

MUSEU DA PESSOA



Museu da Pessoa

Uma história pode mudar seu jeito de ver o mundo.

Casa da Vale (CVRD)

Uma vida de estradas

História de [Antônio Pippi](#)

Autor: [Museu da Pessoa](#)

Publicado em 16/10/2015

Projeto Memória Companhia Vale do Rio Doce
Depoimento de Antonio Pippe
Entrevistado por Paula Ribeiro e José Carlos Vilarbaga
Rio de Janeiro, 10/08/2001
Realização Museu da Pessoa
Entrevista CVRD_HV106
Transcrito por Neuza Guerreiro de Carvalho
Revisado por Ligia Furlan

P/1 – Boa tarde. A gente começa o depoimento pedindo que o senhor dê o seu nome completo, o local e a data de nascimento, por favor.

R – O meu nome completo é Antonio Pippe. Eu nasci numa cidadezinha do Rio Grande do Sul chamada Santo Ângelo, que é localizada no famoso território das Missões, hoje até patrimônio da humanidade. Tem uma igreja chamada São Miguel. Nasci em catorze de dezembro de 1933.

P/1 – E seus pais? O nome deles e a origem deles.

R – O nome do meu pai é João Pippe, e o de minha mãe é Rosa Requi Pippe. A origem dos dois... Eles são nascidos no Rio Grande do Sul também, numa cidadezinha chamada Val de Serra, que era distrito de uma cidade chamada Santa Maria, lá no Rio Grande do Sul. Os pais deles, meus avós, consequentemente, são todos italianos. Quando vieram da Itália, vieram daquela região de Gênova, e se localizaram naquela região do Rio Grande do Sul, onde eles nasceram e onde começaram a vida deles, até que meu pai se mudou para Santo Ângelo, onde eu nasci.

P/2 – Já casados?

R – Já casados. Ele casou com minha mãe naquela região mesmo.

P/2 – Qual a atividade de seus avós?

R – Meu avô era cônsul italiano daquele pessoal que foi para lá, e de atividade ele tinha uma casa de comércio. Era uma zona de plantação de batata, então eles comercializavam batata entre eles, dentre outras coisas. Nessa cidadezinha que se formou, só de italianos, ele tinha uma grande loja lá, a maior casa era a dele. Eu não cheguei a conhecê-lo, mas ele era comerciante da região.

P/1 – Qual o nome dele?

R – O nome dele era Bruno Pippe, e minha avó era Ângela Pippe. Os outros avós, por parte de mãe, era Atilio Réqui, e minha avó era Lúcia Réqui.

P/2 – O senhor conheceu algum deles?

R – Conheci os meus avós maternos, quando eles já moravam em uma outra cidade, chamada Cruz Alta. Essa cidade, Cruz Alta, se identifica porque foi onde nasceu Érico Veríssimo. Era perto de Santo Ângelo, e a gente ia de trem para lá, um trem maria-fumaça daquela época. Foi lá que eu conheci esses avós. Agora, os avós paternos eu não cheguei a conhecer, inclusive, era tanto tio... Acho que eu tinha uns onze ou doze tios, e eu devo ter conhecido uma meia dúzia.

P/2 – Qual era a atividade de seu pai?

R – O meu pai era comerciante. Eu falei. Meu pai comercializava negócio de bebida, se chamava... O negócio era [de] engarrafaria de bebida. Ele trazia as bebidas, cachaça da região – isso em Santo Ângelo –, trazia as bebidas e engarrafava. Tinha uma engarrafaria, e distribuía para os comerciantes menores. Então ele era um intermediário entre os fabricantes de bebidas e os varejistas.

P/1 – Vinhos produzidos ali?

R – Vinhos produzidos ali, naquela região. E cachaça, tudo produzido naquela região. Naquela época, inclusive, era uma cidadezinha pequena, então ele fazia essa distribuição com uma carroça – lá no sul a gente chama de carroça – puxada por um cavalo. Era como ele fazia a distribuição de bebidas.

P/2 – Quantos irmãos?

R – Eu tenho duas irmãs. A minha irmã mais nova, que hoje já é falecida, era dez anos mais velha que eu. Eu fui bem temporão das minhas irmãs (riso). Uma se chama Álda, que é viva ainda, tem 82 anos, e a outra é Alda, que já faleceu.

P/1 – E a sua infância? Conta um pouco da sua infância: do que vocês brincavam? Ajudavam na loja?

R – Minha infância é como infância de cidade de interior, muito saudável. Minha terra, Santo Ângelo, era uma cidade de terra vermelha. Então na minha infância a gente ajudava lá no comércio do meu pai. Aí começou a ter o colégio elementar e a gente ia pro colégio. O ginásio eu fiz lá também, nessa cidade. E aquelas coisas de cidade de interior: jogar bola... Naquele tempo não tinha bola como agora, eram aquelas bolas de meia que a gente jogava; brincadeira de (fuga?), de bodoque – que a gente chamava lá no sul. Coisas de interior mesmo. Fazer piquenique, ia colher pitanga no mato. Na época de Páscoa ia colher um negócio que se chamava ‘marcela’, ia colher umas barbas que davam nas árvores pra fazer os ninhos de Páscoa. Era uma infância muito agradável, que naquela época era muito interessante. As coisas eram bem diferentes de hoje em dia, não tinha as atribuições dessa nossa era moderna. Na cidade não tinha nem automóvel, quase. Uma coisa interessante que a gente viveu lá na minha terra... Eu saí de lá com catorze anos e fui estudar em Porto Alegre, mas durante o período da minha infância nós vivemos lá a Segunda Guerra Mundial. Então, como a minha terra é quase fronteira com a Argentina, a gente, até certo ponto, participou dessa Segunda Guerra, porque tinha predominância de alemães, e os alemães foram muito perseguidos. Todas as casa de alemães eram pintadas com uma cruz suástica, eles eram perseguidos na cidade. E o Brasil, naquela época, contrabandeava pneu pra Argentina, e a Argentina mandava pneus pro exército alemão. Então seguidamente a gente via tiroteios, caminhões com pneus que chegavam com cadáveres em cima. Isso foi um fato interessante da minha juventude, que eu presenciei e até certo ponto participei da Segunda Guerra. Os alemães eram inimigos até nessas cidades, e a gente nasceu com raiva de alemão (riso).

P/2 – Tinha muito alemães?

R – Predominância. Era 60, 50% da cidade de origem alemã. Tinham até um clube onde eles faziam as festas deles.

P/1 – E os italianos?

R – Os italianos eram minoria, tinha bem menos. Não era uma cidade de predominância italiana, era minoria, tinha bem poucos italianos.

P/2 – Tinha problemas dos filhos? Entre alemães, com vocês e outras...

R – Não, não tinha problema nenhum, elas se davam muito bem. Eram só os pais, essa coisa toda, que tinham problemas.

P/1 – Durante a guerra o senhor se lembra de o seu pai se reunir com outros moradores e discutir sobre a guerra? Você ouvia alguma coisa no rádio?

R – Não, não. Naquele tempo não existia comunicação, praticamente. Era só o rádio. Você ligava o rádio e sabia das notícias pelo rádio. Os alemães deixaram de falar alemão, lá em casa parou de se falar italiano. Me lembro até que nessa época os carros... Não tinha combustível, então os carros eram a gasogênio. Era um negócio... Os poucos carros que tinha funcionavam com gasogênio. São coisas interessantes de infância em cidade de interior. Coisas bem diferentes de hoje em dia.

P/1 – E na sua casa, como é que era? Quem exercia mais autoridade: seu pai, sua mãe?

R – Naturalmente – ainda mais em família italiana, de origem mais machista –, a mãe era do trabalho da casa, e o pai... Não era assim... Mas era uma sociedade machista. Quer dizer, o pai tinha a autoridade maior e a mãe era realmente do lar, cuidava dos afazeres do lar, e o pai é que

predominava na família – embora a gente tivesse uma família muito pequena. Minhas irmãs casaram cedo, e eu fiquei sozinho na família, praticamente.

P/1 – Alguma tradição italiana mantida em casa?

R – Nesse lugar onde meu pai tinha esse comércio, eles faziam, eles caçavam muito nessa região; perdizes, passarinhos. Eu lembro que mensalmente eles faziam o que chamavam de ‘passarinhada’. Convidavam as famílias italianas – isso era uma tradição italiana – e faziam uma ‘passarinhada’: passarinho com arroz, polenta, vinho. Cantavam em italiano, ‘blasfemavam’ como todo italiano blasfema. Essa parte de tradição de italiano me lembro muito bem. Mas depois, na guerra, pararam de falar italiano – tanto que hoje eu não sei falar italiano por causa disso. Eu era muito pequeno. Agora, os alemães não, os alemães tinham mais tradição. As festas deles eram uma maravilha: passas, doces, pães, essas coisas todas. Confeitara. Alemão era... Também, era a maioria na cidade.

P/2 – Você se lembra dessas músicas que cantavam?

R – Lembro de alguma música e que o coro deles era pura valsa. Tinha uma festa que eles chamavam de (quervi?), que durava três dias. Era pura valsa da Áustria, de Strauss, e outras músicas típicas alemãs. Faziam essa festa que durava três dias dançando. Mas a gente, não alemão, frequentava também o clube. Mas era bem típico mesmo. Até hoje existe esse clube lá na minha terra. Há pouco tempo eu fui lá e vi o clube, que se chama ‘28 de Maio’, ainda existe. Na época do meu namoro e noivado eu frequentei muito esse clube.

P/1 – E sobre italianos, você se lembra de algumas palavras que seus pais diziam muito em casa? Algumas expressões, ou alguma canção?

R – Não, não lembro. Algumas palavrinhas: “non capisco niente”, “no parlo niente”, “non capisco niente”. Eu era muito pequeno quando eles pararam de falar italiano, e não me interessei muito por italiano.

P/1 – Eles te chamavam pelo seu nome ou você tinha algum apelido?

R – Meu apelido, na minha terra, sempre foi Nico. Por causa de Antonio: Antonico e Nico. Então até hoje meus sobrinhos, na minha família, me chamam de tio Nico. Esse apelido ficou na minha família, fora da família não. Mas lá eu tinha esse apelido, ‘Nico’.

P/2 – Tradição religiosa?

R – Religiosa... Era aquele catolicismo exacerbado. Eu fui sacristão, confissão, primeira comunhão, ajudava a rezar missa. Era católico... Pecado, aquele tempo, você ia ao Carnaval, apertava demais uma menina, era pecado; dizia um palavrão, era pecado (riso). Essa era a tradição católica que hoje em dia já não existe mais. Mas naquela época, no Carnaval, depois, que eu me lembro, o padre subia na tribuna e lembrava para todo mundo que era festa de pagão, de demônio. Quando uma moça entrava na igreja meio decotada, era um inferno. Era um negócio... Inclusive, um detalhe disso – foi depois, naturalmente –, vou contar um negócio aqui que é interessante. Eu comecei a namorar minha mulher em 1956. Você acredita que foi a primeira mulher que usou calça comprida na minha terra? Calça comprida. O negócio era...

P/2 – Ela foi assim mesmo?

P/1 – Mas ela veio de fora?

R – Veio do Rio, é carioca. Chegou lá, carioca, calça comprida. Depois todo mundo começou a usar (risos), ainda mais no frio. Num frio danado... Lançou moda (risos). Mas esse negócio de igreja, meu pai, minha mãe, pessoal carola, nas festas de igreja eles iam ajudar, ficavam lá fazendo churrasco, quermesse, essas coisas. Era aquela a igreja católica daqueles tempos.

P/1 – Como é que era uma festa de Natal na sua casa?

R – A festa de Natal era comum: árvore de Natal, almoço de Natal. Normal, como é hoje, não tinha muita diferença. O que eu achava mais bonito lá era a festa de Páscoa. A festa de Páscoa é que não era como hoje. Hoje você compra aqueles ovos de chocolate, mas a festa de Páscoa lá eu achava bonita, porque todas as crianças faziam o que chamavam ‘ninhinho’. Iam no mato e faziam aqueles ninhos de papéis coloridos... E os ovos, tudo era feito em casa. Você pegava as cascas de ovos, tingia, enchia daquele amendoim com açúcar ou outras coisas, tapava com papel e colocava... Fazia os ninhos. As crianças, no dia da Páscoa... De manhã, escondiam aqueles ninhos dentro de casa e as crianças acordavam no dia de Páscoa e iam procurar aqueles ninhos. Quando achavam era aquela alegria! Saía para a rua... Mais interessante do que Natal, a festa de Páscoa.

P/2 – E a escola? Você começou a estudar com quantos anos?

R – Bom, eu comecei a estudar com sete anos, numa escola municipal. O primeiro e o segundo ano elementar eu fiz em uma escola municipal, e depois do terceiro ano primário e o ginásio – aquele tempo eram quatro anos – eu fiz em uma escola que tinha lá na minha terra, em um colégio dos Irmãos Maristas. Fiz até o ginásio. Na minha terra só tinha o ginásio. Depois do ginásio eu tive que ir para Porto Alegre para continuar os estudos.

P/2 – Como eram as escolas desses Irmãos Maristas?

R – Era bom, mas aquele mesmo sistema católico. Quer dizer, aquela rigidez. Tinham as turmas... Os Irmãos Maristas eram rígidos, então as crianças eram.. Não tinha muita bagunça nas aulas. Tinha alguma coisa, mas normalmente era um negócio bem rígido. Inclusive, quando eu estava no primário, cheguei a pegar um professor que usava palmatória ainda (risos). Imagina, tempo da palmatória. Me lembro até hoje. Mas a gente estudava, era diferente de hoje em dia, não era liberal como hoje em dia na escola. O método de ensino bem rígido.

P/2 – Você tomou palmatória?

R – Não. Eu era um aluno comportado.

P/2 – Você era bom aluno?

R – Sempre fui um dos primeiros, era comportado.

P/1 – Como eram os pais em relação aos estudos? Eram muito exigentes?

R – Não. Meus pais, até certo ponto, não tinham instrução, praticamente. Devido à baixa instrução deles, não me acompanhavam nos estudos. Na parte de estudos fui “self-made man”, como dizia... Não tinha, como hoje em dia, em que minha neta... Eles não tinham instrução. Tinham mal e mal o primário. Sabiam ler e escrever, mas...

P/1 – Sabiam ler e escrever?

R – Sabiam ler e escrever, mas não acompanhavam a gente no colégio não. Minhas irmãs também já eram casadas, de modo que, na parte de estudos, tinha que ser comigo mesmo.

P/1 – Quais [eram] os seus anseios em termos de profissão? Você, quando jovem, idealizava uma profissão para você?

R – Eu... Em uma cidade dessas, do interior, interessante: naquela época, grandes profissões era você ser funcionário do Banco do Brasil ou você ser militar, oficial do exército. Era o “must” da cidade do interior. Era o cara que ganhava bem, o outro que tinha o uniforme bonito e ganhava bem também. Então eram os preferidos. E, por incrível que pareça, não tinha... Por causa desses problema de não ter o ginásio na região, eram muito poucos os que saíam da cidade para ir para uma universidade. E eu, por razões de conhecer um camarada que construía, um engenheiro que construía lá na minha terra, eu sempre tive a cabeça pra engenharia. Então, quando eu saí da minha terra e fui estudar em Porto Alegre... Minha cabeça sempre foi pra engenharia. Por que surgiu isso? Não houve influência da família, não houve, assim, um negócio que definisse... O negócio é a cabeça da gente. É natural. Sempre foi a minha intenção ser engenheiro, principalmente ser engenheiro de estradas, que foi onde eu sempre trabalhei. Em termos profissionais até que eu me realizei.

P/2 – Você foi para Porto Alegre sozinho?

R – Eu fui... Terminei o ginásio com catorze anos, em 1948. Eu tinha uma irmã que morava em Porto Alegre – e mora até hoje. Como eu tinha catorze anos, não podia ficar sozinho em Porto Alegre, naquela época. Por essa razão é que meu pai me liberou, naturalmente. Então fui para a casa de uma irmã, e durante o período do científico – que a gente chamava naquela época –, que eram três anos, eu estudei no Colégio Nossa Senhora do Rosário, em Porto Alegre – um colégio famoso lá. Eu morei esses três anos lá, com minha irmã que morava em Porto Alegre. Meu pai mandava uma ajuda de custo pra ela, e eu morava com ela. Posteriormente, quando eu acabei o científico, eu já estava com quase dezoito anos quando eu fiz o primeiro vestibular para Engenharia. Aquele vestibular que até era diferente de hoje em dia. Vestibular de antigamente, além das provas escritas, tinha a prova oral. Então, quando eu entrei na Engenharia, as férias eu sempre vinha passar na minha terra. A gente pegava um trem em Porto Alegre, levava um dia e uma noite para chegar na minha terra, que ficava a seiscentos quilômetros. Não tinha estrada de rodagem, não tinha avião, não tinha nada. E quando eu vinha da minha terra, vice e versa. A gente fazia... Na minha terra, uns poucos universitários que tinha lá... A gente fazia o que chamávamos de ‘uma coletiva’. Acima de dez pessoas, você pagava meia passagem de trem. Então você fazia aquilo, requeria ao chefe da estação lá e você viajava. Era divertido, porque tinha aquela turma de estudantes, todo mundo conhecido. Levava um dia e uma noite para chegar. Seiscentos quilômetros. Mas, como eu falei, quando eu entrei na Engenharia, que eu fiz vestibular, aí eu saí da casa da minha irmã. Ela tinha casa pequena, tinha filhos, e já não tinha ambiente para mim. Eu fui morar numa pensão de estudantes. Durante o período de Engenharia eu fiquei lá – quase todo o período da Engenharia, quatro anos e meio. Depois, quando faltava meio ano para acabar, eu voltei a morar com essa minha irmã, que já tinha mudado para um apartamento maior. Voltei a morar com ela.

P/1 – Como é que foi, para você, sair de uma cidade como Santo Ângelo e ir para Porto Alegre? Quais eram as suas impressões da cidade? Se adaptou?

R – Era um negócio assim... Você sair de uma cidade do interior que tinha poucos habitantes e chegar em uma capital era um negócio meio... A gente ia meio assustado. Mas depois a gente foi arranjando amigos e já ia se adaptando na cidade. É que naquele tempo, mesmo as cidades grandes não tinham muito perigo. Naquele tempo você não ouvia falar em tóxico... Enfim, essas coisas de hoje. A vida era mais tranquila. Mesmo em Porto Alegre, a capital, era mais tranquilo do que hoje em dia, de modo que não foi difícil a adaptação. Foi bastante tranquila por essa razão: ter ido morar com minha irmã que já conhecia e foi arranjando amigos. Aí a gente começou a se identificar com a cidade. Morei oito anos em Porto Alegre.

P/1 – Qual era a diversão, nessa época?

R – Bom, a diversão, nessa época, era... Você diz na época dos [meus] quatorze aos dezessete anos? Antes de entrar na universidade, era negócio de rua. Jogava futebol, ia a um cineminha, matinê. Depois que chegou na universidade, eu fui para a pensão, e aí eu... Além disso, a gente ia a restaurantes, bares... Naquele tempo tinha os cabarês, que hoje em dia não tem. A vida sexual da gente era mais difícil do que hoje em dia (risos). Tinha que procurar outros meios, então esses outros meios eram os tais dos cabarês. Era uma coisa bonita que hoje em dia não existe mais. Você ia a um cabaré não só afim de sexo. Você ia lá pra tomar uma cerveja, ouvir uma música, pra dançar. Eram instalações bonitas. Eu ia para a famosa Rua da Praia [para] namorar. A Rua da Praia, em Porto Alegre, era tradição. Os homens ficavam na rua e as mulheres nas calçadas, passando. Até hoje em dia tem isso na famosa Rua da Praia, em Porto Alegre. A gente ia namorar, ia em bailes, em clubes, conversar, jogar tênis, futebol. Uma vida normal.

P/1 – Que música vocês ouviam naquela época? Dá pra lembrar o que vocês dançavam?

R – Bom, naquela época era bolero, era samba-canção, valsa, fox-trot. Música de antigamente, mesmo. Até que apareceu o rock – mas já não era da minha época. Tango, dançava-se muito tango lá no Rio Grande do Sul, devido à proximidade com a Argentina. Então normalmente em todos os bailes tinha uma orquestra que tocava essas músicas, bolero, valsa, samba e essa coisa toda. Essa orquestra saía, ia descansar, e entrava uma típica que tocava tango, guarânia, essas coisas todas. A gente era bom dançarino de tango, eu era bom de tanto...

P/1 – O que o senhor falou? Guarânia?

R – Guarânia. Era uma música paraguaia. Os bailes eram diferentes de hoje em dias. Tinha as mesas, a gente ia lá, comprava as mesas... Famílias. A gente ia lá tirar as meninas pra dançar – às vezes até levava algum carão (riso). O rapaz ficava ali, depois sentava com a namorada; depois sentava na mesa, com os pais dela. Na própria Engenharia... A gente tinha o nosso clube lá na Engenharia. Era uma época diferente. Na nossa turma de Engenharia, só um colega é que tinha carro. O resto, a gente, fazia tudo a pé, de bonde, de ônibus. E quem era amigo desse cara que tinha carro, tinha prosperidade (risos).

P/2 – E a primeira namorada? O senhor se lembra qual foi a primeira namorada?

R – Ih, eu tive tantas. Foi na minha terra mesmo. Eu tive uma porção de namoradas. Eu acho que a primeira namorada foi uma menina que morava numa casa ao lado da minha, que a casa era casa que meu pai alugava para ela. Então eu namorava ela do terreno da casa de meu pai, e ela na janela. Nunca nos aproximamos, era só amor platônico. E depois, na cidade de interior, você estudando fora, sempre era muito requisitado; até que um dia – isso eu já estava quase formando em Engenharia –, em 1956... Eu me formei, e em 1956 fui passar umas férias na minha terra, e conheci uma carioca. Aí acabou, estou com ela até hoje, é minha mulher até hoje.

P/2 – Ela morava lá?

R – Não. O pai dela era militar e foi comandar um batalhão. Lá no Sul tem.. Nessas cidades do interior tem muitos militares, por causa de fronteira. Então, na minha terra, meu sogro foi instalar um quartel, um tal de BCCL – Batalhão de Carro de Combate Leve. Foi ele, como tenente-coronel, na época, que foi para lá para iniciar esse batalhão. Aí nas férias eu fui pra lá e conheci a filha dele, Maria Helena. Começamos a namorar e ficamos noivos. Depois que eu me formei, fui trabalhar em uma cidade perto da linha. Ficamos noivos e ela veio para o Rio, aí eu vim casar no Rio. Casei aqui, nessa igreja de Santa Terezinha, em Copacabana, aqui ao lado do Shopping. Casei, moramos um determinado tempo no Rio Grande do Sul, depois voltamos para cá – e foi quando eu entrei na Vale do Rio Doce.

P/1 – E durante o período de universidade, de faculdade? Naquele momento, quais eram os seus ideais de profissão ou as empresas em que vocês almejavam trabalhar? Como é que era isso?

R – Naquele tempo, concursos.

P/1 – Era universidade federal?

R – Era universidade federal, mas naquele tempo a gente se dirigia mais para essas empresas públicas, vamos dizer assim. Pelo menos eu, de minha parte. Por exemplo, colegas que eu tive foram trabalhar na iniciativa privada, porque o pai tinha uma firma de construção, outro não sei o quê. Mas nós, grande parte, tínhamos o intuito de trabalhar em empresa pública. Então, Departamento de Estradas de Rodagem, Departamento de Obras Públicas, na própria Universidade. Era mais dirigido para essa... O ideal da gente era entrar para uma empresa pública dessas. Foi o que aconteceu comigo. Depois que eu me formei, fui trabalhar na prefeitura, na prefeitura de uma cidade do interior. Depois eu fui trabalhar no Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem, e depois eu vim para a Vale. Os ideais eram esses.

P/1 – Antes você já tinha tido algum outro emprego, anteriormente, quando jovem?

R – Não. Como eu te falei, como estudante, eu trabalhei... Todos os estudantes faziam isso. Eu trabalhava, se não me enganar, às quintas à noite, sábados e domingos, quando tinha as corridas. Então a gente ia vender poolos acumuladas. Eu trabalhava na sessão de acumuladas, então a gente fazia... Pagavam bem, naquela época. Se você somasse os quatro fins de semana mais essa noite, você pegava um salário razoavelmente bom. Eu passei até a independer de meus pais. Eu que comprava roupa, minhas farras; a pensão eu comecei a pagar. Era um bom emprego. Além disso, trabalhei dentro da profissão. Na própria Universidade tinha um Instituto de Tecnologia que chamava (Itesna?) que tinha diversas especialidades. Eu trabalhei em uma seção que se chamava Seção de Solos e Fundações. Nós estudamos todas as fundações da ponte do Rio Guaíba, famosa ponte do Rio Guaíba, quando começou. Nós íamos lá tirar amostras, fazíamos ensaios, os caras faziam os cálculos das estruturas... Isso foi durante o tempo de estudante, que eu trabalhei nessa atividade.

P/2 – A travessia do Rio Guaíba, antes, era de balsa?

R – Antigamente era. Pra você atravessar o Rio Guaíba, você tinha que atravessar de balsa. Você ia de Porto Alegre até uma cidade chamada Guaíba. Depois fizeram essas pontes. O Rio Guaíba é um estuário, até formar o Rio Guaíba e ir para a Lagoa dos Patos. Mas esse estuário são diversos rios: Rio do Sino, Rio Jacuí... Então é uma série de quatro ou cinco pontes que vai dar numa estrada que se chama Porto Alegre-Uruguiana. Quer dizer, atravessa o estado todo e, além disso, vai para outras regiões. Mas realmente, era tudo balsa, como era aqui no Rio. Você ia para Niterói, ia de balsa. Depois fizeram a ponte. Foi mais ou menos semelhante lá em Porto Alegre.

P/1 – Em que época foi a construção da ponte do Guaíba?

R – A ponte do Guaíba foi em... Na década de cinquenta, 1952, 53, 54, por aí. Quando eu me formei já estava pronta. Início da década de cinquenta.

P/2 – _____

R – Por uma estranha coincidência eu vim trabalhar nessa estrada que liga Porto Alegre a Uruguiana. Passei quase dois anos lá.

P/1 – Seu interesse por estrada surgiu por quê?

R – Não sei te falar, não sei te dizer. Durante o próprio curso de Engenharia, dentro das diversas opções... Porque dentro da Engenharia Civil, você sabe, é um leque. Você tem Construção Civil, tem Saneamento, tem Estruturas... Enfim, você tem um leque muito grande. E uma dessas especialidades da Engenharia Civil era Estradas de Rodagem, Estradas de Ferro. Eu acho que durante a própria escola e depois, no próprio emprego, comecei a trabalhar nessa área de estradas já. Sempre gostei. Minha vida toda foi estrada.

P/2 – Esse primeiro emprego na universidade, como é que foi?

R – Qual, esse...

P/1 O primeiro, em Ijuí.

R – Ah, não. Depois que me formei, em 1956, o meu primeiro emprego... Eu fui trabalhar numa prefeitura, em uma prefeitura chamada de 'Ijuí', não sei se você já ouviu falar.

P/1 – Ijuí.

R – É, cidadezinha lá do Rio Grande do Sul. Eu fui trabalhar em uma prefeitura lá. “Mas por que você foi trabalhar numa prefeitura, em Ijuí?” Porque minha noiva morava em Santo Ângelo, que era a cinquenta quilômetros (risos). Uma das principais razões foi essa. Eu fui trabalhar em Ijuí. E também foi uma boa experiência profissional, porque em uma prefeitura você trata desde cemitério até urbanização. Você faz estrada, ponte. Você faz... Em pequena escala, mas você faz de tudo, em uma prefeitura. Além disso, quando eu fui para essa prefeitura, nessa época em que eu trabalhava na prefeitura de Ijuí, fundaram uma faculdade de Pedagogia nessa mesma cidade, e aí eu fui ser professor de Matemática na Faculdade de Ciências e Letras de Ijuí. Além disso, nessa época estavam fazendo construção de silos e armazéns. Eu, trabalhando na prefeitura, também fazia parte dessa firma de fiscalização de construção de silos e armazéns, e, além disso, eu me associei a um colega e a gente comprou aqueles aparelhos topográficos, e a gente fazia levantamentos topográficos. Fazia loteamentos, trabalhava pro Banco do Brasil. O pessoal planta trigo, arroz, e para o banco financiar essas lavouras, a gente fazia medição da área, porque eles financiavam de acordo com a área. Além disso, para você plantar trigo, você tem que plantar o trigo nas curvas de nível, então a gente fazia a marcação de curvas de nível. Você passa em um trigal e você vê que está tudo redondinho: tudo curva de nível. Esse foi meu primeiro ano de atividade. E todo fim de semana eu ia visitar minha noiva. Tinha aquele telefone ainda, que todo mundo ouvia a gente falar (risos). Era gozado, porque lá na minha terra eu ia visitar ela ou com uma motozinha, ou com uma lambreta. Eu ia, cinquenta quilômetros de distância. A estrada não era asfaltada, era uma estrada de terra, mas terra vermelha. Então, quando eu chegava na minha terra, de noite, só se via os olhos – todo cheio de terra (risos).

P/1 – Você casou em que ano?

R – Bom, depois, continuando: eu fiquei um ano e pouco lá, aí é que eu entrei nesse Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem e fui morar em outra cidade. Mas eu já estava... Quando me transferei, mesmo, minha noiva já estava no Rio, ela já tinha mudado da minha cidade. E eu fui em uma cidade perto, chamada Cruz Alta, de lá, Itá, terra do Érico Veríssimo. Lá eu participei da construção de duas estradas. Pelo Departamento de Estradas de Rodagem eu fazia fiscalização da construção de duas estradas. Nesse meio tempo eu casei, e fui buscar minha mulher lá no Rio. Até hoje eu comento que nós éramos doidos – se ela for ouvir eu tenho a impressão que ela vai ficar contente. Nós nos casamos por paixão, por amor, mesmo. Ela saiu de Copacabana – morava na Avenida Atlântica – e foi morar numa cidade do interior do Rio Grande do Sul. Eu não tinha nada, ela também não tinha. Nós começamos praticamente a partir do zero. Ficamos uns tempos nessa cidadezinha de Cruz Alta e depois eu fui trabalhar em outra rodovia, que é justamente essa Porto Alegre-Uruguiana. Mas aí nós fomos morar em um acampamento de estrada de rodagem. Era a casinha do engenheiro, oficina, refeitório, escritório, e o resto eram todas casas do pessoal que trabalhava na estrada: tratorista, mecânico, essa gente toda. Passamos quase... Eu acho que um ano e pouco nessa casinha. Era casinha de madeira, lá no campo, no interior do Rio Grande do Sul. Fase interessante da nossa vida.

P/2 – Tem algum fato marcante desse período?

R – Marcante você diz em termos pessoais ou em termos... Tem coisas até gozadas. Me lembro que nessa região em que nós fomos, tinha muita lagoa para irrigar lavoura de arroz, então a gente ia pescar de noite. E a minha mulher tem um medo danado de cobra. Como ela pesava trinta e poucos quilos, eu a levava nas costas, por quilômetros. Ela penduradinha, levada nas costas, quando eu ia pescar. E essa vida de acampamento tinha coisas interessantes. Eu me lembro de uma vez que houve um baile no acampamento e um dos funcionários, o cozinheiro, perdeu a dentadura. No outro dia, o torneiro apareceu com a dentadura do cara. Então você, como engenheiro, tem que resolver esse tipo de problema (risos).

P/1 – Além de construir.

R – Outra coisa interessante: uma vez nós estávamos lá e caiu uma chuva de pedra – como é comum no Rio Grande do Sul –, mas pedras de gelo do tamanho de um ovo. Acabou com os telhados de todas as casas. Coisas assim que acontecem, coisas interessantes. Depois eu vim pra cá – como você perguntou –, em 1960. Foi isso que você perguntou? Em 1960 eu vim trabalhar na Vale do Rio Doce, porque o tio da minha mulher era... Não foi por isso, mas porque a família dela era de lá, o tio dela era governador do Espírito Santo, Oscar, (Lindenberg?). O pai dela era secretário de justiça, não sei o que, e tinha um parente dela que trabalhava na Vale, o doutor Raimundo Mascarenhas, que foi presidente da Companhia. Em umas férias eu fui fazer uma visita aos pais da minha mulher, vim lá do Rio Grande do Sul para fazer uma visita, e encontrei o doutor Raimundo Mascarenhas. Ele perguntou se eu queria trabalhar na Vale: “Ah, é difícil vir pra cá. Meu salário lá é melhor.” Com as vantagens que eu tinha, lá era melhor. Mas depois, conversando com a minha mulher, nós achamos, por bem, que era melhor ficar perto da família dela, inclusive nós já tínhamos... Casei em 1958, tínhamos dois anos e pouco de casados e não tínhamos filhos ainda. Então: “Vamos ficar do lado de sua mãe, de seu pai?”. Porque a gente ficar do lado da família do homem é sempre mais difícil. Então eu vim para a Vale do Rio Doce em 1960, por essa razão.

P/1 – O que você conhecia da empresa?

R – ‘Neca de titiriteca’, só sabia que era uma estrada de ferro. Aliás, mentira. Conhecia ela de 1955, ou 56. Nós, como estudantes de Engenharia, fizemos uma viagem pelo Brasil todo, e um estado que nós visitamos foi o Espírito Santo. Nós, como estudantes de Engenharia, ficamos sabendo da existência da Vale do Rio Doce, e a Vale, naquela época, nos deu uma viagem de Vitória até Itabira, de trem. Então eu conheci o trem de passageiros daquela época, da Vale, conhecemos as minas. A estrada foi só a viagem. Por coincidência, depois nós fomos até Belo Horizonte. Então, bem antes... Eu tive um contato antes, mas eu _____ não chega no _____ da Vale do Rio Doce. Naquela época, pelo menos, não chegava, agora chega. Mas naquela época a gente não sabia o que era a Companhia Vale do Rio Doce. Eu cheguei lá...

P/2 – Era maria-fumaça, quando você fez essa viagem? Ou ainda não?

R – Não, estava no começo do diesel. Mas ainda, quando chegou em 1960... Essa viagem eu fiz em 1954, 55, 56, não me lembro bem. A predominância era de maria-fumaça. Quando eu cheguei, em 1960, ainda tinha maria-fumaça, mas já estavam acabando, e as locomotivas a diesel estavam começando. Quando eu cheguei, eu não fiquei em Vitória, fui morar em Governador Valadares. Fiquei em Governador Valadares quase três anos, inclusive eu tenho dois filhos que são mineiros, os dois primeiros filhos nasceram em Governador Valadares, e o terceiro é que nasceu em Vitória. Eu comecei na Vale em Governador Valadares, trabalhando numa... Que eles chamam de residência de manutenção da ferrovia. Depois de uns três anos é que eu vim para Vitória.

P/1 – Como é que foi essa sua primeira experiência na Vale?

R – Foi uma experiência assim, mais de aprendizado, porque era eu sozinho. Eu fui substituir um engenheiro residente. O pessoal todo ficava em Vitória, mas esse engenheiro ficava lá em Valadares. Então, lá em Valadares, o engenheiro da Vale era o supra sumo da autoridade, que tinha que resolver... Inclusive, a Vale contribuía para a cidade, fazia calçamento, saneamento, essa coisa toda, e o engenheiro lá é que tinha os contatos com as autoridades da cidade. Evidentemente, quando eu cheguei na Vale, fiz um mês de estágio e me explicaram essas coisas todas. Cheguei lá com aquele colega que eu ia substituir – que também me deu certas dicas –, mas depois eu fiquei sozinho. O próprio serviço era um serviço em que eu nunca tinha trabalhado. Trabalhava em estrada de rodagem, nunca tinha trabalhado em estrada de ferro, não sabia nem o que era um trilho (risos). Depois a gente, perguntando... Porque só tinham práticos, fui aprendendo. A parte administrativa, gerencial, não tinha problema. Porque Engenheiro, a gente já tem essa tarimba. A parte prática é que eu fui aprendendo in loco, estudando as coisas e aprendendo as coisas sobre estradas de ferro.

P/1 – E como é que era a receptividade entre os antigos empregados, para você, novo, chegando, em uma condição nova pra você?

R – Era muito boa, muito boa, não tive nenhuma... Porque era tudo pessoal de um nível mais baixo, então o engenheiro era a autoridade máxima. Se você fosse um engenheiro que fizesse amizade... A não ser alguém que, desrespeitando a autoridade... Eu sempre tive essa facilidade, acho que eu sempre consegui ter autoridade sem desrespeitar o subordinado. Então foi essa maneira de ser... Eu nunca fui de desrespeitar, e sempre tive autoridade em toda a Vale. Inclusive com os colegas engenheiros, eu sempre... Graças a Deus. Foi mais ou menos isso que aconteceu. O trabalho, em si, era bastante insano naquela época, porque a Vale, a meta de transporte dela era de seis milhões de toneladas. A meta que era para atingirem em 1962, 63. Então, no ano em que eu entrei, ela fez um transporte de três milhões e pouco de toneladas. Era precária, a ferrovia. Como as locomotivas eram precárias, os vagões eram precários. Eu me lembro que a gente... No primeiro mês que eu fiquei em Valadares, eu acredito que eu dormi em casa por uns dez dias, vinte dias eles me chamavam para atender acidentes, trem que tombou, trem que descarrilou. Depois é que começou a reformulação toda da ferrovia. Mas quando eu cheguei, era muito precária a condição da ferrovia. Precária por causa do tempo, porque naturalmente antes da fundação da Vale era bem mais precária. Era um serviço mais de campo, porque tecnicamente a gente... Pra explicar isso... Quem entende de ferrovia, dá para... Agora, tive uma grande felicidade, vamos dizer assim, como engenheiro; em primeiro

lugar, por gostar de transporte, gostar de trabalhar em rodovia e ferrovia. Então eu praticamente, na estrada de ferro Vitória-Minas, que até hoje é da Vale, eu praticamente vi ela sair do nada, até chegar aos dias de hoje. Quer dizer: sair de uma capacidade de três milhões de toneladas por ano até chegar hoje aos 140 milhões de toneladas. Vi toda essa evolução, toda essa transformação, não só da ferrovia, como de outras coisas da Vale, como a mina, o porto. Isso, pra mim, em termos profissionais... Um cara que entra na Vale hoje já encontra o negócio feito, não vê a evolução toda que nós – eu e outros que entramos na época –, tivemos a oportunidade de ver, essa transformação toda da Vale. E, além disso, quando eu voltei pra Vitória, alguns anos depois, eu fui ser professor da Universidade. Durante trinta anos eu fui professor de estrada de ferro, então, uni: o que eu sabia ali na prática, pude transmitir um pouco para os alunos. Tanto que houve uma época em que a maioria dos engenheiros da Vale... Tinha pouco engenheiro quando eu entrei, mas depois, à medida que os engenheiros foram entrando, acho que uns 50% dos engenheiros tinham sido todos meus alunos, de quando eu lecionava. Isso foi muito bom pra mim, essa parte.

P/2 – Você chegar e começar na Vale, qual era a importância de Governador Valadares para a ferrovia? Como é que era a cidade?

R – Como era a...

P/1 – Como era Governador Valadares na época na Vale, qual a importância dela para a ferrovia?

R – Ah, Valadares era uma cidade... Dentro de Minas era uma cidade relativamente nova. Quando eu cheguei em Valadares, ela era ainda uma cidade nova. Havia muito problema de crime, segurança, essa coisa toda. Depois, com o tempo, ela se tornou... Hoje eu acho que é a terceira ou quarta cidade de Minas Gerais. Para a Vale ela era bastante importante, porque a Vale tinha oficina de locomotivas, tinha estaleiro de solda, tinha residência da via permanente. Era uma cidade que, em termos políticos e sociais, era bastante importante para a Vale. Não em termos comerciais, porque a Vale não transportava nada dali, mas em termos político e sociais era bastante importante.

P/1 – Importante pra Vale, pra manutenção da ferrovia?

R – Não manutenção. Ali era uma passagem, ela [a Vale] tinha uma residência ali. Para a manutenção ela tinha um pessoal sediado ali que fazia a manutenção de um trecho para cima de Valadares e para baixo. A importância dela era só como localização.

P/1 – E a atividade do senhor, qual era exatamente o seu trabalho?

R – Como eu disse, eu comecei na Vale como engenheiro residente, que era... Na ferrovia você tem manutenção da via permanente, manutenção de locomotivas, manutenção de vagões, e você tem serviços administrativos. Mas essa parte de manutenção da via permanente ou linha, que a gente chama, é uma atividade. Eu comecei como engenheiro residente, era responsável por um trecho de duzentos quilômetros da ferrovia. Tinha que fazer, naquele trecho, construção, manutenção – o engenheiro residente é que era responsável por isso. Nós tínhamos o chefe da linha, o chefe da via permanente – que ficava em Vitória –, sendo que a primeira residência era do quilômetro um ao quilômetro duzentos. A segunda residência, que foi onde eu comecei, que era do duzentos ao quatrocentos; e a terceira residência, que era do quatrocentos até Itabira, naquela época. Nós não íamos para o outro lado, até Itabira. Cada residência dessas tinha um engenheiro residente – que a gente chamava, naquela época. O engenheiro residente era responsável pelos duzentos quilômetros. A cada cem quilômetros tinha um mestre de linha que era responsável por cada cem quilômetros. E a cada dez quilômetros tinha um feitor, que era responsável pelos dez quilômetros – depois passou a ser cinquenta quilômetros. Então esse pessoal todo, esse conjunto de pessoal fazia a manutenção não só da ferrovia, como das residências das oficinas, das obras civis que tinha naquela região. Obras de terraplanagem, tudo era feito pela residência, além desse residente do interior ter contato político e social com a prefeitura da região. Você, como engenheiro residente... Sua vida era viajar constantemente na linha para acompanhar o serviço do pessoal. No começo, quando eu cheguei lá, o negócio era quase todo manual, depois é que começou a ser mecanizado. Manual, e a linha da ferrovia, inclusive, era bastante precária. Depois é que ela foi sendo melhorada.

P/1 – E em termos de sinalização?

R – Não, naquela época não tinha nada. Na verdade era tudo manual. A sinalização, naquela época, era telégrafo e telefone: não tinha nada. Era só o telefone, que você pegava, chamava, atendia, e se comunicava com todas as estações. O tipo de comunicação que tinha era esse. Depois surgiu o rádio e foi evoluindo, mas nessa época que eu cheguei era telégrafo. Em termos operacionais, tinha duas estações, por exemplo. Então, quando um trem queria ir de uma estação para outra, o agente de uma estação mandava um telegrama para este agente aqui; este agente informava a ele que não tinha nenhum trem, e mandava outro telegrama. Este tinha uma licença, que eles chamavam. Escreviam: “Trem tal, pode vir”. Aí, quando o trem passava, eles amarravam aquela licença em um arco de madeira, um cipó, e o maquinista – ou qualquer um que estivesse passando na linha – pegava aquele arco onde estava amarrada a licença, tirava a licença e jogava o arco fora.

P/1 – Complicado, não?

R – Complicado, sim. Eles chamavam, naquela época, de ‘guarda-chave’. Em cada estação você tem um pátio, tem a linha principal e tem um desvio para entrar. Então, na entrada desse desvio, tem o que a gente chama de ‘chave’. Tinha uma pessoa que o agente instrua, o guarda-chave dizia: “Vai lá, abre a chave pro desvio, deixa reta, não sei o quê” – esse cara é que ia fazer a chave. E outra obrigação dele era, de noite, sinalizar a entrada em outra chave. Tinha aquelas lanternas antigas, que usam até para decoração hoje; o cara ia acender uma lamparina: não tinha nem luz elétrica, acendia a lamparina. Se tinha o sinal verde, era sinal que o trem podia passar pela linha; se tinha o sinal amarelo, era que ele tinha que entrar no desvio devagarinho; se o sinal era vermelho, ele tinha que parar. Mas, de noite, esse funcionário era responsável por essa lamparina ficar acesa nas duas chaves. No começo era fácil o negócio, porque os trens eram pequenos e os desvios eram pequenos. À medida... Até um trecho interessante: à medida em que os trens foram crescendo de comprimento, esses desvios também foram crescendo pra comportar um trem, para o trem entrar no desvio e o outro passar. Então, à medida que foram crescendo, esses desvios passaram do comprimento inicial, que era de

trezentos, quatrocentos metros, e foram para 1500, quase dois mil metros. Com isso, o guarda-chave ficava doido, de ir de um lado pro outro. Então, o que foi feito? A grande solução da época: deram uma bicicleta para cada guarda-chave (riso), pra ele fazer isso. Deram uma bicicleta. Então ele ia de bicicleta para fazer as chaves, acender a lamparina, essa coisa toda. E o fato mais interessante é que, quando acabou isso... Com a sinalização acabou tudo isso, então essa função de guarda-chave foi extinta. Mas esses guarda-chave entraram na Justiça do Trabalho requerendo um auxílio, que na justiça foi chamado de 'Auxílio Bicicleta'. Eles ganharam, na Justiça, um aumento de salário, que eles diziam que era um 'auxílio-bicicleta'. Um fato bastante interessante.

P/1 – Ocorriam muitos acidentes?

R – Por causa da precariedade da linha, em si... Foi como eu te falei. No primeiro mês que eu estive lá, dormi dez dias em casa, quase desisti de ser engenheiro ferroviário. Os outros vinte [dias]... A minha mulher ficou... Uma das obrigações do residente era a de, sempre que tivesse um acidente, ele tinha que ir lá ajudar. Acidentes podem ser de diversos tipos; é descarrilamento, tombamento... Tem acidentes menores, maiores. Mas o engenheiro residente era sempre comunicado do acidente e tinha que ir lá. Nesses duzentos quilômetros que ele tomava conta, ele tinha que ir lá. Era chuva, sol, noite, dia: ele tinha que ir lá para desimpedir a ferrovia para os trens poderem passar. Isso, no começo, havia muito acidente; tanto que, nos primeiros filhos, minha mulher, nos anúncios de maternidade... Foram os conhecidos que foram levar ela para a maternidade, porque as primeiras vezes não pude nem levar ela pra maternidade. Aniversário meu, de filho meu, não pude ir porque estava em um acidente. Tinha muito disso. Isso era um tipo de acidente devido à precariedade das linhas, mas esse acidente de licença, que eu te disse, de um agente passando telegrama pro outro, também coagiam para acidente. Vamos dizer, este agente aqui se comunicava com o este, perguntava pra este, pelo telégrafo: "Você não tem nenhum trem passando aí? Posso mandar o meu daqui?" Então havia casos em que o cara dizia assim: "Não, não tem nenhum". Mas tinha os que se chocavam de frente por causa do licenciamento errado. Além desse negócio de licença, nós tínhamos, em Vitória, o que a gente chamava de 'Centro Seletivo', pra você ter um controle de todos os trens da ferrovia. Era um gráfico onde você tinha, na horizontal, as distâncias – eram as estações todas. Aliás, na horizontal, você, tinha hora... Não, na vertical você tinha distância, e na horizontal você tinha hora. Então, toda vez que passava um trem na estação, além dessa licença, uma das obrigações do agente era telefonar para esse Centro Seletivo. O cara traçava nesse gráfico o trenzinho... Chegava no fim do dia, tinha os trens todos traçados naquele gráfico. Trem de passageiro era uma cor, de minério era outra, trem de carga era outra. E no dia anterior eles faziam um planejamento naquele gráfico. Se pudesse cumprir o planejamento, tudo bom; se não pudesse... Isso é o que era antigamente, tudo com aquele sistema precário de comunicações.

P/2 – Teve algum acidente que te marcou? Alguns onde vocês tiveram um trabalho muito intenso?

R – Muitos acidentes leves; muitos, muitos, muitos. Eram assim, de tombar, tombamento de trens assim, com setenta, oitenta vagões, tudo tombado.

P/1 – Carregava gente?

R – Carregava minério, normalmente era minério. Trem de passageiro, que eu me lembro, só uma vez teve um acidente – sem vítima fatal. Nunca houve acidente com trem de passageiro, mas esses acidentes ocorriam muito com trem de minério, que são mais pesados. Eu assisti grandes tombamentos, cinquenta, sessenta. Inclusive, não me lembro qual foi o ano, acho que foi em 1978, houve uma grande enchente que alagou toda a ferrovia. Toda não, parte da ferrovia. Houve tombamento de locomotiva, a gente teve que dar assistência de helicóptero. Acidentes ocorriam muito, até determinada época. Depois... Hoje em dia é raríssimo. Hoje em dia, eu digo, desde que eu saí. Eu saí da Vale em 1991. Agora, conversando com um colega, é muito raro ter algum acidente. Às vezes dá algum, mas é muito raro, porque o sistema da ferrovia foi melhorado. O sistema de comunicação, sinalização, essa coisa toda. Hoje em dia é muito difícil de ocorrer, mas naquela época o pau comia.

P/2 – Tinha vítimas?

R – Não, normalmente não tinha vítimas. Era só o...

Fita 2 (sem continuidade)

R – ...Vagãozinho chamado de 'caboose', onde ia um funcionário que chamavam de 'guarda-freio'. Pra que isso? Caso houvesse algum problema... O trem era muito longo, trens mais modernos, com mais de 1500 metros de comprimento. Então aquele cara lá atrás, com o trem que o maquinista, na frente, não pudesse ver, esse cara... A função desse cara era essa: quando não tinha caboose, o cara ia dentro de um vagão. No vagão ele fazia uma espécie de nininho de grama, não sei o que, e ficava ali. Inclusive, houve casos – que os caras contam – que parecem histórias, em que o trem perdeu um vagão, foi encontrar lá na frente. Tudo isso é mentira. Havia casos folclóricos. Depois, com a sinalização, acabou tudo isso. A sinalização foi a grande modernização. Não só a sinalização, mas a duplicação. Mas nós, na nossa época, tivemos casos... É interessante, isso é um passado que é só para a memória, porque hoje em dia a gente conta para essa moçada nova que diz: "Isso é saudosismo".

P/1 – Em relação à duplicação: você participou da duplicação de linha?

R – Eu fui chefe do grupo por quatro anos, participei ativamente da duplicação da linha. A duplicação começou... Em 1971 começaram os estudos da duplicação – duplicação e sinalização. Antes da duplicação, fizeram outros serviços, como retificações, aumento de parque. Mas a capacidade da linha, em 1970, 71... A gente chama de 'capacidade da linha' o que ela pode transportar normalmente. Esse transporte depende do número de trens que podem estar na linha no mesmo instante. Então, capacidade de linha é o que ela pode transportar. Quando nós chegamos, no fim de 1970, uma linha, sem estar duplicada e com velocidade dos trens limitadas a sessenta quilômetros por hora, e os comprimentos dos trens limitados a 160 vagões, o máximo que a gente podia chegar com linha sem duplicar seria a 45 milhões de toneladas por ano. Mas já existiam perspectivas de vendas de minério e outras coisas que iam muito mais longe. Então, como é que você ia fazer para

transportar o que ultrapassasse dos 45 milhões? Surgiu até a ideia de fazer um mineroduto – imagine –, naquela época. A pelotização de um porto, perto de Vitória, depois de Guarapari – não sei se vocês conhecem –, o transporte de minério é feito por mineroduto, é dentro de um tubo de nove polegadas. A água é misturada com o minério, essa água cai num depósito e o minério vai pro fundo. Minério bem fininho, porque tem que vir em suspensão na água. Aí tira esse minério e faz um pellet. Chegaram a pensar nisso, mas como o minério da Vale era granuloso, era difícil de fazer esse negócio, então, a única solução pra você passar dos 45 milhões e cumprir os contratos de futuro, vamos dizer assim, foi decidir fazer a duplicação. Por isso estudos. Você, fazendo a duplicação e a sinalização, o que você iria ganhar? Iria ganhar em capacidade. Inicialmente, por essa duplicação, pelos estudos, chegaria a uma capacidade de 120 milhões de toneladas. Com isso, teria que crescer a mina, o porto. Tudo isso... Você teria que adaptar o sistema todo para chegar aos 120 milhões. Começou-se a duplicação, a sinalização, e acabou, parece, em 1977, 78, se não me engano. E nós ficamos com essa capacidade. Hoje a capacidade já está em 140 milhões. Foram feitas outras melhorias, não só na ferrovia, como nas minas. A Vale não ficou só com Itabira, ficou com outras minas em outras regiões. O porto mesmo, fizeram _____ . No próprio pátio de Tubarão foi feita uma série de melhorias para chegar a essa capacidade. Além disso, o transporte de mercadoria aumentou muito.

P/2 – A duplicação ficou a cargo de quem? De qual departamento?

R – A duplicação, na época que o presidente era o _____, foi feito por um grupo que se chamava GTSO [Grupo de Trabalho de Sinalização e Obras]. Foi feito um grupo de trabalho com a finalidade específica de fazer essa duplicação, e o pessoal que saiu nesse grupo normalmente era o pessoal originário da via, da via permanente que eu falei. Então foi formado um grupo de duplicação que fazia os contratos de obras, compra de matéria, etc. Esse grupo foi criado só para fazer a duplicação e a sinalização. Quando a duplicação estava quase acabando... Quase acabando não, estava com 70%, mais ou menos, quando o colega que chefiava o grupo saiu porque veio trabalhar na Rede Ferroviária Federal, então eu assumi esse grupo, até acabar a duplicação e a sinalização, quando se extinguiu esse grupo. Então foram contratados engenheiros, foram comprados equipamentos para fazer... Equipamentos de terraplanagem. Mas a maioria da obra foi feita empreitada, de modo que foram feitos túneis, melhoria de rampa. Inclusive, nós passávamos por dentro da cidade de Colatina. Algumas cidades se desenvolveram ao lado da ferrovia, e era um empecilho para a ferrovia e para a própria cidade – em Colatina principalmente. Você passava na rua principal de Colatina, era a segunda ou terceira cidade do Espírito Santo, então você tinha que passar com o trem devagarinho – passava no meio da rua. Aí nós tivemos que fazer uma variante para passar por fora da cidade de Colatina. Foram feitos túneis, essa coisa toda, e aproveitamos pra fazer a duplicação. E assim como outras variantes, rampas foram feitas durante a duplicação da ferrovia. O que você ganhou com isso? Ganhou esse aumento de capacidade.

P/2 – Não teve que parar a ferrovia nenhuma vez? Foi feita com ela...

R – Não, não, com ela funcionando.

P/1 – É isso que eu ia perguntar. Como é que aconteceu isso? Vocês trabalhavam e duplicavam...

R – Você tinha uma aqui e fazia do lado.

P/1 – Paralelamente.

R – Fazia paralelamente, do lado, e evidentemente aquele trecho em que você trabalhava, quem estava fazendo a operação dos trens tinha conhecimento daquele trecho que estava duplicando, então eram tomadas precauções de sinalização, o trem passar mais devagar... A não ser naqueles pontos onde você se desviou da linha existente e fez outras variantes. Mas tiveram casos em que você fez do lado da outra, foi feito do lado, sem problema. Tudo o que se faz... Você tem uma rodovia, quer fazer outra do lado, faz a terraplanagem do lado e coloca pavimentação. Ferrovia faz a mesma coisa.

P/1 – E você acompanhava cotidianamente as obras? Você morava onde, nessa época?

R – Morava em Vitória. Nessa época eu já não... Acompanhava quando eu entrei, mas nessa época eu já não trabalhava. Na minha agenda na ferrovia, eu acho que trabalhei em todos os setores da ferrovia. Não sei se vale, mas eu comecei a trabalhar na via permanente na segunda residência lá em Valadares. Depois eu vim para a primeira residência em Vitória. Trabalhei numa oficina de manutenção daqueles equipamentos que fazem manutenção de linha – isso por uns dez anos –, depois eu fui transferido para um outro setor, que naquela época se chamava Assistência de Serviços Complementares. Já era uma coisa bem diferente o que eu fazia lá. Era toda a parte... Era completamente diferente do que eu fazia na via permanente. O que era, nessa Assistência de Serviços Complementares: contabilidade, custos, orçamento, administração de pessoal, treinamento, serviço médico, almoxarifado, tráfego comercial, engenharia industrial. Trabalhei ali durante oito anos. Depois disso, criaram uma gerência... Aí passou a ser gerência. Naquele tempo era assistência, depois passou a ser gerência geral. Aí criaram uma gerência geral de mecânica. “Olha o Pippe aí. Já está com quase vinte anos, vai lá você que já tem experiência gerencial, não é mecânico mas tem experiência gerencial.” Inclusive estavam acabando a oficina de locomotivas de Tubarão. Então eu fui pra essa área de mecânica, onde tratava de manutenção e reparação de locomotivas, manutenção e reparação de vagões, manutenção e reparação de máquinas de linha. Eu trabalhei nesse setor de mecânica por sete ou oito anos.

P/1 – Mas esse setor era um setor em Vitória?

R – Em Vitória. Depois de Governador Valadares eu só fiquei em Vitória, aí trabalhei nesse setor de mecânica. Eram só oficinas – oficina de locomotivas, oficina de vagões: para cada setor tinha essas oficinas. Trabalhei aí sete ou oito anos.

P/1 – Coordenando?

R – Era o gerente geral. Tinha o gerente de cada uma dessas áreas, e eu era o gerentão, o gerente geral. Depois de sete ou oito anos, eu saí de lá e voltei para uma outra gerência, que se chamava ‘Gerência de Apoio Operacional’. Nessa Gerência de Apoio Operacional voltei para aquela área que tratava de administração de pessoal, transporte de pessoal, refeitório, almoxarifado, orçamento, contabilidade, custos. E aí eu encerrei minha carreira na Vale, como gerente de apoio operacional. Então eu passei... Quando eu estava na Assistência de Serviços Complementares, que eu acumulei, durante três anos, o comando do grupo de trabalho de duplicação e sinalização. Então praticamente eu passei por todas as áreas da ferrovia, só não trabalhei na área operacional, que faz a operação dos trens. Mas nas outras áreas eu trabalhei em todas. Em termos de ferrovia, eu.. Além de dar aulas.

P/1 – Tinha alguma que você gostava mais?

R – Olha, eu acho que eu gostava... Sempre gostei mais, me sentia mais no meu ninho quando trabalhei nessa parte de manutenção da via. Manutenção, construção da via. A gente fez grandes coisas nesse estaleiro de solda, que foi dessa época que foi feito. Ramais, ramal de estrada. Mas era onde eu me identificava. Como engenheiro, minha engenharia era ali. Agora, outra era administrativa, outra era mecânica: aí eu estava mais ou menos fora do meu ninho, embora eu atuasse como gerente. Mas, dentro da engenharia, o que eu mais gostei foi essa parte de via permanente, de manutenção da via.

P/2 – Vamos entrar um pouquinho no perfil dessa mão de obra da ferrovia, que mudou muito ao longo do tempo.

R – Ah. Sim claro. No início, quando a gente chegou, a mão de obra realmente era muito precária, principalmente na área que eu trabalhei, de via permanente. A maioria [da mão de obra] era quase que analfabeta, ou semianalfabeta. Inclusive tinha turmas de manutenção de via, tinha que fazer uma apropriação de serviço, um apontamento, e o chefe não sabia fazer. Ele ia pra casa e era a mulher dele que fazia, coisas desse tipo. Mas depois esse pessoal todo começou a ser treinado. Houve muito treinamento, e os cargos mais qualificados foram ocupados por caras com curso de SENAI, curso de escola técnica. Foi melhorando gradativamente. Realmente, no início, o pessoal era semianalfabeta, analfabeto. Até em termos sociais, era um pessoal que vivia em casas de turma. Era meio confuso, o negócio. Eu tenho uma história interessante sobre isso. Eu, como engenheiro, uma vez recebi um memorando do chefe da turma de um determinado setor, porque uma turma dessas – tinha uma turma a cada dez quilômetros – tinha dez casas de família. Dois camaradas de uma turma dessas resolveram trocar de mulher. Como a mulher de um deles era um pouquinho mais bonitinha, ele teve que dar de volta uma espingarda e mil cruzeiros, naquela época. Depois de certo tempo, recebi um outro memorando... Eu devia ter guardado... Recebi um outro memorando em que os caras resolveram destrocá-la, mas aí o outro cara não devolveu a espingarda e nem os mil reais. Foi a maior confusão (risos).

P/1 – A mulher troca.

R – “Agora, como eu aproveitei a sua, agora não devolvo a espingarda e os mil reais”. Eram questões assim, desse nível.

P/1 – Mas eram bons empregados? Conheciam a profissão?

R – Conheciam a prática, a profissão. Era um pessoal bem comandado, pessoal que tecnicamente sabia, na prática. Como naquela época, no começo era mais manualizada, a coisa, então era um pessoal que realmente podia executar aquele tipo de serviço. Depois que as coisas foram se mecanizando, a eletrônica entrou em foco, aí, é lógico, havia um treinamento do pessoal para acompanhar essa coisa.

P/1 – E com essa modernização teve muito desemprego? Algumas pessoas perderam? Algumas funções acabaram?

R – É, houve, com a sinalização e a duplicação... Por exemplo aquele caso que eu contei do guarda-chave nas estações. Aquilo acabou tudo com a sinalização, os caras tiveram que ser remanejados para outros lugares, ou aposentados, com o ‘Auxílio Bicicleta’. Aquele cara do caboose, que ia lá no fim do trem... O guarda-freio também foi uma função que acabou. Então os caras tiveram que ser aproveitados em outras funções – maquinistas, por exemplo. Antigamente, no trem, eram dois: um maquinista e um auxiliar. Com o tempo, e também com a modernização, ficou sendo só um maquinista operando o trem, então aquela função de maquinista-auxiliar também se extinguiu. Mas, por tradição, antes da privatização, a Vale – como todas as outras empresas – não... Havia um aspecto, eu acho, mais humano e social. A gente conhecia o pessoal todo, até colegas engenheiros. A gente sabia da vida deles, da família, dos filhos deles. Então você, antes de botar um cara na rua da amargura, você pensava duas vezes. Nós tínhamos poucas demissões, era mais ou menos uma tradição gerencial. Não digo que esteja certo ou errado, tanto que, antes da privatização – evidentemente –, a Companhia resolveu diminuir os seus quadros, ela deu incentivo para a aposentadoria. Com a privatização, reduziu em trinta ou 40% o pessoal, porque, naquela época, além do lucro – porque a Companhia dava lucro –, a gente visava também esse lado social e humano. Tanto que, com a privatização, os lucros quintuplicaram, ou triplicaram. Havia esse aspecto. Certo ou errado, era uma coisa da época.

P/2 – Tecnologia? Como é que era um pouco antes da... A troca da tecnologia por outra tecnologia, o que vocês aplicavam?

R – Bom, como eu te falei, em termos de tecnologia nós fizemos uma grande... A gente conseguiu elevar essa capacidade, modernizar a ferrovia e a Companhia toda – mina, porto, e tal. Uma coisa que a gente tinha muito tinha termos de tecnologia, era o intercâmbio internacional. Como eu te falei, graças à Companhia, viajei para a Austrália, África do Sul, Canadá, Estados Unidos, Europa, justamente para conhecer ferrovias – no meu caso era ferrovia, também tinha coisas de mina, porto. A gente viajava, conhecia esses centros mais adiantados e buscava essa tecnologia. Em termos nacionais, a gente tinha também muito intercâmbio com o pessoal das ferrovias brasileiras, mas havia um sério problema... Eles até tinham certo ciúme da gente, porque eles tinham bons profissionais, mas não tinham dinheiro para fazer, porque o governo nunca colocou muito dinheiro nas ferrovias, no sistema ferroviário. E na Vale nós tínhamos dinheiro porque havia retorno, era uma ferrovia que daria retorno. Embora, como

eles tinham bons técnicos, a gente trocava muita tecnologia. Mas esse tópico de tecnologia... É até interessante a gente citar alguns casos. Por exemplo, na década de setenta foi feito o que se chamou de (Sicoob?)

– eu já trabalhava nessa área administrativa. (Sicoob?) foi um sistema de integração de contabilidade, orçamento e custo. Sabe quem fez esse estudo? Só pra citar o caso, foi o ministro (Dias Reis?), que depois foi presidente da Companhia. Foi ele. Ele tinha uma firma que fez esse serviço de (Sicoob?). Foi uma grande coisa de modernização. Eu me lembro que eu trabalhava em um prédio da cidade, e o primeiro computador que a Companhia teve foi aquele computador de válvula, computador de pequena capacidade, mas funcionava à válvula. Depois vieram os outros computadores, e hoje os sistemas são de circuito integrado. Mas o primeiro computador foi um computador à válvula, e antes do computador o sistema todo era controlado pelo Sistema Power de contabilidade. Era um fato interessante, [que], por exemplo, na década de sessenta, o pagamento do pessoal era feito por esse sistema Power, era feito em envelopes. Se, por exemplo eu ganhava, não sei, dois mil cruzeiros, esse dinheiro era colocado no envelope de cada um. Para receber o salário da gente, a gente recebia esse envelope; ia lá, contava o dinheiro e conferia. E havia, naquela época, o que se chamava de ‘trem pagador’. Esse trem pagador saía de Vitória e ia parando em todos os locais da ferrovia, onde tinha gente da ferrovia. Quando ele chegava, o trem, todo mundo ia lá e recebia o envelope. Era o famoso trem pagador.

P/1 – Do [Ronald] Biggs (risos).

R – Mas tinha muito agiota atrás do trem, eu vi.

P/1 – Você via muito isso?

R – Vi muitos casos problemáticos.

P/1 – Conta um caso pra gente?

R – Eu não me lembro não. Mas esse trem pagador era um ‘troço’ característico. Além desse trem pagador, tinha um trem que a gente chamava de Trem de Comissões de Inquérito. Então tinha uma comissão de inquérito, que tinha um chefe da comissão de inquérito e três outros componentes. Toda vez que ocorria um problema na ferrovia – seja um problema técnico, de acidente, seja um problema de pessoas –, essa comissão de inquérito tinha um trem que ia ao longo da linha, chegava no lugar onde ocorria aquele fato e ali as pessoas prestavam depoimento. O cara pegava o depoimento, davam a conclusão do inquérito, mandava pro serviço jurídico e... O trem da comissão de inquérito. Inclusive, o chefe da comissão de inquérito, o apelido dele era caveirinha, porque estava lá para fazer a caveira dos outros. Vamos ver o que mais a gente pode lembrar de fatos...

P/1 – E o chulé?

R – Projeto chulé, que a gente chamou. Foi quando a gente começou o projeto, quando se pensou em iniciar o projeto lá de Carajás, não havia... _____ foi fundada a Alcan, que era uma empresa que ia cuidar do projeto, então eles convocaram o pessoal que tinha experiência em ferrovia e iniciaram o projeto. Mas não tinha levantamento de nada. Era na Amazônia, ferrovia de novecentos quilômetros. Então se conseguiu um levantamento, parece, que com o sistema Radam, americano, que fazia o levantamento por satélite e descobriram que eles não pegaram aqueles mapas que eles conseguiram desse projeto Radam, e colocaram numa sala – era do tamanho da sala. Ai a turma entrava de... Tirava o sapato, [entrava] de meia. O primeiro traçado dessa ferrovia foi em cima desse... É claro, bem precário. Depois mudou muito. Mas como a turma ia, pisava, então chamava de projeto chulé. Teve várias opções para o projeto Carajás, várias opções de porto, mas esse primeiro projeto foi feito assim. Não foi feito levantamento, essas coisas todas.

P/1 – A ferrovia é um lugar de muitos casos, troca de histórias ?

R – Não. Tem muita coisa justamente por causa dessa mescla de culturas. Inclusive tem livros por aí. Não sei se na Vale alguém chega a algum livro, mas nessas ferrovias como a Central do Brasil, tem um livro desses casos que acontecem, como esses que eu contei aí. Tem muita, muita. A gente mesmo, entre colegas, ia lembrando, relembra muitas coisas que aconteceram – mais problema cultural. Hoje não, hoje você... Antigamente você, na ferrovia você tinha contato com todo mundo, você viajava. O residente viajava, então ele tinha contato com os agentes, com o guarda-freios, com o chefe de turma, mestre de linha. Aquilo ali era uma família, você conhecia todo mundo. Com a modernização, com a automatização, duplicação, sinalização, acabou esse grande contato humano. Essa foi uma grande... Aliás, toda automatização traz esse ônus. Então aquela época poética que nós vivemos, aquilo acabou, com a modernização.

P/2 – E invenção de funcionários, tinha muito _____? Às vezes uma solução tecnológica ser bolada pelo próprio...

R – Sim, muita, muita coisa. Inclusive foi criado esse grupo de... Me fugiu o termo. Grupo de... Que faz bolar as coisas em oficinas. Nesse grupo eles criam essas inovações, e depois, durante o ano, é premiado o melhor trabalho. Ainda existe, eu acho que, na Companhia. Não me lembro como é o nome, mas é uma técnica badalada.

P/2 – ‘Qualidade’?

R – ‘Qualidade’. Qualidade, exatamente.

P/2 – GQT [Gestão da Qualidade Total]?

R – GQT, exatamente. Tem muitos desses grupos aí. Muitas coisas surgiram, inovações em vagões, locomotivas, e na própria ferrovia, na linha,

em escritório. Muita coisa partiu desse GQT, e partia mesmo, às vezes, de pessoas. Essa pessoa que você falou, _____, era um grande bolador de coisas. O Eliezer mesmo era um cara que bolava muita coisa. Depois você executava. Tem gente que tem espírito pra esse negócio, havia muito disso.

P/1 – Mas, por exemplo, havia caso de empregados – pessoal mais braçal – criarem alguma coisa que melhorasse, vamos dizer assim, o andamento das atividades de vocês?

R – Tinha, tinha bastante. Isso você via principalmente em oficina. Nesse serviço assim, de linha... Você vê muito em oficina de manutenção de vagões, de locomotivas, criar uma ferramenta, ou criar uma peça, um negócio. Vem de funcionário, além de ter esse grupo GQC, e essas coisas todas.

P/2 – E o seu envolvimento com o projeto Carajás? Quer dizer, esse projeto teve seu envolvimento?

R – Não, nós não tivemos... Nós acompanhamos porque na época eram colegas nossos. Inclusive o (Marildo?), que já deu depoimento aqui, até participou, saiu da residência para cuidar desse projeto, especificamente. Mas nós participamos indiretamente – diretamente nós não participamos. Depois da ferrovia construída, às vezes a gente conseguia fazer uma transferência de tecnologia para lá, em termos de trilhos, de linha, de vagões, de locomotivas. Mas eu, pessoalmente, não tive participação no projeto Carajás.

P/2 – O negócio de Carajás foi praticamente da Vitória-Minas?

R – Foi, basicamente da Vitória-Minas. Não só da Vitória-Minas, como do... Porque lá foi feito um complexo mesmo: mina, estrada e porto. Então o pessoal da mina – aquele pessoal lá de Itabira – desenvolveu, praticamente, o complexo: ferrovia, participação do nosso pessoal da ferrovia, pessoal que saiu da ferrovia com consultoria, essas coisas todas... E o pessoal do porto em Vitória, que contribuiu com tecnologia daqui pra lá. É lógico que algumas coisas lá têm suas características mais específicas de lá, e outras daqui. Por exemplo, a ferrovia lá é bitola larga, é bitola de um metro e sessenta, a daqui é de um metro; o porto tem problema da maré que tem sete metros de variação, então lá é complicado para operar aquele porto. Mina lá é diferente da mina [daqui]. E no fundo, todas as tecnologias foram, praticamente todas, com o auxílio de consultorias levadas daqui para lá.

P/1 – Existe muito intercâmbio entre esse grupo de ferrovias com o pessoal do porto, de mina?

R – ... Deu depoimento aqui: doutor João Carlos Linhares, era o diretor operacional. Ele era responsável pela mina, pela estrada e pelo porto, e junto dele tinha um grupo que coordenava esses três setores. Todos os setores tinham que ser interligados, porque... Inclusive os navios. Está chegando um navio, o navio vai carregar o minério tal, o minério de tal tipo. A mina sabia que o navio ia chegar e que ia carregar tal tipo de minério, então ele tinha que transportar aquele minério. O porto tinha que estocar esse minério, carregar o navio, então tinha que ter uma interligação muito grande entre os três setores, principalmente em termos...

P/1 – Você participava disso?

R – Participava. Sempre havia reuniões em termos de o que se fazia em Vitória, ou em Itabira, no porto de Tubarão. A gente participava. Participava pessoal da estrada, pessoal do porto, pessoal da mina. Constantemente havia essas reuniões para avaliar.

P/2 – Tinha briga?

R – Tinha. Dentro da própria estrada, às vezes. Havia briga entre os setores de dentro da própria... Não era briga, mas a mina com a estrada era até um negócio bastante sério. Não havia, no começo, uma... Com o porto não, porque o pessoal do porto já era junto da estrada. Foi um cara da estrada que foi o primeiro superintendente. Mas na mina havia uma rixa bastante grande, até que um dia decidiram resolver essa rixa e o doutor – me lembro disso – Raimundo Mascarenhas, que é o atual o presidente, foi ser superintendente das minas. Aí ele acabou com o negócio e, como o pessoal fala, se enquadrou (risos).

P/1 – E em relação à greve na estrada, do pessoal? Você presenciou?

R – Era muito comum, demais.

P/1 – Na parte de negociações?

R – Demais. Sindicato lá era fortíssimo, originário da CUT [Central Única dos Trabalhadores], e o problema lá era... Fizeram muitas greves, e a gente participava das negociações. Mas as reivindicações do sindicato sempre eram trazidas aqui para a administração central, não éramos nós que resolvíamos as reivindicações do sindicato. Mas a gente intermediava essas negociações, principalmente eu, que estava nessa área administrativa. A gente participava desses problemas. Às vezes eles proibiam a entrada do pessoal pra trabalhar. Agora parece que diminuiu esse poder dos sindicatos, mas antes era muito forte. Tinha líderes, naquela época, que eram conhecidos da gente.

P/1 – Na Vale, quais eram as pessoas de ponta nos movimentos dos ferroviários, na sua época? Tinha algum líder ferroviário?

R – Tinha, tinha o presidente do sindicato. Eu estou pondo as pessoas na minha... Eu não me lembro o nome deles, mas os caras lideravam e eram eleitos. A de hoje eu conheço, porque naquela época já era a de hoje, e é uma mulher que é presidente do sindicato, uma tal de Janete

Venâncio. Era funcionária minha, que era telefonista, e hoje... Hoje não, há muitos anos ela é presidente do sindicato. Desde que eu saí, já faz uns quinze anos. Mas antes... Ah, tem um que chamava (Valcy Correia?), que era um líder, era um funcionário de contabilidade. Antes dele teve um que era maquinista, esse eu não me lembro o nome. A liderança deles era bem forte. Eram eleições, todo ano havia, de dois em dois anos, no sindicato, para eleger o presidente .

P/2 – Você ficou na Vale até quando?

R – Eu fiquei até janeiro de 1991. Entrei em 1960 e saí em janeiro de 1991: fiquei 31 anos, praticamente. Mas tinha tempos anteriores. Meu tempo de INSS [Instituto Nacional do Seguro Social] foi de quarenta anos, porque eu tinha [tempo] lá do Rio Grande do Sul, que eu trabalhei. Mas na Vale foram 31 anos. Aposentei em 91, com 58 anos de idade. Aí continuei dando aula, e em 1993 me aposentei na universidade, também com trinta anos de serviço.

P/1 – Federal do Espírito Santo?

R – É, Universidade Federal do Espírito Santo. E hoje a gente ainda participa... Como eu estava falando pra você, eu faço parte do Conselho de Representantes da Aposvale, uma associação de aposentados que nós temos, e nós fazemos... Temos uma sede em Vitória, temos uma sede em Itabira, uma sede em Valadares, uma em Belo Horizonte, e também uma sede central aqui no Rio de Janeiro. Isso aí congrega mais de dez mil aposentados. O Conselho de Representantes é formado por representantes de todas essas cidades que eu falei, e a gente se reúne aqui duas ou três vezes por ano com a seguinte finalidade: adiantar o orçamento da instituição para reivindicar coisas. É um órgão de fiscalização, de cobrar a Valia, de cobrar a Valia, da Vale, o direito dos aposentados – e tem a parte social. Nesta cidade também tem assistência aos aposentados e pensionistas que vão lá fazer trabalho. Tem jogos...

P/1 – E por que você se engajou nisso?

R – Porque... É uma pergunta que não tem uma pessoa... Não que eu seja melhor que ninguém. Não tem... Só uma ou duas pessoas são graduadas, que tem curso superior, o resto é tudo pessoal de educação média. Me convidaram um dia e já faz seis anos que eu estou lá para ajudar. “O pessoal aí está...”, tem que alguém ajudar. O pessoal normalmente aposenta, vai pra outra atividade, esquece todo mundo. Então, se eu puder ajudar em alguma coisa... E estou lá há seis anos, porque eles não querem deixar eu sair (risos). Todo ano a gente vem, a gente ajuda bastante. Todo ano a gente chama o pessoal da Valia, o pessoal do (PADE?) –que é o nosso plano de assistência médica –; Invest Vale, que é um negócio de ações. O pessoal vem, a gente dá uma demonstração de como é que estão andando as coisas

P/1 – Se aposentou mas ainda está ligado à Vale?

R – Não é bem à Vale. Estou ligado ao pessoal da Vale, ao pessoal antigo da Vale. Inclusive o sistema de aposentadoria mudou agora, o teto. A Vale não. Depois que eu me aposentei, o pessoal, na verdade, nunca mais... Depois que privatizou. Não porque... É que eu acho que a vida da gente tem etapas. Encerra uma etapa, uma etapa que passou, passou. A mesma coisa que jogo de tênis. No jogo de tênis tem que pensar no ponto que está jogando, não pode pensar no ponto que perdeu. Isso é uma coisa que eu aprendi com o tênis. Agora meu jogo é outro. A minha vida toda foi Vale, tudo que eu tenho, minha família, foi graças à Vale, que até hoje me dá – aposentadoria, essas coisas. A Vale, pra mim, foi a vida toda, praticamente.

P/1 – Como é o seu dia hoje, Pippe?

R – O meu dia, hoje? (risos) O meu dia, hoje, é o seguinte: de manhã eu levanto, tomo meu café; três dias por semana eu faço ginástica – musculação, ginástica –, nos outros dias eu caminho. Terça, quinta e sábado eu jogo tênis. Agora, de tarde, eu... Isso é de manhã, de tarde é sempre um pouco mais difícil, a gente sempre sai, tem alguma coisa pra fazer. Vai em um banco... Mas em termos de trabalho eu encerrei mesmo. Eu estou administrando meu ócio maravilhosamente. A minha mulher não deixa eu trabalhar: “Durante toda a vida você foi da Vale, agora você é meu. Meu e dos netos.” Porque é verdade. Quando eu chegava em casa, da Vale, em trinta anos de trabalho, eu chegava em casa nervoso, com os olhos injetados. Meu Deus, você administra 1500 homens: todo dia tem problema. Eu chegava em casa... Depois que eu saí, mudei completamente, serenei.

P/2 – Tem quantos filhos e netos?

R – Tenho três filhos: dois homens e uma mulher. E netos eu tenho três, também – dois filhos casados. Só um que não é casado ainda, o resto... Tudo com família estável, graças a Deus. Graças à Vale também, que permitiu à gente... Não dar uma vida de rei pra eles, mas pelo menos consegui dar uma boa educação.

P/1 – Qual é a profissão deles?

R – O mais velho é Educação Física. A menina é advogada e tem uma agência de turismo em Vitória, e o mais novo é advogado também, trabalha na Justiça do Espírito Santo.

P/1 – Pra finalizar, eu gostaria de perguntar o que achou de dar o seu depoimento para o projeto Vale Memória? O que acha da iniciativa?

R – Eu acho muito boa, principalmente pelo fato de vocês estarem lembrando de pessoas que, se não fosse essa iniciativa, estariam esquecidas. Essa é uma grande queixa do pessoal, principalmente esse pessoal antigo. A Vale foi privatizada e hoje nós somos meros... Não lembra mais o

que a gente fez, o que era, o que não era. Assim pelo menos está dando uma oportunidade dessas pessoas... E eu acho que foram as pessoas que construíram a Vale, mal ou bem, mas foram as pessoas que participaram, começaram com a Vale, desde o começo, até os nossos dias. Eu acho muito bom vocês terem chamado a gente para participar disso. Eu acho que é uma iniciativa muito boa, lembrar da gente.

P/1 – Você gostaria de deixar uma mensagem para os atuais funcionários da Vale? Ou futuros?

R – Eu acho que o pessoal da Vale, embora eu tenha pouco contato, acho que, sempre que possível, como nós fizemos, considere a Vale como uma coisa deles. E que eles tenham também orgulho de dizer: “A Vale está dando lucro, está progredindo e que nós estamos dando uma contribuição.” E que a Vale também reconheça que esse pessoal que está aí não seja olhado tanto como um fator econômico e só visem o lucro, o lucro, o lucro. Que ela pense também como a gente, que sentimos orgulho de estar na Vale, orgulho das coisas da Vale, nossa família participando de tudo isso; e que, dentro do possível, a empresa pense nisso também, humanize mais as coisas. E que esse pessoal vista a camisa como nós vestimos.

P/1 – Muito obrigada pela sua participação.

R – Eu é que agradeço.