com o professor, o doutor Cisto Guedes, que tinha um escritório de Topografia e àquelas pessoas que se interessavam por aquilo, ele abria as portas.

P/1 – E depois o senhor...

R – Depois, eu fiz um estágio no Departamento de Poços e Açudagem, que era do Estado também. Era só a parte de movimentação de mapas, construção de barragem, era aquele tipo de serviço pesado, com maquinaria pesada. Trator, pá mecânica, carregadores, caçamba; isso me ajudou muito quando eu já cheguei em atividade na Rede.

P/1 – Era um estágio focado em grandes obras, como hidrelétricas...

R – Não, não. Só se referia à construção de pequenas barragens aqui no Estado. Só que essas barragens deixaram de ser feitas, porque antigamente açude era feito, você sabe como?

P/1 – Não.

R – Antigamente, açude era feito manualmente, utilizando jumento para poder carregar a terra. Então, já com a meia do Estado, esses açudes ou essas barragens, passaram a ser feitas com tratores, com pá mecânica, com caminhões caçamba, está entendendo? É por isso que aqui, quando a gente começava a falar da Rede Ferroviária do Nordeste, se dizia o seguinte, que ela foi feita com arroz e feijão, ou seja, toda obra aqui no Nordeste até começar a década de 1989 a 1991, a primeira fase de uma segunda Transnordestina, porque essa aí é a terceira, tudo que era feito em termos de construção era assim. Já na minha época de manutenção na Rede, não, nós utilizávamos o equipamento.

P/1 – Depois que o senhor fez estes estágios, o senhor foi para onde?



R – Eu fiz concurso para a Rede...

P/1 – Que ano foi isso?

R – Foi em 1966, 1965... É 1966.

P/1 – E o senhor prestou o concurso para quê?

R – Concurso para engenheiro. Porque na Rede tanto fazia ser arquiteto, como ser agrônomo, como ser geólogo, como ser químico, era tudo considerado como engenheiro. Justamente nesta fase que começou a Rede a se despertar para um decreto do Presidente Humberto de Alencar Castello Branco, que era necessário instalar a usina de tratamento de dormente. Essa lei pouco foi cumprida. Foi cumprida pela Rede, depois, ela mesmo descumpriu.

P/1 – Então, essa...

R – Eu prestei o concurso e, o seguinte, você, quando entrava na Rede, independente daquilo que fosse, você começava a trabalhar na residência de conservação da linha. A residência era onde tinha o engenheiro, onde ele tinha um trecho de linha normalmente de 300 a 350 quilômetros, que ele era o responsável pela conservação. Toda aquela conservação era manual. Mas tinha o controle de todo o serviço a ser executado. Então, você quando entrava na Rede, você começava lá pelo fim, você não entrava pela porta aqui em cima não, né? Na minha época, você entrava lá pelo fim e, aos poucos, você ia chegando para cá.

P/1 – Naquela época já tinha engenheiro na Rede ou não?

R – Já, já, desde a época do inglês tinha engenheiro. Os engenheiros vinham da Inglaterra, na época da Great Western of Brazil Railway. Quando eu entrei para a Rede, a antiga Rede Ferroviária do Nordeste (CFN) que era a antiga Great Western, já era composta pelo quadro de engenheiros dela. Engenheiros para todas as atividades, tinha engenheiro para a parte de locomotiva, o engenheiro para a parte de locomotiva a vapor, engenheiro para a parte de locomotiva a diesel, tinha o engenheiro de conservação da via permanente, que era o engenheiro residente, tinha o engenheiro da construção de obras, está certo? Eram umas coisas diversificadas. Toda área tinha um engenheiro. Quando eu vim para a Rede, quando eu fiz o concurso, eu fui primeiro conhecer todas as atividades da Rede na área de conservação, foi onde passei a maior parte de minha vida. Depois, foi quando eu fui para a parte de usina de tratamento de dormente, depois para a parte de capina química e a parte de reflorestamento, dentro da minha profissão. Agora, como engenheiro, que era de uma maneira geral, você tinha que saber fazer tudo.

P/1 – Então, o senhor começa, o senhor vai para a manutenção...

R – Manutenção da via permanente.

P/1 – Da via permanente. E para onde, para que região que o senhor foi?

R – Eu fui para a residência de Edgar Werneck, que pegava daqui até Caruaru, até Timbaúba e até Ribeirão. Depois, outros engenheiros fizeram isso. José Moraes também fez isso nestes trechos também, ele foi residente deste trecho, depois ele foi chefe da linha toda.

P/1 – Quais eram as atividades que o senhor tinha que desenvolver lá?

R – As atividades? A primeira coisa era administrar o pessoal, quer dizer, você tinha uma quantidade de pessoas e você administrava a execução do trabalho delas. Porque isso é uma cadeia, tem um engenheiro, tem um mestre de linha, tem o feitor e tem os trabalhadores. Então, essa cadeia funciona nesta ordem decrescente. Só que você precisa ter um controle desde o trabalhador até o mestre linha. Você precisa ter o controle de todo o combustível que é utilizado, você tem que ter o controle de toda a ferramenta que é utilizada, você tem que ter o controle de todo o material que é utilizado, dormente, trilho, prego, essas coisas. Isso é uma cadeia e você vai dimensionar o trabalho que cada um pode fazer. Você tinha até que saber que um homem por hora prega tantas dormentes, um homem por hora aperta tantos trilhos, um homem por hora substitui tantos dormentes... É uma cadeia de produtividade que existia. Por quê? Nesta época, existia um convênio da Rede, com uma missão francesa e essa missão francesa discriminou um tipo de trabalho que deveria ser executado nas residências de conservação de via permanente.

P/1 – E o que ela determinava, o que deveria ser feito?

R – Era o que se chamava de conserva cíclica. Conserva cíclica, por exemplo, você tem um trecho de dez quilômetros, você nesse ano faz três quilômetros, para o ano você faz três, o outro ano você faz três. Nos anos subsequentes, o que vai acontecer? Você vai corrigir as pequenas falhas do primeiro, a do segundo e já está fazendo o terceiro. Era uma conserva pelas quais você sabia aquilo que você precisava para ser utilizado e sabia a segurança da linha. Porque não existe ferrovia sem linha. O que define uma ferrovia é a linha. Hoje, no Brasil, tem duas ferrovias que têm um desempenho quase a nível mundial. É a Estrada de Ferro Carajás, lá no Pará, que vai de São Luiz até Parauapebas e a Estrada de Ferro da Vale do Rio Doce, que é a Vitória-Minas. Mas por quê? Estas estradas foram feitas numas condições técnicas diferenciadas e, depois, tinham recurso.

P/1 – Vamos voltar um pouquinho para essa coisa de manutenção, quando o senhor chega na Estação de Werneck, como é que era o dia-a-dia de trabalho? E como é que essa coisa dia de campo?

R – Veja bem, tinha um engenheiro responsável pela residência, está certo? E comigo tinha mais outro engenheiro. Diariamente, nós chegávamos à residência e tinham as viagens programadas, certo? Você programava uma viagem aqui para a Linha Tronco Sul ou programava uma viagem para a Linha Tronco Centro ou para a outra, a Linha Tronco Norte. Toda segunda-feira, chegavam os mestres de linha, com todos os dados, com todas as necessidades, que ele tinha naquele trecho dele. Você ia analisar e verificar o que você dispunha e verificar como é que você fazia isso aqui. A partir daí, o que era que determinava? Não é como hoje. Hoje, o pessoal procura resolver as coisas por telefone. Não, você tinha de ir, andar, chegava lá no começo do trecho, você descia e ia andar a linha toda a pé, verificando o que realmente existia, o que tinha sido feito e o que precisava ser feito. Você não fazia as coisas só por ouvir dizer. Era como a gente sempre dizia: “A Rede era pobre, mas sempre funcionava”. Ou seja, a gente tinha condição, tinha amor de fazer as coisas em função do trabalho que estava prestando para a ferrovia.

P/1 – Que tipo de ferramentas um mestre de linha ou essa área de manutenção de linha tinha...

R – A ferramenta primeira era o auto de linha que era para ele se deslocar. Um auto de linha é um carrozinho de linha com estrutura metálica, com motor Volkswagen e que ele levava ali dentro. Ele levava o mestre de linha e tinha o reboque. Esse reboque transportava o pessoal e transportava as ferramentas. As ferramentas consistiam de quê? De macacão, que é para levantar a linha; de marreta, que é para bater o prego; de pá, que é para espalhar a brita; de enxada, de picareta, para socar; tem a picareta e tem o socador. São semelhantes, mas as cabeças são diferentes, está entendendo? De óleo, para lubrificar as juntas; de parafuso das juntas. Então, é uma parafernália de uma quantidade de materiais que era transportado todo dia, ia para lá e voltava. Isso quando não havia necessidade de se estabelecer um acampamento no local.

P/1 – E quando era necessário fazer isso?

R – Quando era necessário, se fazia uma armação de lona e levava todos os materiais de cozinha pra lá e se passava um dia, dois, três, dependendo das necessidades, né?

P/1 – E quando tinha um problema em determinado trecho, o deslocamento era pela via, vocês iam de trem para lá?

R – Não, dependia do grau do acidente. Se fosse um acidente pequeno que fosse resolvido somente com a turma, que era constituída de dez homens, eles seguiam num troller de linha. Se o acidente fosse de porte maior, aí não, aí você tinha que deslocar uma locomotiva, com uma composição, com os equipamentos e se fazer mais próximo, as instalações mais próximas do acidente, né? Porque isso acontecia principalmente quando era acidente atmosférico e aqui aconteciam alguns grandes, aqui na região da Paraíba, passava um mês, dois, três...

P/1 – Que tipo de acidente?

R – Olhe, acidentes são vários. Primeiro, tem uma chuva de grande, então, vem um impacto, os bueiros não dão vazão à água, aí rompe a cabeça dos bueiros, fica aquela estrutura de ponte ali, o lado para lá e para cá, cortado. Esse é um tipo de acidente. Outro, quando a água passa por cima da ponte e, se a ponte for metálica, pode até adernar as estruturas da ponte. Outro, de maior intensidade, como nós tivemos aqui na Paraíba, na região lá da Serra da Viração, que houve um desmoronamento, você imagina ali aquele que aconteceu lá em São Paulo, daquelas encostas, e interditou um trecho de vários quilômetros durante seis meses. Então, acontecem fatos desta natureza. Eu não acredito que no Rio de Janeiro, nessa região que desmoronou, não tenha acontecido um bocado de interdição das linhas de trem do subúrbio e da linha que vai de antiga Estação da Leopoldina e ia até Vitória, no Espírito Santo.

P/1 – E, por exemplo, neste acidente que aconteceu na Paraíba, que ficou seis meses interditado. Montava-se um acampamento, tipo uma estrutura de obra pra ficar...

R – É, as estruturas de obra com tudo lá, certo?

P/1 – Aí levava a cozinha, banheiro, tudo?

R – Não, se procurava a estação mais próxima. Porque a estação mais próxima já tem as instalações físicas. A instalação mais próxima precisava da comunicação para poder se deslocar o trem de serviço. Você já imaginou, uma pedra do tamanho dessa sala aqui ser puxada por uma locomotiva? Cujos elos da corrente da locomotiva da grossura desse braço aqui? Pois isso já se fez em algumas oportunidades. Aqui mesmo, tem uma cidade chamada Catende, aqui na zona sul, até a margem do São Francisco que passou quatro anos interditada, uma linha que se fosse da época da Rede, já foi com a concessionária, se fosse na época da Rede isso já teria sido resolvido. Com sangue, suor e lágrima teria sido feito, mas passou quatro anos para ser... E só foi feito porque Renan Calheiros, senador pelo Estado de Alagoas, quis cassar a concessão da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), que é da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

P/1 – Quando havia um problema nos dormentes. Como é que era feita a troca do dormente, qual era a consequência, qual o problema de se quebrar um dormente?

R – Veja bem, primeiro, o dormente é quem sustenta a linha. Sem dormente, não há linha. Então, por que é que a ferrovia não dava “íbope” para os políticos? Porque ela não aparecia. Só aparecia nas épocas de necessidade. É necessário ter uma manutenção da linha e essa manutenção é feita através do dormente, que é quem fixa os trilhos. Porque se não tiver dormente, a locomotiva não pode passar em cima, porque os trilhos se abrem e vai tudo para o solo. Antigamente, a Rede Ferroviária do Nordeste transportava passageiro à longa distância e, por isso, era que tinha uma manutenção rígida, porque isso aqui correspondia ao transporte de vidas. Veja o que acontece quando tem um descarrilamento em São Paulo da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), ou quando tem um descarrilamento no Rio de Janeiro, hoje, como é que a

imprensa se manifesta? Então, a segurança todinha está ali. E a primeira coisa que diz é que os dormentes não prestam, estavam podres. Aqui no Nordeste, durante determinado período, se utilizou dormente de concreto, mas para o dormente de concreto o custo é maior. Numa ferrovia nova, como estas que estão sendo feitas aqui, a Norte-sul, usa dormente de concreto. Essa Nova Transnordestina vai utilizar dormente de concreto, porque você já prepara para ela receber o dormente de concreto. Uma ferrovia antiga, que era de dormente de madeira, você tem que fazer uma estrutura toda nova para ela poder receber o dormente de concreto. Essa é a diferença.

P/1 – Deixa-me ver se eu entendi bem, a manutenção de um dormente de concreto é mais fácil que o dormente de madeira?

R – Não. Você veja bem, ao você instalar uma ferrovia nova, o custo do dormente de concreto...

P/1 – É mais baixo?

R – Fica... É melhor de ser feita do que você ter uma ferrovia velha e colocar o dormente de concreto. Por quê? Porque você vai ter que reformular a ferrovia velha todinha para ela poder receber o dormente de concreto. Agora, foi quando eu citei um exemplo, a Norte-sul, até Estreito, que é a divisa de Maranhão com o Tocantins, o dormente é de madeira. Quando atravessa a ponte, o dormente é de concreto. A mesma coisa é essa Transnordestina, na parte nova, que está sendo feita, ela vai ser construída com dormente de concreto. Então, é mais fácil fazer isso aqui. Agora se você tem um pedaço de linha velha ou tem dormente de madeira, para você transformá-la para dormente de concreto, os custos são maiores. Porque o custo do dormente de concreto é maior inicialmente, é o preço da peça, mas como a obra é nova e que está sendo executada para ser recebido um dormente de concreto, ela já está nas condições. Nas outras, o que você ia ter que fazer? Ia ter que desmontar a linha, tirar a brita todinha, tirar o dormente velho e se a linha tem tráfego, você não pode fazer isso assim, tão rapidamente. Isso aí vai levando tempo.

P/1 – E, no cotidiano da manutenção de linha, o que é comum ser feito?

R – No cotidiano, a primeira coisa é verificar onde está o defeito na linha. Se você está em cima de uma locomotiva e ela se desloca em cima da linha, você vai sentir, se tiver uma junta baixa; junta é onde os dois trilhos se encontram. Se ela fizer isso aqui, a locomotiva dá um tombo. Então, ali já precisa ser feito de imediato. Que a junta do trilho, para substituir o dormente, quer dizer, se o dormente não está bem pregado, a locomotiva, e eu estou citando a locomotiva porque é a que mais pesa, a linha se abre, a composição vai ao chão. Então, a primeira coisa é você verificar, correr a linha, para você verificar quais são os defeitos que a linha apresenta.

P/1 – Isso tudo que o senhor fazia nessa primeira fase do seu trabalho na Rede?

R – É, na Rede.

P/1 – Foi lá em Werneck?

R – Em Werneck.

P/1 – E a que aconteceu com o senhor, como é que foi a evolução do seu trabalho?

R – A partir daí, o que foi que aconteceu? Houve a necessidade, pelos custos e pelo próprio desenvolvimento da tecnologia, de se fazer a substituição da capina manual, pela capina química.

P/1 – Que isso era a sua responsabilidade também?

R – Não, aí passou a ser, porque fazia parte da minha atividade. Eu era o único engenheiro agrônomo que tinha aqui na regional, isso passou a fazer parte de minhas obrigações. Então, o que ocorre? A capina, porque, quando nós falamos sobre a conservação, o pior problema que causa o desgaste da estrutura da linha é o mato.

P/1 – Por isso que é necessário fazer a capina?

R – Por isso que é necessário fazer a capina e a capina manual era feita manual, ao longo do tempo.

P/1 – Quem fazia essa capina?

R – Era o próprio pessoal de cada turma que fazia a capina manual. Essa capina manual tinha um custo muito alto e um rendimento muito baixo. Porque você já pensou o que é você capinar manualmente, com a enxada, dentro de uma estrutura coberta de pedra, de brita? Com a evolução, se passou a fazer os experimentos para fazer a capina química.

P/1 – Deixa-me voltar só um pouquinho. Por exemplo, nesta estrutura o senhor estava falando como era o dia-a-dia, aí a gente acabou...

R – Meu dia-a-dia...

P/1 – O senhor tinha falado de segunda-feira que vinha todos os mestres...

R – Os mestres de linha.

P/1 – Para Werneck?

R – Para Werneck. Nós trazíamos os problemas que eles tinham. Esses problemas iam desde o de pessoal que trabalhava até problema financeiro, que eram as necessidades que se tinha, os problemas de materiais. O homem adoeceu, tem uma licença médica, se tem uma licença médica, quantos homens têm? Se tinha nove, passa a ter oito, já diminui o rendimento. Então, desde o problema de homem, até os problemas de materiais eram tratados naquela reunião. Eles traziam os problemas e eram procuradas as soluções. Já a partir da terça-feira, você começava a verificar o que tinha sido feito na semana anterior e o que estava programado para a semana que estava entrando.

P/1 – Cada estação tinha uma equipe de manutenção de via?

R – A equipe de manutenção de via na Rede era de dez quilômetros. E o mestre de linha tomava conta de 40, tomava conta de quanto? De 40 homens, em 40 quilômetros. Esta era a disponibilidade que a Rede mantinha. E o que tinha? O mestre de linha ficava na posição mais central, onde ele pudesse deslocar para lá ou para cá. E a turma de trabalhadores ficava na estação, que era aberta, mais próxima de onde era o trecho dele.

P/1 – E o feitor ficava junto?

R – O feitor ficava junto.

P/1 – O feitor cuidava dos homens que estavam trabalhando na linha?

R – Com ele. A distribuição era o quê? Era um feitor e um cozinheiro. O cozinheiro até meio-dia preparava comida, do meio-dia para a tarde ele ia trabalhar junto com os outros e o feitor ficava responsável por todo o funcionamento daqueles dez homens, vendo os materiais que eram empregados, vendo o que estava sendo feito, corrigindo o que estava errado. Essa era a função mais específica do feitor. E isso já numa fase mais evolutiva, porque antes, o carro não era a motor, ele era de vara. Então, era um troller de vara que tinha dois homens que saíam empurrando, puxando o carrinho reboque com o material.

P/1 – Nessa reunião, o senhor via os materiais, a solicitação desse material que era necessário ser comprado para a manutenção da via, quem comprava, era o senhor ou era centralizado?

R – Não, não. A solicitação era feita ao engenheiro residente e ele encaminhava essa solicitação ao Departamento de Via Permanente, que, por sua vez, encaminhava ao Departamento de Material; era uma cadeia. Na Rede, eu posso dizer uma coisa para você, eu trabalhei 30 anos, nunca vi nem presenciei, na nossa Rede, aquilo que seria desvio de dinheiro, disso e daquilo, nunca vi ninguém envolvido. Porque havia um controle e a escala era essa que eu estou dizendo a você. Nós não pegávamos em dinheiro, nós executávamos tudo aquilo que era preciso, planejávamos. Houve época que não faltava recurso na Rede, enquanto os interesses não eram outros, nós sempre tínhamos um orçamento de pobre, mas o suficiente para manter a estrutura funcionando.

P/1 – E o senhor me falou da capinação, que no começo era muito difícil...

R – Manual.

P/1 – Que era difícil. Eu antes de entrar na capinação, que eu sei que é um projeto que eu queria que o senhor detalhasse um pouquinho mais, eu queria que o senhor falasse um pouquinho de para que servia o horto.

R – Olhe, você veja bem, a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) tinha uma série de hortos distribuídos pelo Brasil todo. Eu tive a oportunidade de conhecer o Brasil como estudante e tive a oportunidade de trabalhar no Brasil todo pela Rede. Os hortos, inicialmente, foram adquiridos porque as locomotivas eram a vapor. Então, ela precisava de madeira em determinados pontos para poder suprir as necessidades das locomotivas. Esse foi o primeiro passo para a utilização dos hortos. A partir destes hortos que tinham a parte física já constituída, já existente, tinha de fazer referência às pessoas que me antecederam, que fizeram parte comigo em uma comissão para o Brasil de três atividades. Seriam as usina de tratamento dormente, a capina química e os hortos florestais. Só que os hortos florestais se anteciparam a essas das outras atividades. Partindo de São Paulo, lá do horto da Ferrovia Paulista S/A (Fepasa) em Rio Claro, começou a se difundir o problema de eucalipto, como madeira para dormente. Que tem duas ou três espécies que são de excelente qualidade, como é o caso do citriodora, que é o melhor. À medida que as ferrovias iam avançando, qual era a tendência? A tendência era de ir provocando o desmatamento. Com o desmatamento, as reservas naturais iam se extinguindo. Como o sul do Brasil, independente de qualquer coisa, não é crítica, mas já tinha uma civilização mais evoluída em relação a reflorestamento, já se fazia o reflorestamento nos hortos da Rede, com a finalidade de suprir as necessidades da Rede como dormente. Só que fora o dormente, houve uma oportunidade em que eles foram utilizados também para fazer forro de vagões e pisos de vagões de madeira, porque os vagões são metálicos. Antes eram de madeira, com o forro era de madeira, depois o vagão se tornou metálico, mas tinham determinadas mercadorias, o açúcar, por exemplo, que não podiam ser transportadas em um vagão que fosse todo metálico. Por quê? Porque com o transcorrer do tempo, a frieza, a unidade condensava e boiava. A não ser, aqui no nordeste, que tinha os vagões específicos para o transporte. Mas era um transporte que você carregava à tarde ou à noite e, no outro dia, descarregava aqui no porto. Ele não passava vários dias viajando por regiões de clima diferente. Então, a madeira tinha essa finalidade no início. Só que especificamente foi escolhido o eucalipto para ser utilizado como dormente.

P/1 – Então, eu só quero ver se eu entendi, no início, a Rede Ferroviária teve uma preocupação, ela precisava da floresta para fazer tantos dormentes e a questão dos próprios trens, vagões e da própria formilha da máquina...

R – O primeiro é o inverso. Primeiro era para a formilha das máquinas. Para a formilha das máquinas que ela comprou a parte física que é a terra, coberta de madeira, para extraí-la para a formilha. Depois, à medida que a ferrovia ia penetrando no Brasil, seja aqui no nordeste, seja no centro-oeste, a civilização ia avançando, a madeira ia ficando mais distante da zona. Ela só utilizava dormente de madeira, então, o dormente de madeira também começou a ficar distante da fonte. E utilizando a base física, que era a terra que ela comprou para fornecer madeira para formilha, ela passou também a utilizar, foi como eu disse a você... Lá no sul, como o pessoal já tinha uma civilização mais destinada ao reflorestamento, no Rio Grande do Sul, no Paraná, em São Paulo, passou a se fazer o reflorestamento com a finalidade de se utilizar a madeira para dormente. Só que o embrião do dormente de eucalipto de madeira reflorestada partiu do professor Navarro de Andrade, em Rio Claro, onde ele fez as experiências com a Fepasa, depois se expandiu para a Rede. Eu cheguei junto com o pessoal do Rio Grande do Sul a participar da indicação porque no Rio Grande do Sul tem muita energia rural, feita com a eletrificação de madeira, então, a madeira que não servia para a eletrificação rural, porque o fuste estava muito grosso, era trocada pela mesma quantidade de metros do horto da madeira que a RFFSA tinha lá. No caso, era a antiga Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Porque a Viação Férrea do Rio Grande do Sul foi do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Foi do inglês, eles desapropriaram. O pessoal da via férrea do Rio Grande do Sul tinha um regime jurídico diferenciado do da Rede, porque, mesmo tendo sido absorvida pelo Governo Federal, o regime do pessoal deles era do Governo do Estado. Eles já tinham uma quantidade de horto reflorestado e estes hortos forneciam madeira que era permutado com a companhia de energia elétrica. Agora, o núcleo inicial para a produção de dormente de eucalipto partiu de São Paulo, de Rio Claro, e depois veio para o Rio de Janeiro.

P/1 – E quem era a pessoa que desenvolveu esse projeto em Rio Claro?

R – Em Rio Claro, foi o doutor Navarro. O horto foi ele que criou, foi ele que fez as experiências. Agora se você perguntar quem era no Rio Grande do Sul eu digo: “Era Francisco Niederauer.” Era um engenheiro agrônomo que foi responsável pela usina, foi responsável pelos hortos e pela experiência de dormente de eucalipto na linha férrea do Rio Grande do Sul. Se nós subimos mais um pouco, nós vamos chegar à Ponta Grossa no Paraná, tem um centro ferroviário. Então, tinha que Stanislaw Czech, que era um descendente de polonês, que foi quem manteve esse núcleo lá. Chegando ao Rio de Janeiro, nós teríamos duas pessoas: João Evangelista, que era da estrada férrea Leopoldina, e Tito Guedes Martins Costa, que era da Estrada de Ferro Central do Brasil. Pela ordem, subindo mais um pouco, aí você ia chegar ao Espírito Santo, você ia chegar à Bahia e chegava aqui.

P/1 – Se a gente for pensar em termos de Nordeste, quantos hortos tinham aqui, na região?

R – Na região do Nordeste, tinha o horto na Bahia, tinha horto em Sergipe, tinha horto em Pernambuco, mas era de pequena escala, nem merece ser considerado, aí só ia ter um horto no Rio Grande do Norte, tinha no Ceará e tinha no Maranhão. Destes hortos todinhos que eu citei agora, o maior pertencia à antiga Rede Ferroviária do Nordeste era aqui em Goianinha, no Rio Grande do Norte, que é uma cidade antes de Natal. O horto lá foi vendido, depois que a Rede foi privatizada. Lá eu comecei uma experiência de eucalipto com a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), com a Divisão de Agricultura, nós fizemos uma experiência de plantação de eucalipto nos tabuleiros, porque a área lá é de tabuleiro.

P/1 – O que é tabuleiro?

R – Tabuleiro são essas zonas planas costeiras, onde a consistência do material é mais arenoso. Nós tínhamos um convênio com a Sudene e fizemos uma experiência lá. Aí, como é aquela coisa, que cada cabeça é um mundo, cada mundo é uma sentença, as pessoas queriam vender o horto... Eu consegui que o horto fosse arrendado, ou seja, em vez de receber em dinheiro, durante um determinado período, ia recebendo em áreas reflorestadas. E isso eu fiz, já aposentado, mas o pessoal que veio depois de mim, extraiu muito dormente de eucalipto neste horto, até ele ser vendido.

P/1 – No início da ferrovia, os dormentes eram de que tipo de madeira? Era das madeiras nativas?

R – Eram das madeiras nativas como ainda eram até bem pouco tempo. Por quê? Quando nós começamos aqui, existia uma lei do Presidente Castelo Branco, de 1965, que obrigava que toda madeira a ser utilizada na construção civil, a ser utilizada como dormente de ferrovia, a ser utilizada em negócio de porto, deveria ser tratada. Para essa lei ser cumprida, a Rede comprou umas usinas de tratamento e passou a instalar as usinas de tratamento.

P/1 – E o que faziam essas usinas de tratamento?

R – Essa usina faz um processo de tratamento da madeira. O dormente vem, fica no pátio, porque o dormente é de dois metros, dois metros e oitenta, dependendo da bitola da ferrovia. O dormente vem pronto, é colocado para secar, tem um aparelho pelo qual você consegue medir o teor de umidade, que tem um limite para ser tratado. Esse dormente passa em uma máquina de entalhar, entalhar é fazer a parte onde o trilho vai ficar assentado. Ele passa nessa máquina, que tem uma parte que fura os buracos, porque o dormente tem que ter quatro buracos, dois de cada lado, que é para poder pender o trilho com os grampos e, a partir daí, o dormente é colocado numa autoclave, certo? Essa autoclave tem um diâmetro normalmente de dois e meio metros a três, ela tem dentro uns trilhos, é colocado numa vagonete e dependendo do tamanho da autoclave, ela pode levar cinco ou seis ou oito ou dez vagonetes. Cada vagonete dessas, leva em torno de 30 a 40 dormentes. É puxada ou com o cabo ou empurrada com o trator lá para dentro. Fecha a porta da autoclave, mas essa autoclave é tocada pelo um conjunto de bombas de pressão. Você dá uma pressão, retira o ar que tem dentro da autoclave e alguma umidade que ainda existe no dormente. Em seguida, você entra com o jato do produto que você vai injetar na madeira. E aí é quando se consegue o processo de tratamento. Este processo de tratamento era

feito com três produtos. Você fazia com creosoto, que é o derivado de petróleo que você pode utilizar, ou você fazia uma mistura de água, que é o CCA (Cobre-Cromo-Arsênio), que é cobre, antimônio... Esta parte você injeta. Só que hoje, pelas condições do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), o creosoto não pode ser mais utilizado. Como teve um produto chamado pentaclorofenol, que no início do tratamento da Rede foi muito utilizado, que foi conhecido como pó da China. E este pentaclorofenol também hoje, há muito tempo, desde a época da Rede, não era mais utilizado. Então, esse é o processo de tratamento, quer dizer, rudimentarmente eu estou dando uma idéia. E por quê? Porque a madeira é sujeita ao ataque de fungo, de inseto, sujeito ao ataque das intempéries, da lixiviação pela chuva... E, no investimento de uma ferrovia, quando o dormente era de madeira, uma das despesas grandes da manutenção era com dormente. Mas acontece que existiam algumas madeiras nativas, que hoje estão proibidas de ser cortadas, como é o caso da aroeira, da baraúna, do ipê roxo, o pau d'arco. Essas madeiras tradicionalmente são da região semiárida, exceto o ipê. Mas o ipê tem no Pará e tem no Maranhão, tem duas qualidades, tem o amarelo e tem o roxo. Você conhece pela flor, mas, depois você, quando se habitua, conhece, identifica, pelo cerne da madeira. Todas as outras madeiras são necessárias de ser tratada. Esses são mais resistentes. Eu já vi um dormente lá Minas Gerais que ele tinha 109 anos de utilização. Então, o tratamento da madeira é necessário. Agora, eu disse a você no início, quando a ferrovia no Brasil começou penetrando, ela não tinha uma finalidade para transportar passageiro, transportar carga, mas, principalmente, para servir de penetração. E ao longo dela, as espécies foram acabando. Então, eu digo a você, na minha região, onde passa o trem, que é quase Afogados da Ingazeira, a madeira que seria para dormente, se fosse hoje manter uma ferrovia, não tinha porque é uma madeira em extinção, é proibida de cortar e não tem, que é o caso da aroeira e a baraúna.

P/1 – Só para gente encerrar um pouco essa coisa dos dormentes, o senhor já viu algum outro tipo de dormente feito com outro tipo de madeira?

R – Olha, de outro tipo de madeira?

P/1 – É, com outra madeira que não seja as...

R – As nativas? Rapaz, o único dormente que eu vi, que inclusive eu fiz a experiência com um colega nosso, que está aposentado também e hoje está na Odebrecht, que é o doutor Paulo Araújo, com algaroba. Algaroba é uma madeira nativa do Peru, você já deve ter conhecido lá ou ter passeado por lá, lá tem uma estrada de ferro muito acidentada e a madeira que eles utilizam é a algaroba. Ela veio para o Nordeste para ser utilizada como reflorestamento, isso foi muito difundido na década de 1970, na região semiárida. Porque ela produz uma vagem que, na época da seca, alimenta os animais bovinos, ovinos, equinos e caprinos e a madeira dela é muito resistente. Como eu sabia disso, nós fizemos, na residência de Werneck, uns dormentes de eucalipto que vieram do Rio Grande do Norte e fizemos um experimento, nessa linha que hoje é do Metrô de Recife (METROREC), mas que ainda estava funcionando se não tivesse sido arrancada. Porque a madeira é muito resistente e não só aos efeitos físicos e mecânicos, mas também ao ataque dos organismos...

P/1 – Os insetos...

R – É.

P/1 – E chegou a ser feito um horto com essa madeira ou não?

R – Não, não, não. Aquela hoje é a madeira que é mais comercializada aqui no Estado ou nos Estados do nordeste, porque como ela não é madeira nativa e houve muitos reflorestamentos antes, ela está sendo utilizada para em forno de cerâmica, em forno de padaria, até uma fábrica de papel que tem aqui em Igarauçu que utiliza essa madeira. Lá mesmo na nossa propriedade, quer dizer, porque agora a gente está se cortando a algaroba oriunda de plantio aleatório só com a finalidade na época de produzir a vagem para o consumo. Mas ela se torna invasora e, nas áreas baixas, que são as melhores, a raiz penetra muito e retira a água do solo. É a única que eu disse a você, de pinos, o dormente vem dos Estados Unidos e vi esse dormente de algaroba que eu mesmo fiz aqui com o doutor Paulo Araújo para ser utilizado.

P/1 – E esse dormente de pinos veio para ser colocado em que...

R – Não, esse dormente de pinos foi importado pela Estrada de Ferro Carajás, lá no Pará. Ele foi furado, entalhado e tratado numa usina de tratamento que tinha em Açailândia. Açailândia é uma cidade do Maranhão que fica perto de Imperatriz, por onde passa a Estrada de Ferro Carajás. Este dormente foi para lá. Eu tive uma oportunidade de estar lá na usina, que é de um pessoal conhecido, quando eu vi, o dormente de borracha, vindo de São Paulo, para ser testado lá. Foi furado lá também na usina e foi testado lá na Estrada de Ferro Carajás.

P – Mas ele é feito com borracha mesmo?

R – Não, ele é feito de material reciclável.

P/1 – Que interessante. E os dormentes eram usados de que tipo de madeiras nativas? Era...

R – Bom, depende da região. Vamos supor aqui, as madeiras nativas que tinham aqui no Estado de Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, eram baraúna, aroeira, pau d'arco, angico vermelho, as principais. Dessa região seca, semiárida, eram essas quatro espécies. Agora, se a gente se desloca para o Piauí, nós vamos encontrar estas espécies e vamos encontrar mais cascudo, vamos encontrar outras espécies que são oriundas de lá, que são madeira de excelente qualidade. Se nós entrarmos no Maranhão, fora o ipê amarelo e o ipê roxo, nós vamos ter o angelim vermelho, o angelim pedra, a cupiúba, então tem uma gama grande de madeiras que eram utilizadas. Só que as melhores madeiras que tinham para dormente aqui no Brasil era a aroeira e a baraúna. A aroeira nossa se assemelhava ao quebracho, que tem na Bolívia e que tem no Paraguai. Eu mesmo vi e participei da Rede importando madeira de quebracho da Bolívia e do Paraguai pra usar como dormente.

P/1 – E na região do Amazonas?

R – A madeira da Amazônia, até agora, para a exploração de dormentes, só chegou até o Pará. Agora, nas regiões baixas do Amazonas, a Rede Ferroviária, na década de 1960, teve uma experiência desagradável. Por quê? Acontece no Pará, mas com maior frequência acontecia no Amazonas. As madeiras eram cortadas nas regiões baixas, regiões de alagadiço, o que acontece? Essas madeiras eram transportadas pelo rio, iam carregadas de umidade. Quando ela era transformada em dormente, que era exposta para secar, elas começava a se rachar. Porque há uma diferença grande de pressões e as fibras se dilatam. Quando essa madeira saiu lá do Porto de Manaus e chegou no Rio de Janeiro foi um verdadeiro desastre. Eu não participei, mas o doutor Tito, que eu falei aqui no início, participou na época desta experiência e transmitiu para a gente. Agora, o que eu vi foram nas regiões, algumas empresas concessionárias, porque a Rede não fazia isso, comprando madeiras desta região baixa. A madeira era transportada de búfalo, aí você pergunta: “E como é que o búfalo transporta?”. Ele pega uma forquilha, coloca os dormentes aqui na forquilha e o búfalo como tem muita força e vive naquele ambiente alagadiço, eles puxam com facilidade aquela madeira. Agora, isso, nas concessionárias. Na Rede, isso nunca aconteceu, porque nós sempre procuramos adquirir as madeiras daquelas regiões mais firmes, mais seca, cujas essências nós tínhamos... Os exemplos provocados pela privatização das ferrovias alcançam uma gama de problemas grandes.

P/1 – Vamos começar a falar um pouquinho do processo da capinação química. Ele surge dentro de uma dificuldade de se fazer a capinação de uma forma manual. E como foi desenvolvido isso, conta um pouquinho pra gente.

R – Olha, você veja bem, antes de falar aqui sobre as três coisas que seriam os hortos, a capina química e o tratamento de dormente, eu tenho que fazer uma referência às pessoas que eu já citei. Seriam o doutor Tito, doutor João Ramos, doutor Francisco Niderauer, Luiz Roberto Pereira, Itamar Tavares, na Bahia, Stanislau Czech. É um grupo de pessoas que faziam parte de um núcleo de nove engenheiros agrônomos que a Rede tinha. Na Rede, a capina química começou, embrionariamente na Estrada de Ferro Leopoldina, com o doutor João Ramos. Mas, paralelamente a isso, a Vale do Rio Doce, através da estrada Vitória-Minas, com o doutor Rubem Landeiro, já fazia experimento de herbicida na década de 1960. Quando eu comecei fazendo parte desse grupo, já tinha alguma coisa sendo desenvolvida. E aqui no Nordeste, o doutor Antônio Mendes com João Luiz do Rêgo Lessa fizeram os experimentos embrionários em Werneck. Werneck é uma estação de metrô, mas antigamente era um grande pátio ferroviário. Então, foi quando se começou a pensar em fazer uma capina química em larga escala. Para se fazer em larga escala tinha de se ter um projeto. Para ter um projeto, tinha que ter o desenvolvimento de um equipamento. Então, foram pegando as experiências que já existiam, foi contratada uma firma em São Paulo, Hanashiro que desenvolveu os equipamentos com o auxílio das empresas fornecedoras de herbicidas. Só que quando nós começamos este projeto de capina química, em escala industrial, o herbicida ainda era pouco utilizado mesmo na zona da cana aqui no Nordeste, na zona da cana de São Paulo, na soja, no Paraná. Mas a Rede partiu do seguinte princípio: de ela fazer os experimentos para saber quais herbicidas que seriam necessários a sua utilização nas diversas regiões do Brasil e com o custo menor, porque o volume de compra era muito grande. Então, ela começou uma série de experimentos; foram feitos experimentos no Rio Grande do Sul, experimentos no Paraná, experimentos em São Paulo, experimentos em Minas, no Rio de Janeiro, aquela região que de vez em quando aparece na televisão, em Miguel Pereira, não sei o que, tudo ali era uma região utilizada pela ferrovia e ali nós fizemos experimentos. Quer dizer, aquela região Norte do Estado do Rio de Janeiro, em direção à Vitória, no interior da Bahia, no interior de Pernambuco. Foram feitos, durante um determinado número de anos, uns experimentos. Experimentos esses que serviram para que algumas multinacionais registrassem o produto dela no Ministério da Agricultura. E daí, ela passou a escolher aquilo que seria o necessário e mais econômico para a sua utilização.

P/1 – Esses experimentos foram feitos em regiões pequenas e que tipo de equipamento usava?

R – Não, nós começamos utilizando equipamentos pequenos, desenvolvidos em cada malha ferroviária. Quando a Rede fez uma encomenda de equipamentos, quer dizer, de desempenho maior, nós passamos a fazer os experimentos com esses equipamentos, tá certo? Eu ia trazer a fotografia de um equipamento desses que foi da Rede e que eu recuperei e que está em utilização no Ceará. Ele trabalha aqui de Catende, onde chega a linha, vai até São Luiz. Esse equipamento começou a fazer experimento em escala industrial. Esses experimentos surtiram efeito e trouxeram uma economia muito grande. Só para você ter uma idéia aqui, os últimos valores feitos no ano passado lá em Fortaleza, a diferença era quase de 10 para um. Você tratava o custo de um metro quadrado feito manual, custava dez reais e o feito com capina química custava um real. A proporção é nesse sentido da utilização, tanto que hoje, nas áreas agrícolas, vai desde a pulverização aérea à pulverização manual.

P/1 – E como era feita a pulverização na Rede Ferroviária?

R – Na Rede, é uma composição, era uma locomotiva, depois da locomotiva, vem um vagão plataforma, esse vagão plataforma é constituído na plataforma, em cima desta plataforma tem dois vagões tanque de dez mil litros cada um. Entre estes vagões tem um sistema de bombas e esse sistema de bombas faz com que seja agitado todo o produto que está dentro da água nesses vagões de dez mil litros. Com este sistema de bomba, você as liga e os pulverizadores que ficam em um cano, abaixo da plataforma, com os bicos dimensionados para que façam a aspersão do produto e cubra toda a faixa da Rede. Porque a faixa da ferrovia varia. Se for de bitola estreita, é dois metros da cabeça de um dormente para outro, se você só quiser colocar ali. Mas como você tem que colocar abaixo do lastro e fica abaixo da cabeça do dormente, você coloca uma faixa de cinco metros. Se for a bitola larga, você vai fazer uma inspeção de sete metros e quarenta, certo, do eixo da Rede, três metros e vinte de cada lado do eixo da linha. Essa aspersão, são bicos em forma de leque. Ela cobre toda a faixa. Aí você pergunta: “Como é que acontece?” Acontece o seguinte, o meio-ambiente é fiscalizado através, antigamente era do Ibama, hoje é através da Secretaria do Meio Ambiente. Então, você tem de comprovar que aquele produto não é tóxico, que aquele produto não vai afetar o meio-ambiente, inclusive com os cursos de água. No caso da Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) que foi da Rede. Nós adaptamos um sistema de fecho rápido. Quando chega na cabeça da ponte, você fecha a composição para cima da ponte, o rio passa embaixo e não cai nenhum pingo lá dentro. Então hoje, esse antigo equipamento da Rede, estava abandonado, não tinha mais nada. Eu consegui com a ajuda do Rubismar, que era um engenheiro lá e que me procurou para reerguê-lo e ele hoje atende as necessidades dele. Então, tinha a locomotiva, vem essa plataforma que é a plataforma de trabalho, depois vem o vagão... A locomotiva, a plataforma e um vagão tanque de água de 30 mil litros. Depois vem o vagão oficina, com ferramentas, com

isso e com aquilo outro. Depois, vem um vagão de depósito de material. Ainda tem um vagão cozinha, que é o vagão onde a tripulação que opera o equipamento tem cozinha, banheiro, cama, televisão, essas coisas. Porque o outro vagão tem inclusive um motor gerador, porque a maioria das estações ou a CFN não paga luz para poder fazer uma ligação dela, ou não tem energia. Então...

P/1 – Na época, na Rede Ferroviária era assim?

R – Não, na época não era. Na época, era mais precária, tinha um vagão, incluindo os produtos da época da Rede, era produto diferenciado. Eu tive de mudar as tubulações, tive de mudar o tipo de produto, tive de mudar o tipo de bico. Você pergunta: “Por quê?” Porque, na época da Rede, era utilizado um produto que ele não era líquido, era em pó. Os bicos eram outros, esse produto tinha efeito residual. Hoje não pode mais, esse agora não tem efeito residual.

P/1 – Naquela época da Rede, tinham alguns problemas que causavam depois que o senhor jogava este produto.

R – Não, ele causava problema se a pessoa que fosse responsável pelo equipamento não tivesse a devida sensibilidade para evitar os problemas.

P/1 – Que tipo de problema poderia acontecer?

R – Ah, vou dar um que aconteceu, certo? Numa aplicação, em 1976, que eu não pude acompanhar na regional, um engenheiro que acompanhou o produto, o equipamento. Ele mandou lavar o equipamento, que esse equipamento era lavado à medida que ele fosse viajando para o resíduo ser jogado no solo. Ele mandou lavar com um equipamento estacionário, o equipamento ficou numa inclinação, o produto que era em pó não se diluiu todo, porque em pó tinha a parte que é o princípio ativo e tinha a parte que é inerte. Quando veio a lixiviação, a água escorreu, pegou uma plantação de arroz e matou a plantação de arroz. O nome da cidade é Aurora, isso foi lá no Ceará. Isso realmente ocorreu. Outro engenheiro aqui passou aqui e tem uma cidade que tem problema religioso aqui perto, a uns 40-60 quilômetros de Recife têm umas palmeiras e ele passou com os bicos ligados e matou as palmeiras.

P/1 – Pelo que o senhor explicou, você fazia a capinação química entre os dormentes e em volta dormentes, dentro dos trilhos, a cinco metros, mais ou menos dois e meio de cada lado.

R – Veja bem, os eixos da linha, em dormentes de dois metros, ela fica a dois metros e meio da banquetta. A banquetta é aquela parte coberta de brita. Dois metros, de dois metros, de dois metros. Tem dois metros e meio do eixo pra cá e dois metros e meio do eixo pra lá. Então, os bicos cobrem toda essa faixa. Têm três bicos abaixo da plataforma e tem mais dois bicos na lateral da plataforma. Esses bicos, da lateral da plataforma, cobrem justamente aquela faixa que está ali.

P/1 – Se passa algum riacho próximo, tinha...

R – Veja bem, se passa um riacho próximo, porque a água seria lixiviada. Este produto, para você ter uma idéia, a quantidade que ele cai, hoje, que é aplicado aqui na CFN é de 0,01 por metro quadrado de líquido diluído. Então, veja que é uma quantidade ínfima, 0,01 por metro quadrado de princípio ativo que é caído nisso aí.

P/1 – Mas e na Rede, naquela época?

R – As diretrizes da Rede, no início, emanavam do Rio de Janeiro. Quando começou a ver tanto aqui como no Rio Grande do Sul, como lá na Bahia, nós começamos a reduzir a quantidade do produto e diminuí os efeitos. Agora, não havia nessa época, nenhuma restrição à aplicação do herbicida e hoje há. Hoje, até agora, por enquanto, porque eu ainda sou o responsável técnico junto à Secretaria do Meio-Ambiente e o Ibama do Maranhão, Secretaria do Meio-Ambiente e Ibama do Piauí, Secretaria do Meio-Ambiente e Ibama da Paraíba, de Pernambuco.

P/1 – Isso para a CFN?

R – É, para a CFN. Por quê? Porque, no ano passado, teve uma reunião, eu disse que não tinha mais interesse em permanecer fazendo isso aqui, porque eu fui mais por um problema de amizade, nesse problema de amizade passaram-se quase dez anos, está entendendo? Eles não tinham uma pessoa ainda capacitada. Tinha um Engenheiro Agrônomo, mas estava envolvido na parte de análise ambiental da Transnordestina.

P/1 – Quando dessa inspeção da linha, das vias, como é que era o deslocamento do engenheiro? Tinha cozinha, como é que era a comida, tinha o banheiro, tinha um quarto-dormitório...

R – Olha, você veja bem, eu fui de uma época que você viajava com a Rede e, de alguns engenheiros como o caso dos que eu conheço que passaram por aqui, por exemplo o José Morais. O Morais já pegou uma época mais evoluída, mas o doutor Getúlio Luna Mariano, que trabalhou muito lá no Ceará e parou no Piauí, sabia disso. Para você ter uma ideia, eu vou explicar aqui só um fato para a pergunta que você está dizendo. Hoje você ouviu falar de São Luiz na televisão a três por quatro, né? Antigamente, nós chegávamos em São Luiz, a maior dificuldade era um lugar para se hospedar. Por quê? Porque só tinha um hotel e os outros eram só hotéis que eram divididos com parede de compensado. Houve até fatos interessantes, né? Em Teresina, o próprio Getúlio teve de fazer as instalações em cima da estação, fez um apartamento, com ar-condicionado, com televisão e tal, para ir gente, armador de rede. As coisas não eram como são hoje, não se pensava nisso aqui. Você viajava, passava o dia, porque na inspeção nós nos deslocávamos até lá. Se o problema fosse grave, que precisasse fazer um acampamento, você ficaria num acampamento. O doutor Morais passou aqui já, deve ter dito que ele morou muito tempo num vagão, fiscalizando, ele tinha uma turma mecanizada, que ele morou muito tempo quando ele era engenheiro iniciante, ou seja, residente chefe da linha. Ele passou muito tempo morando



dentro do vagão. Era um vagão-cozinha, com dormitório, com isso, com aquilo. A Rede, em certas oportunidades, em certas regiões, oferecia conforto. Eu viajei muito de vagão de administração, vagão que tinha esse serviço, no sul, onde você tinha vagão, tinha o cozinheiro, tinha cama, tinha isso, tinha aquilo outro. Lá no interior do Rio Grande do Sul, de Bauru para Corumbá, existia isso. Mas aqui não existia, então você tinha que se acomodar com aquilo que podia oferecer. Você vai chegar lá na estação, como você tem muita fotografia por aqui, na estação você fazia as adaptações, fazia uma cozinha. Eu mesmo morei numa estação que tem perto de Campina Grande muito tempo, com a turma mecanizada. Lá eu tinha 60 homens, adaptamos a estação, fizemos uma cozinha, fizemos um lugar para o banheiro, fizemos lugar para dormir, não havia essas facilidades que hoje tem não.

P/1 – Por que o senhor foi para essa região e ficou lá um tempão todo, por que o senhor fez essas adaptações, o que o senhor foi fazer lá?

R – Nós fomos fazer uma remodelação de uma linha numa serra. A remodelação, quer dizer, é remover todo o material que tinha, dormente, brita e trilho, para fazer uma melhoria em uma serra, antes de Campina Grande.

P/1 – Quanto tempo levou essa obra?

R – Ah, essa obra... Eu deixei tudo implantado lá, já saí para outra e isso levou mais de dois anos.

P/1 – O senhor viajou muito pelas várias linhas, a Linha Tronco Norte, Centro e Sul?

R – Viajei pelo Brasil, tive essa oportunidade de viajar pela linha do Brasil todo.

P/1 – Então, eu queria que o senhor falasse um pouquinho como era essa paisagem, qual é a diferença das paisagens, da Linha Tronco Centro, da Linha Tronco Norte, da Linha Tronco Sul de Pernambuco?

R – Olha, é o seguinte, a diferença da paisagem, se tivesse um mapa ficaria fácil de localizar, da linha nesse trecho de Werneck só modificava um pouco quando você ia na Linha Tronco Centro. Por quê? Porque você saía daqui, passava a área da cana, que é a zona da mata, aí você entrava na zona do agreste e tinha a Serra das Russas. Nessa Serra das Russas, a paisagem é diferenciada, porque tem 18 túneis. Você passava nesses 18 túneis e a paisagem e a topografia eram completamente diferentes de antes dos túneis.

P/1 – E o que tinha de plantação...

R – Antes tinha cana e depois um pouco de macaxeira, mandioca, essas coisas. Quando você estava na área dos túneis era somente abacaxi ao lado. Quando você terminava de atravessar os túneis, você estaria na região, que você deve conhecer pelo menos de nome, Gravatá, Bezerros, que é uma parte do agreste que tem uma temperatura mais fria, onde hoje tem uma pecuária mais qualificada, mas antes era um pouco de pecuária e agricultura de subsistência. E você vai nessa paisagem do agreste até Arcoverde. Arcoverde é a zona de transição tanto geográfica, como de vegetação e de clima entre o agreste e o sertão. Então, Arcoverde é a porta de entrada para o sertão. Para ter uma ideia, chega em agosto, no Sertão, já está seco, a vegetação tinha perdido a folha, você passa em Arcoverde, quando você termina de descer a serra em direção à Pesqueira, a paisagem ainda está verde, porque o regime de chuvas é diferenciado. O Estado de Pernambuco tem essas três divisões, sertão, agreste e mata. Só que tem sertões diferenciados, tem o sertão do São Francisco, o sertão do Pajeú e o Sertão do Moxotó. Cada um desses tem uma conotação diferente, tanto em hidrografia, como em relação à própria vegetação. A Linha Tronco Sul de Pernambuco, a que vai até Alagoas, só é cana e a Linha Tronco Norte de Pernambuco vai até Itabaiana. Até Timbaúba é cana, depois, começa o agreste, subir uma serra, chega Itabaiana, que é o agreste da Paraíba. E depois de Campina Grande, já vem o sertão da Paraíba.

P/1 – O senhor teve a oportunidade de estar em estações e viajando. Como é que era a chegada dos trens nas estações?

R – Olha, isso depende de cada região. Agora, o ritual era o mesmo, quando o trem de passageiro ia chegando tinha o manobrador nas agulhas, tinha o agente de quepe e gravata na estação, tanto para receber o trem de carga, como para receber o trem de passageiro e receber o auto de linha que levava o engenheiro. Então, havia uma disciplina muito grande e rígida em relação a esta postura do agente. Porque o agente funcionava na estação como o representante da Rede no local, ele tinha uma postura que se fazia inclusive a se respeitar. Outra coisa, o agente, numa estação, antigamente não tinha telefone celular, não tinha telefone de Empresa Brasileira de Telecomunicações S/A (Embratel), não tinha nada. Então, eu vou contar aqui um fato, até certo ponto pitoresco, mas que aconteceu com a autoridade. O agente era a pessoa que recebia o telegrama, que você ia para a estação: “Eu quero passar telegrama para tal canto, para outra estação”. Então, passava o telegrama para a estação e o agente mandava levar lá para o Prefeito, para quem fosse. Você queria os dados meteorológicos; diariamente, de manhã cedo, os agentes passavam os dados meteorológicos de cada região onde ele estava. Tinha um livro e esse livro inclusive eu utilizei com os dados fornecidos pela Rede Ferroviária-Sudene, quando nós fomos fazer o projeto de capina química. Estava tudo lá manipulado, os dados todos organizados. O agente funcionava como representante da Rede no local e era uma pessoa conceituada como eu disse anteriormente e passava essas informações. Porque não tinha meios de comunicação. Você já ouviu falar, na época da revolução teve um ministro do interior, que foi um general, que foi secretário aqui, José Costa Cavalcanti, foi deputado federal e que só chegou a ser presidente da Usina Hidrelétrica de Itaipú na época, porque veio a revolução e ele estava lá como deputado federal. Ele era correligionário de minha família, o pessoal dava voto para ele. Ele chegou em Arcoverde, ligou lá para o agente de Afogados da Ingazeira dizendo que um tio meu que era prefeito, vinha ser, queria se encontrar com ele. Ele disse: “Rapaz, a distância é a mesma, você está em Arcoverde, tanto você pode vir para cá como eu posso ir para lá, né?” Então, eu estou lhe contando um fato acontecido do telefonema dado pelo telefone da estação.

P/1 – Por que se extinguiu o trem de passageiro?

R – Eu senti, porque eu andei muito de trem, certo? Para mim, meus irmãos, era o único meio de transporte que tinha. No dia da Revolução, 31 de março de 1964, eu tinha ido passar a Semana Santa no interior e vinha no trem quando amanheci aqui na estação em Recife a Revolução que estava deflagrada, né?

P/1 – E como é que foi esse dia antes...

R – Ah, esse dia, quando a gente chegou, já começou pela estação... A gente estava em revolução e quando chegou aqui já não tinha mais ninguém na rua. Na parte da tarde, começou a ebulição dos estudantes, das pessoas contrárias ao movimento. Mas na parte da manhã, os fatos tinham sido localizados. Algumas pessoas, mas não tinha ainda movimentação na rua não.

P/1 – E o Exército foi para rua?

R – Ah, foi, depois foi. Na parte da tarde, cercou o Palácio do Governo, né? Esses fatos aconteceram. Você fez uma pergunta, agora eu me esqueci.

P/1 – Eu tinha perguntado para o senhor por que acabou o trem de passageiro.

R – Sim, o trem de passageiro acabou com o advento do asfalto. Os nossos trens aqui, na época, jogavam muita poeira, que o pessoal chamava pó-de-arroz de galinha, certo? Não havia condições de se fazer o lastro. Porque o trem só não joga terra quando o lastro é de brita e a nossa malha era toda de terra, com raras exceções. Com o advento do asfaltamento nas estradas, a rodovia ficou paralela à ferrovia. O transporte rodoviário passou a ser mais rápido do que o transporte ferroviário e a oferecer, inclusive, mais conforto. Não havia razão mais para se manter, porque os custos de um trem de passageiro era grande e não revertia com aquela manutenção. O Governo ainda manteve um trem de Recife para Alagoas, Maceió; ainda manteve um de Recife para Salgueiro; outro para Paraíba e para Fortaleza. Isso na década de 1970. Mas, à medida que o tempo foi passando, foi se tornando inviável, justamente por isso que eu estou dizendo. Uma das causas principais foi essa: foi que a ferrovia não oferecia o conforto, não oferecia velocidade, que o transporte rodoviário passou a oferecer. Olhe, para você ter idéia, eu vou citar um fato aqui. O trem passava em Afogados da Ingazeira, às cinco horas da manhã, chegava aqui em Recife às sete da noite. Eu saí lá num ônibus leito meia-noite, cheguei aqui cinco e meia da manhã.

P/1 – Por que o sistema ferroviário na Europa para passageiro funciona melhor que aqui? O que precisaria ser feito para que tivesse o mesmo conforto ou a mesma viabilidade que tem lá.

R – Eu não conheço a Europa, mas tive uns colegas que trabalharam lá na França e que percorreram a Europa de trem e sempre fizeram essa alusão. Eles trabalharam em ferrovia na França. O grande fato é o seguinte, é que a passagem de um trem da Europa tem um valor, aqui o valor era subsidiado pelo Governo. O trem na Europa tem conforto, o daqui não. Agora, se a senhora me perguntar qual é o trem de passageiro que oferece aqui, que você pode fazer uma viagem até certo ponto. Eu digo: “Você pode pegar o trem de Carajás, de São Luiz e a Parauapebas ou a Açailândia ou vai onde quiser. Você vai num vagão com ar-condicionado, com conforto, uma velocidade de 80 quilômetros por hora”. Esse é o único trem de passageiro que hoje funciona e que eu sei que dá condições de você fazer uma viagem. Agora, os nossos não davam. Por quê? Porque faltava estrutura de linha. Mas o grande fato é esse: o poder aquisitivo do nosso povo era muito pouco para uma passagem de custo alto e o trem de passageiro era subsidiado. Eu vou dizer uma coisa para a senhora, antes de se instalar essa linha de metrô que tem aqui em Recife, como tem em Maceió, trem de subúrbio; como tem em São Paulo, vamos dizer, não o metrô de São Paulo, mas a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM); tudo aquilo foi área da Rede. Aqui na época, tinha um trem de subúrbio, então, a passagem custava cinco reais. O custo da passagem devia ser cinco reais, o Governo bancava quatro, o passageiro pagava um. Vamos dizer, eu estou falando em termos de reais, na época não era real. Mas esse era o custo que o Governo pagava aqui. A Rede tem que ter um problema, o maior inimigo da Rede era o Governo. Na década de 1970, nós transportávamos açúcar que deu um pique lá em cima no exterior, certo? A tonelada métrica de açúcar deu um preço fora do comum. Quanto mais a Rede transportava, mais dava prejuízo. Transportando o quê? O açúcar para o Governo vender lá para fora. Por quê? Porque a tarifa continuava lá embaixo para o Governo poder ganhar dinheiro em cima do açúcar. Outra coisa, o Governo fazia qualquer empréstimo lá fora, certo? Fazia qualquer compra por troca de café. Sobrava dinheiro do café, da Polônia ou da Espanha, aí vinha a diversificação. Você recebia trilho da Polônia, recebia locomotiva da Espanha, recebia não sei o que da Inglaterra, era uma mistura que o Governo fazia... E a Rede era que pagava o pato, né?

P/1 – Deixa eu perguntar uma coisa a respeito dos diques, que eram espalhados pela via?

R – O dique tinha a mesma função que tinha um lava-carro. Era para poder a locomotiva vir e você fazer a substituição das peças, ali você lavava o que fosse preciso, está entendendo? Essa era a finalidade principal do dique. Agora, ela tinha outras conotações, mas a principal do dique era isso. Tinha a rotunda, você girava a locomotiva e entrava em várias linhas, isso tinha em Alagoinha, na Bahia, não sei se desativaram, né? Era uma das maiores do Nordeste. Você tinha a locomotiva e você ia rodando e entrava em qualquer uma daquelas garagens que precisasse botar ela pra fazer um benefício.

P/1 – Uma manutenção.

R – Uma manutenção.

P/1 – Agora eu vou começar entrar um pouco na sua vida pessoal de novo. O senhor casou em que ano?

R – Em 1969.

P/1 – E o nome da sua esposa?

R – Ângela Maria Carrazzone Góes.

P/1 – E ela faz o quê? Qual a atividade dela?

R – A atividade dela quando eu casei foi somente tomar conta de casa e criar os filhos.

P/1 – Nessas mudanças todas do senhor ela sempre acompanhou?

R – Acompanhou.

P/1 – E o senhor tem quantos filhos?

R – Três. Dois homens e uma mulher. O mais velho é engenheiro, a mulher é engenheira e do meio não quis estudar.

P/1 – Como é o nome deles?

R – O mais velho é Bruno Carrazzone Góes, o do meio é Frederico Carrazzone Góes e a menina é Laura Carrazzone Góes.

P/1 – Como é que o senhor conheceu sua esposa?

R – Olhe, eu fazia um curso na Faculdade de Filosofia e de Geografia, eram quatro anos e tinha um curso que, se você quisesse ensinar, fazia uma Licenciatura. Ela veio do interior fazer um curso, ela é de uma cidade a 90 quilômetros de Recife, Itambé, na zona da mata e foi aí onde eu a conheci.

P/1 – Desses processos de mudança que o senhor teve, como é que foi a vida escolar dos seus filhos? Foi muito diferente da sua?

R – Foi. Eu sempre digo a eles que eles estudaram em mais condições que eu tive.

P/1 – Por quê?

R – Porque o seguinte, eles sempre estiveram em casa, certo? Saíam de casa, tinham o transporte para ir para o colégio, tinham a mãe que acompanhava todo o dia e fazia todas as coisas com eles. Então, foi bem melhor do que a que eu tive, né? Às vezes, eu digo a eles até brincando: “Quando eu cheguei nesta estação do Recife, eu cheguei com uma mala só na cabeça, para procurar uma pensão. Vocês nunca saíram de casa para canto nenhum”. Há uma diferença bem grande em relação a isso aí.

P/1 – E o senhor morou sempre... O senhor teve algumas mudanças...

R – Teve as mudanças, mas quando eu me casei, o pessoal já estava localizado aqui. Aí, minhas mudanças eram sozinho, né? Ela passava um mês, dois, está entendendo?

P/1 – Então, a família do senhor permanecia em Recife?

R – Em Recife.

P – Só o senhor que se deslocava?

R – É, só.

P/1 – O senhor tem alguma lembrança de algum caso engraçado ou triste relacionado aos trens, às estações, ou mesmo às manutenções de via, alguma coisa assim?

R – Rapaz, sempre tem. Sempre acontecem fatos, ao longo dessas atividades que a gente exerce. Assim, bem específico, no momento para dizer a você: “Aconteceu isso desse jeito”...

P/1 – Não tem problema, o senhor...

R – O que me veio agora foi há muito tempo. Numa execução de um serviço perto de Salgueiro, a gente tem um acampamento e, quando você chega, tem de procurar as pessoas locais para poder ver as necessidades que você tem e procurar ver as necessidades dela para poder se ajudar, né? Aí teve um senhor lá de idade, era época que chovia muito, 1985... 1986. Inclusive tinha um barreiro que sangrava para cima da ferrovia e eu fiz um acordo com ele e o tempo foi passando. Nessa época, era muita gente comigo e muito equipamento, a gente tinha que alugar uns equipamentos, né?

P/1 – O senhor teve em algum acidente em alguma via...

R – Tive.

P/1 – Que o senhor teve que fazer uma manutenção devido ao acidente?

R – Olhe, você veja bem, acidente eu participei de muitos. Agora, acidente pessoal eu só tive um. Inclusive, esse acidente poderia ter sido evitado, mas não foi. Eu ia num auto de linha com mais outro engenheiro e paralelo à linha, lá na frente, tinha um caminhão, o caminhão-tanque. Aí eu disse ao motorista do auto: “Rapaz, olha, ali vai um caminhão.” E tudo bem, foi indo, foi indo... Quando o caminhão cruzou a linha, o caminhão era o caminhão-truck, estava com os quatro pneus do outro lado, né? O caminhão-truck é quatro pneu atrás, oito ao todo. Aí o auto bateu. Bateu e eu fraturei o braço que ainda hoje me dói, porque tem uma ponta de osso aqui nesse encontro, desse acidente pessoal.

P/1 – De carro, o senhor está dizendo.

R – De auto de linha. O acidente pessoal que eu tive foi esse. Agora, acidentes grandes, que ocorreram na ferrovia, eu participei de muitos, para poder recompor o tráfego. Por exemplo, você pegar um acidente de oito vagões e fica enterrada toda a parte do rodeiro deles, só fica de fora a caixa, isso eu peguei no interior de Pernambuco.

P/1 – Mas por que aconteceu o acidente?

R – Porque a terra estava molhada, a linha se abriu, estava chovendo, o dormente não prestava, era o carregamento de farelo de soja.

P/1 – Descarrilou tudo?

R – Descarrilou. Mas, em cima desse acidente, teve outro. Quer dizer, se trabalhava até meia-noite, uma hora da manhã e se recolhiam o trem que era para a cidade de Sertânia. Num desses dias de recolhimento do trem, um ônibus que vinha de minha cidade, vinha em cima do trem e o trem de costas. O ônibus foi passar, na hora que o trem vinha recolhendo, aí o ônibus virou, adernou. Bom, se corre para lá, ninguém teve nada, em cima do ônibus tinha aquela abertura, quando sai alguém, era um médico de minha cidade. Ele disse: “Ah, mas você por aqui?” Eu digo: “Vai desce, deixa eu ver se tu estás bem”. Então, um acidente que trouxe outro acidente. Quer dizer, lá mesmo onde estava aquele senhor que eu falei, nessa invernada, o arrombamento de linha foi muito grande. Aí tive de recompor, tive de alugar equipamento para poder, junto com os equipamentos da Rede, consertar. Nesse mesmo ano, na Paraíba, teve um ramal de Mossoró que hoje foi extinto, que eu participei com um batalhão de engenharia de Caicó, para a reconstrução de uma linha. Então, tem muita coisa aí de volume... Agora, coisa pequena sempre tinha, né? Outra coisa que eu lembrei agora: não é terremoto, mas houve um abalo sísmico em João Câmara, no Rio Grande do Norte. Esses abalos sísmicos afetaram principalmente um aterro-barragem. Quer dizer, tinha barragem, a barragem era um aterro e a gente teve de recompor todo esse aterro a partir da lâmina d’água até chegar à altura, né? Então, tiveram muitas coisas assim.

P/1 – Quando aconteciam esses descarrilamentos em função da abertura da linha, o senhor também ajudava nessa coisa de colocar o trem na linha de novo...

R – Ah, isso aí tem.

P/1 – Isso era um trabalho do senhor também?

R – Não. Porque não era um trabalho só meu. Tinham as turmas de conservação da via permanente que se juntavam lá, tinha o engenheiro do transporte que estava lá, que era quem comandava o pessoal da locomotiva e se juntava todo mundo para dar soluções àqueles problemas que eles tinham lá no local para serem resolvidos.

P/1 – E como é que fazia para o trem subir na linha de novo?

R – Ah, vai colocando dormente ao lado do trilho, coloca-se um dormente, uma locomotiva vai puxando a outra locomotiva que está lá ou o outro vagão, se o trem vai para lá e o socorro vem para cá, a primeira coisa a ser recarrilada é a locomotiva. Depois puxa para a estação mais próxima, deixa lá. Depois vem buscar um vagão e vai fazendo tudo isso por etapa.

P/1 – Ah, mas o trem está fora do trilho...

R – Sim, mas você depois recompõe. O primeiro vagão que você tira é o que estiver na frente, está certo? E para você fazer isso aqui você vai ter de colocar um terceiro trilho, quer dizer, colocar dormente para ele poder ir subindo.

P/1 – O senhor faz como se fosse uma linha paralela?

R – Paralela, mas você não a faz paralela, você faz ao lado da outra. Só faz paralela se toda a composição tiver fora da linha. Mas se ela tiver com uma parte dentro da linha e outra fora, você vai fazer aquela que está dentro da linha subir no trilho da esquerda e essa que está em cima do trilho da direita ou senão se os dois estão fora você faz deste jeito.

P/1 – O senhor se aposentou quando, seu Aguilar?

R – Em novembro de 1991. Mas, mesmo assim, já desde 1989, da época do projeto, da Transnordestina, eu estava trabalhando com ela. Quer dizer, quando eu me aposentei, eu ainda fiquei 1991, 1992 até 1993 foi quando a obra foi encerrada no fim do Governo Collor e, no nordeste, foi uma seca muito grande e eu tinha minhas coisas, aí fui tentar salvar as coisas que eu tinha feito durante muito tempo, que eram meus animais.

P/1 – Qual era o projeto da Transnordestina?

R – Olhe, para você falar da Transnordestina, você fala em três etapas, tem a primeira, que começou lá no Piauí e que ficou lá encerrada; tem a segunda que começou em Salgueiro, eram duas frentes de serviço, uma começou em Salgueiro; e, a outra começou em Petrolina. Eu era o coordenador da parte de execução do projeto em relação à desapropriação e a execução da obra. Eu tinha um engenheiro comigo da Rede em Salgueiro, tinha outro em Petrolina, o de Salgueiro fiscalizava a Odebrecht, o de Petrolina fiscalizava a CR Almeida e nós três, junto com o advogado, fazíamos a parte de desapropriação. Era uma comissão que eu coordenava. Por isso que, quando houve uma série de mal-estar, mal entendido e denúncias, o delegado da Polícia Federal me chamou para depor e, por isso, eu perguntei: “Doutor, por que é que eu estou aqui?” Ele disse: “Porque você foi indicado como uma pessoa capaz de dizer a verdade”. Eu digo: “Olha, o senhor me pergunta sobre a execução e o andamento da obra que eu respondo. Agora, sobre recursos financeiros, empregados o senhor perde seu tempo porque eu não sei de nada”. Essa sempre foi minha linha de conduta.

P/1 – E, por que se construir a Transnordestina, qual que era a finalidade dela?

R – A finalidade na época era a seguinte, primeiro, viabilizar essa Linha Tronco Centro; segundo, fazer uma ligação de Salgueiro com Petrolina. Petrolina é o grande centro produtor de frutas da região. Então, eu posso contar a você um fato, eu mesmo quando estava lá, fui procurado uma pessoa de Petrolina que tinha vindo de um congresso no Chile e procurando saber já quando é que era que a Transnordestina ia funcionar. Eu disse: “Rapaz, fica difícil de prever isso aqui.” Ele disse: “Por quê?” “Porque ou ela funciona ou nós não temos condições de concorrer no mercado externo com as frutas produzidas em Petrolina. Porque o custo do transporte rodoviário ou de avião inviabiliza”. Aí, ele me disse: “Lá no Chile, o vagão é colocado dentro dos pomares. Ele é colocado lá, o vagão é frigorificado e vem para cima da linha para ser transportado para os portos de exportação”. Então, esse era o primeiro passo. O segundo era o quê? A Fiat (Fábrica Italiana de Automóveis de Turin) estava se instalando em Minas Gerais e tinha procurado a Rede para fazer o transporte de veículo em vez de rodovia, que fosse feito através do rio. Essa é uma coisa. A outra coisa era o cerrado baiano que começava como grande produtor de grãos e estes grãos viriam de navio até Petrolina e de Petrolina viriam de trem até o Porto de Suape. Isso inclusive, a Vale do Rio Doce, na época, mandou um pessoal dela para os Estados Unidos para ver o transporte de grãos no Rio Mississippi, para verificar quais os tipos de embarcações que seriam necessárias a ser utilizadas. Quando a Rede foi privatizada, as coisas mudaram muito... Essa hoje tem uma finalidade, que eu espero que ela seja concluída, que é de transportar os grãos do cerrado do Piauí. Agora, até lá, ainda vai muita coisa e muito tempo.

P/1 – Durante esse período que o senhor trabalhou, ela foi extinta, o que aconteceu com ela?

R – A obra? A obra foi suspensa, o Governo mandou suspender a obra e ficou um bocado de milhões de dólares enterrado no trecho de Salgueiro e um bocado de milhões de dólares enterrado no trecho de Petrolina.

P/1 – E não se retomou mais?

R – Não se retomou mais. Quando se retomou é este novo projeto que é chamado Nova Transnordestina.

P/1 – E essa Transnordestina hoje é uma concessão dada à CSN?

R – É uma concessão dada à CSN e um dinheiro também para a execução dela, vindo do Governo, que é empréstimo do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES) e do Finoa (Finoa Financial Services S/A).

P/1 – Ou seja, a CSN recebeu um empréstimo para que inclusive termine esse pedaço de Salgueiro-Petrolina também?

R – Não, ela não faz Salgueiro-Petrolina. Ela está fazendo de Missão Velha para Salgueiro, que fez a parte de terraplanagem, vai fazer no Estado de Pernambuco de Salgueiro à Trindade. De Trindade, passa abaixo de Araripina e entra no Piauí. Eu não sei porque cargas d’água foi que Pernambuco não exigiu, não teve força, não teve prestígio, para que fizesse a ligação para Petrolina.

P/1 – Quer dizer, dessa parte que foi construída, esse dinheiro se perdeu?

R – Esse dinheiro se perdeu. E mesmo uma nova execução, ela não tem valor.

P/1 – Por quê?

R – Não tem valor porque ela não vai voltar a circular por onde era e em Petrolina já não há mais condições em função do crescimento da cidade. Olhe, você veja bem, eu vou dizer aqui uma coisa, eu tive a oportunidade, aqui pro Nordeste, de ver dois fatos em relação à ferrovia. Primeiro, foi a construção da ponte do Rio São Francisco, que fez a ligação do nordeste com o leste. E, depois, foi uma ligação lá em cima no Piauí entre Castelo e Altos, feito pelo batalhão de engenharia, que fez a ligação entre o nordeste e o meio-norte, porque chegava até o Maranhão. Agora, em razão disso, de lá para cá, em termos de ferrovia, eu não vi mais nada. Vi começar e não ir mais além. Eu espero que essa obra que está sendo feita e muito difundida pelo governo não sofra um retrocesso, né?

P/1 – Deixa eu lhe perguntar uma coisa, quando o senhor, em 1993, sai, o que o senhor vai fazer?

R – Eu disse para senhora, né? Eu fui tocar a boiada do Zé Leônico (risos). Não, mas é brincadeira. Um pouco do que eu fiz e que economizei, porque eu sempre digo: “Todo doido tem a sua mania”. Eu sempre gostei de criar gado e cavalo. E eu tenho minhas origens em cima disso, né? Eu tinha um rebanho, a seca era muito grande aqui no nordeste, foi preciso, a maior parte quem salvou o rebanho salvou em cima do caminhão, transportando para outros Estados. Então, eu tive de retirar uma parte de meu gado e dos meus animais para Garanhuns, que é uma cidade aqui do agreste de Pernambuco e outra parte para zona da mata, Itambé, que era a região de minha mulher, porque lá eu tinha o apoio de meus cunhados, se comprou uma gleba de terra lá e se fez umas instalações. Passou-se isso aí, em 1993. Em 1994, voltou a chover, no dia que o Ayrton Senna morreu, eu estava retornando com os caminhões de gado lá para a minha região. Passou 1994, 1995, 1996 estabilizando. Quando foi em 1996, veio o plano de privatização aqui para o Nordeste. O pessoal da Rede me convidou para participar da execução deste plano. E eu passei ainda 1997, 1998, quando foi concluído. A partir daí, eu tinha um amigo que foi da Rede. Ele já tinha constituído, que era de Teresina, uma empresa, e ele me chamou para a gente fazer uma parceria e nós fizemos uma parceria que prestamos serviços para Carajás, prestamos serviços lá pra SuperVia do Rio de Janeiro, para a CPTM lá em São Paulo e para outras coisas, né?

P/1 – Mas é tudo ligado nessa área da Rede Ferroviária?

R – Ligada a parte de ferrovia, né?

P/1 – E que o senhor...

R – Não, aí o seguinte, os serviços que nós executamos para eles foram todos na área de dormente. Depois, nós fizemos também para a CFN, durante três anos prestamos um serviço nessa área de dormente.

P/1 – Se o senhor fosse analisar este contexto todo que o senhor trabalhou na Rede, onde houve muitas mudanças?

R – Rapaz, você veja bem, eu tinha um amigo lá de Macaé, que foi engenheiro da Rede também, que ele diz que a única coisa boa da Rede é você só ter na carteira um empregador. Então, é tudo o que eu tenho. Tudo que eu fiz, o nome que eu consegui no Brasil todo, eu devo à Rede Ferroviária. Para mim, a Rede, diante daquilo que eu me propus a fazer e da minha maneira de pensar e de executar as coisas, eu me senti realizado no serviço que eu prestei para a Rede e uma parte do que eu fiz, da educação dos meus filhos, do patrimônio, também eu devo a ela. Agora, devo também dizer que, por conta disso, eu consegui muito respeito, do trabalhador que trabalhava lá apegado na picareta, do superintendente que estava lá em cima e do diretor que estava lá no Rio de Janeiro, pela minha maneira de ser, de agir, está certo? A Rede era um universo, a Rede tinha 120 mil pessoas, tinha gente mais diferenciada possível que você possa imaginar. Não, mas eu não tenho do que reclamar, sempre defendi os interesses dela acima dos meus. Hoje, me sinto até insatisfeito ou decepcionado com o destino que foi dado ao patrimônio dela, porque nós lutamos para defender o patrimônio da Rede. Muitas vezes, expondo até a própria vida, né? E hoje, você vê esse patrimônio totalmente renegado e abandonado. É porque falar assim fica difícil, mas vendo o que eu vi antes e o que eu vi depois, eu disse para você aqui no início, eu prestei durante dez anos seguidos trabalhos para a concessionária, não tenho o que falar dela e me pagaram, tudo. Agora, a maneira como o patrimônio da Rede é tratado, eu acho muito descaso e vou mais além, não é por falta, porque eu tenho um amigo no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)... Alguns trabalharam comigo, outros foram meus estagiários, pessoa do mais alto nível em termos de ferrovia, mas os relatórios e as coisas que eles fizeram nunca tiveram aproveitamento nem conotação nenhuma não.

P/1 – Isso está muito ligado ao processo de privatização, que de uma certa forma o senhor participou. Onde o senhor acha que está o erro do processo de privatização?

R – Rapaz, o erro do processo de privatização foi o seguinte: a Rede foi privatizada, porque ela foi abandonada. Ela foi abandonada. Especificamente aqui no nordeste, o governo não cumpria com os compromissos com ela. Haja visto que tem um prédio ali perto de onde Maria Emília Lopes Freire trabalha, aquele prédio foi dado ao Estado em função dos débitos que ela tinha do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviço (ICMS) com o Estado. Aí você já vê os descasos de onde é que vêm. Quanto? Se seria melhor ou se seria pior, eu não posso avaliar. A Rede aqui no nordeste está numa região pobre, precisava de investimento do Governo. Esse investimento não veio. Não sou eu, o que mais o pessoal oriundo da Rede hoje estranha é que, na época da Rede, ela não conseguiu um empréstimo. Hoje a CSN conseguiu do BNDES só para a Transnordestina quase quatro centos milhões. Dinheiro que na Rede nunca passou nem por perto. Você sabe quanto é que foi a malha todinha aqui arrendada? 25 milhões de reais, certo? Hoje não compra nem o motor de uma locomotiva. Então, foram essas coisas que levaram ao pessoal ficar. Agora, como todo mundo que trabalhou na Rede, das pessoas que eu conheço, que tenho mais aproximação, eles estranham essa privatização, o desgaste em que ficou, o prejuízo que o Governo tem e está tendo e o que foi jogado fora. Esse é dinheiro de quem? É dinheiro de todos nós. Eu acho que ela podia ter sido privatizada, mas devia ter um destino melhor, está certo? Ela devia ter um destino melhor. Mas, infelizmente, não houve, ficou para gente só a decepção e aquilo do dever cumprido, de ter zelado pelo interesse de um patrimônio da nação. Porque, você veja bem, nós fomos da época que a Rede era de segurança nacional. A Rede era uma empresa que funcionava. Por quê? Porque qualquer país que se preze precisa de uma ferrovia para o transporte, deslocamento de tropa, seja para exercício, seja para atender uma calamidade, seja para fazer coisa. A gente não dispõe aqui no Nordeste disso aí. O governo não dispõe, então fica difícil de você analisar. De outras regiões, eu não sei até que ponto chegou o desempenho... Agora que o prejuízo pelo que se vê na reportagem já apareceu no estado de São Paulo, mostrando o desleixo. Em Minas Gerais, na Bahia, no Rio Grande do Sul. Abandonaram a ferrovia lá em Mato Grosso. Eu conheci a Ferrovia Centro-Oeste transportando todo o material industrializado do Porto de Santos para a Bolívia e trazendo matéria-prima da Bolívia para o Brasil. Hoje, está lá interditado, o Lula agora que inaugurou o trecho lá do Pantanal, um trem de turismo. Mas não era bem assim antes. Mas eu vi, foi salvar 300 mil cabeças de gado transportadas de trem lá do Pantanal. As barcas recolhiam o gado e a ferrovia transportava para os lugares mais secos, né? E hoje uma calamidade desse ponto teria condições de fazer? Não tem.

P/1 – Eu queria fazer uma pergunta para o senhor, para a gente ir finalizando. Se hoje, nós fôssemos retomar a Rede Ferroviária brasileira, o que precisaria ser feito?

R – Olhe, eu acho muito difícil hoje uma decisão desta natureza. Agora, o que precisaria ser feito era investimento. Eu acho muito difícil qualquer decisão dessa natureza, eu sei que o que precisaria era investimento tanto em pessoal como em recursos financeiros. Aí você pergunta: “Por que em pessoal?” Porque hoje, praticamente, a Vale do Rio Doce tem uma escola para formação de Engenheiro Ferroviário. Antigamente, a própria escola da Rede era dela mesmo. O aluno entrava no quarto ano, terceiro ano de Engenharia e, daí para frente, ele ia fazendo o seu aprendizado. Ainda têm muitas cabeças pensantes aí que...

P/1 – Se o senhor fosse pensar numa imagem, qual seria essa imagem para traduzir o que isso significou para o senhor ter trabalhado na ferrovia.

R – Olha, transformar em imagem fica difícil, né? Mas dizer que para mim profissionalmente foi tudo. Agora, uma imagem desse tudo aí é que eu acho difícil de especificar para vocês.

P/1 – Faltou alguma coisa que o senhor gostaria de comentar ou de contar pra gente?

R – Pensando assim, não. Porque, você veja bem, eu só tratei de uma parte das coisas que eu fiz para ela, né? Mas eu tive outras atividades na Rede, junto com, por isso que eu digo a você, o doutor Getúlio eu passei, eu fui responsável durante um determinado período, por duas coisas que mais gastava na Rede, que mais tinha despesa na Rede. Era o problema de combustível e de dormente. Então, o doutor Getúlio, que deve ser chamado, eu trabalhei com ele e havia um desperdício muito grande de combustível.

P/1 – Por quê?

R – Porque os equipamentos eram obsoletos, não havia controle. Se eu disser a você, você sabe o que é um vagão de trem, não sabe? Então, entre um depósito de abastecimento e de um posto de abastecimento, um vagão de óleo desapareceu. Ele nem tinha asa, nem voou, né? São coisas dessa natureza que eu estou dizendo a você. Durante muito tempo o que mais gastava, consumia de recurso era pessoal, depois óleo diesel e dormente. Chegou um dia que um engenheiro perguntou, eu disse: “Rapaz, olhe lá, o que é isso aqui?” O doutor Belém “Quatro milhões e meio de óleo diesel por mês”. Eu digo: “Isso não é uma piscina não, esse é o gasto de suas locomotivas.” Era um consumo absurdo que existia.

P/1 – E como era feito o abastecimento das locomotivas?

R – Tinha uma rede de postos com o que dava autonomia para cada tanque da locomotiva.

P/1 – Isso na via?

R – Sim, os postos eram ao longo da via, nas cidades. Tinham umas cidades tronco onde tinham os postos de combustível. Só que os postos eram obsoletos, tinha vazamento, os tanques da locomotiva não tinham lacre, não tinham peneira para impedir a retirada com mangueira. O posto de combustível tinha parte onde o óleo entrava que devia ser centrifugado e sair direto para a locomotiva. Só que aquele óleo ficava circulando pelo mesmo lugar, o óleo ficava contando mais de uma vez. E as coisas eram desse... A parede do posto era arrombada. Isso aconteceu lá no interior da Bahia. Getúlio foi além das atividades que eu tinha e me requisitou para vim trabalhar. O superintendente da época tem um documento, ele disse: “Poderá voltar a qualquer momento a via permanente por ser indispensável esse serviço”. Eu fui para lá fazer um projeto também de remodelação e recuperação dos postos de óleo diesel que existiam, que também na época não existia tanta exigência como tem hoje em relação ao meio-ambiente, com problema de posto de combustível. Isso é bom que se frise. Mas, na medida do possível, daquilo que tinha, se procurou se fazer alguma coisa...

P/1 – E quais foram as principais medidas que o senhor tomou?

R – A primeira medida foi tomar emprestada ao Instituto de Pesos e Medidas (IPEM) uma medida aferida de 200 litros, colocar em cima de uma caminhonete com mais uma pessoa e viajar do norte de Minas até São Luiz aferindo todos os postos. À medida que aferia, ia se colocando as medidas que seriam necessárias para a recuperação dos postos, essa foi a primeira medida tomada. Depois, criar um documento que corresponderia à entrada e à saída do combustível. Depois, centralizar num só campo, quer dizer, quem pegava o combustível na distribuidora e distribuía através de vagões-tanque para os postos. Aqueles onde a distância era boa e faziam os abastecimentos da distribuidora através do caminhão. Então, foram as medidas que foram tomadas; não foi tudo ao mesmo tempo, mas depois disso aqui, foi alocado recurso para a recuperação. Outra coisa também, fazer a substituição das pessoas. Então, foi uma série de medidas que foi tomada para poder fazer a economia da parte de combustíveis, né? E na parte de dormente, aí não, esse era que o desmantelo era grande, né?

P/1 – Eu quero tirar uma dúvida, os vagões-tanque iam nas distribuidoras, pegavam o diesel...

R – Era, entrava no porto aqui em Recife, no Porto de Mucuripe, lá em Fortaleza e pegava os combustíveis que seriam levados para os postos de abastecimento. Os vagões eram da Rede, o transporte era da Rede e os postos eram da Rede.

P/1 – E punha esse diesel nos postos e as locomotivas quando passavam abasteciam ali?

R – Abasteciam ali. Como hoje ainda se faz, né? Só que hoje, a CFN terceirizou algumas bandeiras em algumas cidades para fazer o

abastecimento.

P/1 – Com relação aos dormentes, o que o senhor foi fazer?

R – Dormente é a primeira coisa, porque dormente tem que ser contado um por um. Você pega o dormente, o dormente é uma peça de madeira prismática e para poder verificar o estado dele e a qualidade da madeira só pode ser feito a olho nu. Você tem de virar o dormente, as quatro faces e olhar os dois topos. Então, em determinada oportunidade, o cara olhou assim, disse: “Tem oito mil”. O Getúlio pediu: “Zé, vai lá para ver como é que é.” “Rapaz, como é que você fez isso?”. Eu olhei assim, fiz assim e determinei isso. Então, foi o primeiro escambo grande que começou com o negócio de dormente. Aí, foi quando isso aconteceu. Dormente e óleo diesel consumiam 80% do orçamento da Superintendência Regional 1 (SR1).

P/1 – E tinha problema de se sumir dormentes no processo, era isso? Então tinha contagem..

R – Era, era porque a contagem não era feita, né? A contagem era apenas, vamos dizer assim, uma contagem simbólica.

P/1 – E o que o senhor fez para mudar um pouco...

R – Ah, para mudar eu tomei umas medidas que, ao longo do tempo, já se sabia que se utilizava. Eu não creio em nada, eu apenas tomei as medidas que seriam necessárias para dar uma correção àquilo que estava sendo feito, né? Depois mudei também, quer dizer, tirei... Isso aqui aconteceu no Estado de Alagoas, tirei toda a compra de dormente que ainda fazia no Estado de Alagoas, eu tirei para o Piauí, Maranhão, está entendendo? Mas aconteceu o fato, o deputado foi cassado na revolução, estava pro Uruguai, quando chegou o fornecimento de dormente. Quando ele chegou lá, disse: “Mas doutor...”. “Não, é isso”. As novas estão aqui, você entrega se quiser e se puder. “Não, porque eu fiz isso, fiz aquilo, fiz aquilo outro.” Eu digo: “Não, rapaz, tenha calma aí, fique tranquilo, que mais nada pode ser feito desse jeito não”. Essas coisas: “Não, porque eu faço, acontece...” A fama das coisas diz os fatos. Aí eu disse: “Não, você está dizendo que é daqui, de acolá, agora, lá em Pajeú de Flores, que o pessoal conhece, que a região do Pajeú de Flores, quando rateia para o outro dia, né? Aí... (risos)

P/1 – Para finalizar, qual a importância de um trabalho desses que está sendo feito pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e pelo Museu da Pessoa no registro da memória da Rede Ferroviária?

R – Olhe, eu acho muito importante e necessário. Por quê? Porque muita gente tem a contar e tem também a externar a mágoa que tem pelo descaminho que foi dado ao patrimônio da Rede. Isso é um fato, qualquer pessoa de bom senso, daquelas pessoas que a Emília indicou vai externar aqui. É importante, é necessário, é uma pena que venha tarde. Mas eu lembro aqui que vocês devem procurá-la para que ela procure ver se ainda tem o vestígio da biblioteca da Rede. Porque é um acervo técnico que não é possível que o impossível tenha acontecido de ter sido jogado fora.

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

R – Eu fico grato primeiro à Maria Emília, pela lembrança que teve. A você, Fernanda, pela maneira como me procurou mais de uma vez. Eu fiz com todo prazer, não sei se respondi aquilo à altura de como vocês queriam ou precisavam ou que devia ser feito, mas eu quero aqui voltar e deixar transfigurado um agradecimento às pessoas que comigo fizeram as duas coisas aqui. Inclusive, eu fui representante da antiga SR1, junto à entidade de normas técnicas, onde todos os procedimentos para dormente na época da Rede e para capina química passaram. Então, eu queria lembrar o nome de todos. O doutor Tito Guedes, Martins Costa, João Ramos Evangelista, Francisco Niederauer, Stanislau Czech, Itamar Tavares. Foi um grupo de pessoas que colaboraram nessas coisas que hoje, talvez, alguns nem estejam mais, mas que mereciam ser citado nisso que nós conseguimos fazer para a Rede. Espero que vocês consigam mais informações do que aquela eu pude transferir até vocês. Agora vocês ouviram uma pessoa também muito credenciada para dar informações, que foi José Morais. Morais é lutador, ainda está aí, sabe de mais coisa da concessionária. Agora, como ele é muito reservado e ainda trabalha, talvez não queira que seja externado isso aí.

P/1 – A gente vai falar com ele. Mas de qualquer forma, eu gostaria de agradecer o seu depoimento, foi muito bom e eu agradeço em nome do IPHAN e do Museu da Pessoa. Muito obrigada.

R – Obrigado. E que vocês consigam mais informações.