

"Cheguei a ter 14 tratores Fiat de esteira"

Na entrevista a João Umberto Nassif, Armando de Andrade Algodual conta sobre o hobbie de colecionar veículos

Armando de Andrade Algodual nasceu a 17 de agosto de 1936 na cidade de Jaboticabal, filho de Jayme de Andrade Algodual, engenheiro agrônomo formado pela ESALQ - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz de Piracicaba e Zenaide de Andrade Algodual que tiveram dois filhos: Armando e Beatriz de Andrade Algodual.

Aos 14 anos o senhor já dirigia caminhões, de qual marca?

As marcas Ford e Chevrolet predominavam. Essas aventuras com veículos me traziam uma grande satisfação. Nessa época, ainda muito jovem, meu sonho era ter um caminhão ou trator. Morávamos em Jaboticabal embora nossa família era toda de Piracicaba. Periódicamente vinhamos visitá-los.

Até que idade o senhor permaneceu em Jaboticabal, em sua adolescência?

Permaneci até os quinze anos, saí de uma vida no campo e fui estudar em colégio de padres em Campinas, como interno no Colégio Dom Bosco. A minha adaptação foi difícil, com isso meu pai colocou-me no Colégio Mackenzie, em São Paulo, também como interno. Na verdade eu tinha uma vontade muito grande de ter a minha autonomia, foi assim que comecei a atuar em algumas atividades comerciais paralelas, em especial voltadas a veículos. Nesse período fui convocado para servir o Exército, o qual servi durante dois anos. Foi no Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (Cpor) de São Paulo, situado a Rua Alfredo Pujol, 681. Quando estava para dar a baixa houve a problemática de Jacareacanga. Na noite de 10 de fevereiro de 1956, oficiais da Aeronáutica insatisfeitos, liderados pelo major Haroldo Veloso e pelo capitão José Chaves Lameirão, partiram do Campo de Afonso, no Rio de Janeiro, instalaram-se na base aérea de Jacareacanga, no sul do Pará, e ali organizaram o seu quartel-geral. Quem tinha experiência não foi autorizado a deixar de servir o Exército.

O senhor era bom de tiro?

Na época o Exército estava em uma crise financeira muito grande, cada soldado podia dar dois tiros apenas. O fuzil era de 1908, então tive a sorte, sem falsa modestia, eu desenho muito bem, e escrevo com qualquer tipo de letra. Isso foi notado, e fui colocado em um cargo bastante importante, que é o protocolo. Com isso passei a ter um grande conhecimento da burocracia do Exército. Em lia toda a documentação que chegava e saía. Até pedido de casamento de oficial! Era soldado, poderia ser promovido a cabo, só que em situação de emergência seria o primeiro a ser chamado.

Nessa época o senhor morava em que local?

Minha família morava na Rua Martins Fontes, no centro de São Paulo, eu tinha que sair às cinco e meia da manhã, ia a pé até o ponto ônibus, lembro-me que nesse horário, as boates que existiam no centro de São Paulo, estavam encerrando as atividades, via aquela movimentação toda de clientes e moças que frequentavam a noi-

te, era uma cena curiosa, todos em aparente alegria e diversão enquanto ia para o quartel. Decidi mudar o meu trajeto, evitava passar em frente às famosas boates, mesmo que isso implicasse no aumento do meu percurso. O quartel era na situado a Rua Alfredo Pujol, 681, em Santana. Havia a possibilidade de dormir no quartel, cheguei a dormir diversas vezes, só que o conforto em casa era outro. Nessa época meu pai adquiriu um apartamento na Avenida São Luis. Era um bom apartamento. Só que a essa altura eu já não morava em São Paulo, estava envolvido com a terraplanagem. Sempre gostei de duas coisas: um bom carro (na época geralmente importado) e um bom sapato. São duas manias que eu sempre tive.

Qual era o sapato da sua preferência?

Eram os sapatos Bibo. Eram feitos sob encomenda. Fazia isso mas não sobrava dinheiro!

O senhor chegou a ter o tão sonhado caminhão?

Já com mais idade, tive uma empresa de terraplanagem, onde tinha caminhões e cheguei a ter 14 tratores FIAT de esteira. Além de jipe, picape, era uma empresa com 40 funcionários. Quanto maior o tamanho do empreendimento geralmente a qualidade de vida do empresário perde muito. As preocupações multiplicam-se. Nosso maior foco eram barragens e derrubadas de matas em fazendas.

Qual é o trator que mais atraiu no mercado?

O trator considerado como uma grande máquina, em todos os aspectos é o de marca Caterpillar, só que na época, ao meu ver, a manutenção do FIAT era cerca de um terço do valor, mesmo sendo tudo importado. Foi um período em que a receita e as despesas eram muito próximas, o resultado final era muito baixo. Acontecia coisas inacreditáveis, em determinada ocasião, o tratorista fazendo uma barragem caiu dentro da água com trator e tudo, ele sobreviveu, sem nada acontecer, ficou apavorado e sumiu. Ele estava em um local afastado, sozinho, nós simplesmente não conseguimos localizar o trator, até que quando baixou a água descobrimos onde estava o trator. Imagine tirar de dentro da água uma máquina que pesa de 14 a 15 toneladas. Foram engatados três tratores para puxar fora da barragem. Após a retirada, a máquina foi inteiramente desmontada para limpeza. Isso ocorreu nas imediações de Baurn. Era um período em que a formação profissional nessa área estava em seu início. Não havia profissionais com a mesma destreza que há hoje. Os acidentes envolvendo bens materiais eram reativamente comuns. Como o motorista de um caminhão que deu a marcha a ré sem observar que havia um carro parado atrás. O resultado foi a destruição de um automóvel Volkswagen de uma professora, com apenas 500 quilômetros rodados! Ela fez questão de um automóvel novo na cor que ela queria: um azul claro!

Trator dá muita manutenção?

É um equipamento utilizado em serviço bruto, não é como um automóvel ou um caminhão que sofre o desgaste natural. Já tive um conhecido que em um mês quebrou os cinco tratores de sua propriedade. Teve que parar o serviço, como consequência o prejuízo foi enorme.

O senhor é um apaixonado por carros, qual é o melhor carro em sua opinião?

Esse termo "melhor" acredito que não existe para nada! E nem o "mais bonito"! Em meu ponto de vista, gosto do carro charmoso.

O senhor gosta de motocicleta?

Eu morava em Barretos, meu pai pegou a representação da Lambretta. Vendi entre quarenta e cinquenta Lambrettas. O preço era relativamente alto. Nesse meio tempo, apareceu uma pessoa com uma motocicleta Indian, adquirei, e passei a andar com essa moto na cidade, torrei-me conhecido como "O Cara da Indian"! Era uma motocicleta de 1.250 cilindradas.

Era pesada?

Funcionando não pesa nada! Na estrada os guardas me paravam não para pedir os documentos, mas para ver a motocicleta, pos era linda! Cor preta, ano 1950, e a época era 1954. Algum tempo depois outros dois interessados conseguiram localizar uma máquina parecida e compraram. Ficamos em tres na cidade.

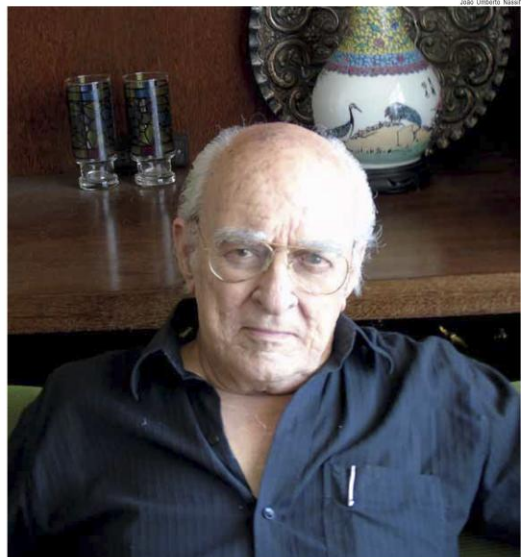
O senhor alguma vez caiu da motocicleta?

"Na época o Exército estava em uma crise financeira muito grande, cada soldado podia dar dois tiros apenas" da motocicleta?

Levei dois tombos feios. Um deles foi quando fomos a um site de um amigo, para chupar laranjinha, foram umas dez motos, em estrada de terra, fez aquele poeira, tinha um mata-burro com um buraco no meio, no meio da poeira não dava para ver nada, a moto ficou e eu fui! Outro tomba foi em um carnaval, tinha uma escola de samba desfilando no escuro, nós andávamos sempre quatro ou cinco motocicletas, meus amigos entraram e desviaram, eu entrei no meio do povão! Cai, machuquei o pé. Maquele tempo a importação era proibida, o negócio era comprar moto caindo aos pedaços e reformar. Eu trouxe a moto para São Paulo, veio em cima do caminhão e a estrada era de terra. A moto começou a fazer um barulho estranho, levei até a oficina do Edgard Soares, que era um piloto profissional de moto. A empresa existe até hoje.

O senhor é apaixonado por motores, já teve algum avião?

Meu pai teve três aviões. Quando terminou a Segunda Guerra Mundial, meu pai foi para os Estados Unidos, um fato muito comentado na região de Jaboticabal, naquela época meu pai foi o único homem a ir para os Estados Unidos. Seu objetivo era pesquisar sobre granja, uma vez que tinha o projeto de fazer uma. Com o final da guerra houve uma invasão no mercado de grandes



"Passei a ter um grande conhecimento da burocracia do Exército"

aviões, ele adquiriu um Stinson era um avião monomotor de asa alta, mais elegante que existia, o leme dele era igual ao da Fortaleza Voadora. Ele adquiriu com a intenção de alugar o avião, adquiriu um segundo com capacidade para dois passageiros e um Taylorcraft, também com capacidade para duas pessoas. Foi assim que ele montou uma empresa de taxi aéreo, ele era piloto, meu pai foi muito dinâmico. Havia muita preocupação do povo em voar, com isso meu pai acabou vendendo a empresa. Na Escola Agrícola de Jaboticabal havia um aeropor-tamento dentro da escola. Eram dois hangares, atualmente deve ter uma meia dúzia. Houve um período em que a Viação Aérea São Paulo (VASP) passou a descer lá, para testar, embarcavam dois ou três passageiros. Lembro que os aviões da VASP eram medonhos por dentro, já que eram os DC-3, dentro era tudo preto, tudo muito esquisito, dava uma péssima impressão e a VASP experimentou, viu que não dava certo. A primeira vez que aterrissou um avião da VASP a cidade inteira foi ver, lembro-me de um barbeiro chamado Luizinho, que me disse: "Eu não voou em uma coisa dessas cheia de arrebitos!" De vez em quando passavam dois aviões NA North American da FAB, onde faziam diversas acrobacias, Jaboticabal inteira saía para ver. O motor mudava de ronco, fazia tremer o que estivesse perto.

O senhor chegou a usar gasolina azul?

Em alguns carros, era obrigado a por senão o motor pifava. Meu pai comprou um Oldsmobile F85 compacto, uma beleza de carro, tinha um motor grande de alta compressão, só funcionava com gasolina azul, criou-se um problema, gasolina azul só tinha em São Paulo, teve que abrir o motor, aumentar o espaço da explosão para pegar a gasolina comum, toda a valentia do carro acabou.

O senhor chegou a usar?

Eu não, mas o meu pai teve. Chegamos a viajar com um carro a gasogênio saíamos de Piracicaba cedo e chegávamos à tarde em Jaboticabal, a estrada era de terra, o carro não tinha força nenhuma, deve dar uns 280 quilômetros de distância. Na última vez em que estive lá, tinham colocado o nome do meu pai em um hangar, esse hangar foi construído por eles. Meu pai era muito amigo de Auro Moura Andrade, que gostava muito de avião. Na inauguração do hangar, no cimento fresco, meu pai me pegou sem os dois sapatos e colocou os meus pés no cimento fresco. Deixou marcado lá, escreveu a data. O pessoal fez uma cópia em gesso, cortaram e deram-me de presente.

O senhor andou de carrinho de rolina?

Na escola tinha uma descida muito violenta, que o pessoal chamava de descida da mata, lá tinhamos carrinho de madeira, até as rodas eram em madeira. Tinha aproximadamente seis anos. Quando o carrinho atingia uma velocidade em que saía roda, ele se desmanchava.

O senhor teve uma infância muito feliz?

Você nem imagina como! Aque-la largueza com tudol

O senhor dormiu no Palácio do Governo?

O palácio era o Campos Eliseos, apenas almoçamos.

Como neto do governador o senhor sentia-se importante?

Não me lembro, mas acredito que não. Meu avô escreveu uns tres ou quatro livros sobre a sua vida. Tem meia página onde ele fala sobre mim. Fui seu primeiro neto. Quando estudei no Mackenzie eu frequentava a casa dele em São Paulo. Ele gostava de mim. Na época ele morava no Jardim Paulistano.

O senhor chegou a pegar a época do bonde em São Paulo?

Eu pegava para passear, era o famoso bonde "camarão". A corrupção era pouca, havia respeito, as mulheres andavam com roupa nas ruas. Havia poucos carros. Foi um período em que comprava-se

"Tive um conhecido que em um mês quebrou os cinco tratores de sua propriedade"

um carro, usava e vendia sem perder dinheiro, uma vez que havia poucos automóveis. Meu pai chegou a ter uma concessionária de automóveis Studebaker.

O sobrenome Algodual é em função do cultivo do algodão?

Dizem, não sei se é verdade. O sobrenome era Oliveira, o meu avô, pai do meu pai adquiriu uma fazenda grande e plantou só algodão. Ninguém queria plantar algodão. O pessoal dizia: "É o homem do algodão!" Existe uma fotografia de um Buick que pertencia a família, era o carro mais luxuosa da época.

