

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** MA-001 A / B

**Entrevistado:** Leonel de Oliveira e Souza

**Local da entrevista:** Avenida Getúlio Vargas, 23 – Centro – Mariana – MG

**Data da entrevista:** 23/03/2006

**Horário da entrevista:** 14h

**Duração da entrevista:** Tempo Total: 58min43seg – DVD / A: 54min41seg –  
DVD / B: 04min02seg

#### **Equipe do Vale Registrar / História Oral:**

**Supervisão:** Jason Barroso Santa Rosa

**Subcoordenação:** Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

**Entrevistadores:** Josanne Guerra Simões, Eder Donizete de Melo (monitor)

#### **Gravação das entrevistas:**

**Produtor:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Câmera:** Walfried Weissman (EMVIDEO)

**Eletricista:** Mauro Siqueira (EMVIDEO)

**Motorista:** Carlúcio (EMVIDEO)

**Equipamento utilizado:** Câmera Digital MiniDV

**Transcrição:** Eder Donizete de Melo

**Data da transcrição:** 16/04/2006

**Conferência de fidelidade:** Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

**Data da conferência:** 23/04/2006

**Pesquisa para notas de rodapé:** Elodia Honse Lebourg

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

**[Início da entrevista]**

**[DVD A]**

**Keka Simões** – Senhor Leonel, vamos começar com o senhor me dizendo seu nome completo.

**Leonel Souza** – Leonel de Oliveira e Souza.

**Keka Simões** – O senhor tem algum apelido?

**Leonel Souza** – Tenho. [riso] Beco.

**Keka Simões** – Beco?

**Leonel Souza** – [risos] É.

**Keka Simões** – Por que Beco?

**Leonel Souza** – Ah... Não sei.

**Keka Simões** – Onde o senhor nasceu?

**Leonel Souza** – Nasci em Acaiaca <sup>1</sup>.

**Keka Simões** – Qual é a data de nascimento do senhor?

**Leonel Souza** – Vinte... É dia... Dia 20 do oito de 1920. Dia oito... Não, espera aí... Dia oito de agosto de 1920.

**Keka Simões** – Como se chamavam os pais do senhor?

**Leonel Souza** – Bernardo de Oliveira e Souza e Risoleta Machado Sena.

**Keka Simões** – Seus pais trabalhavam em quê?

**Leonel Souza** – Meu pai era farmacêutico e minha mãe, professora.

**Keka Simões** – Quanto tempo o senhor morou em Acaiaca?

**Leonel Souza** – Até os treze anos. Com treze, eu vim para aqui.

**Keka Simões** – Ah... Veio para Mariana...

**Leonel Souza** – É.

**Keka Simões** – Qual foi o motivo que...

**Leonel Souza** – O velho<sup>2</sup> vendeu a farmácia de Acaiaca e comprou uma aqui, e nós viemos para cá. E arranhou transferência para minha mãe.

**Keka Simões** – O senhor lembra onde sua mãe dava aula aqui?

**Leonel Souza** – Ah, ela deu em diversos colégios, ginásios, não é?

**Keka Simões** – O senhor teve irmãos?

---

<sup>1</sup> Município de Minas Gerais.

<sup>2</sup> O entrevistado refere-se ao pai.

**Leonel Souza** – Tenho.

**Keka Simões** – Quantos?

**Leonel Souza** – Nós éramos seis. Faleceu um abaixo de mim, o José. Agora nós somos cinco.

**Keka Simões** – Em que eles trabalhavam?

**Leonel Souza** – Nós somos duas mulheres e quatro homens. A minha irmã mais nova é formada, é professora também. A mais velha é doméstica; estudou também, mas é doméstica.

**Keka Simões** – E seus irmãos?

**Leonel Souza** – Um era alfaiate, o outro trabalhava em escritório. O José também era alfaiate, depois foi trabalhar com o velho, largou a farmácia e foi trabalhar fazendo carvão para a Samitri<sup>3</sup>, em Pedra Corrida, perto de Governador Valadares<sup>4</sup>. Lá, ele ficou 17 anos mexendo com carvão. [riso]  
[emoção]

**Keka Simões** – O senhor trabalhou em algum outro local antes da ferrovia?

**Leonel Souza** – Não, não. Sempre na ferrovia.

**Keka Simões** – Quando o senhor começou a trabalhar?

**Leonel Souza** – Dia cinco de maio de 1939.

**Keka Simões** – Por que o senhor foi trabalhar na ferrovia?

**Leonel Souza** – Porque o velho não podia pagar mais estudo, então eu tinha que arrumar um serviço. Eu vim para cá e, depois do Ginásio, tirei o Tiro de Guerra. Depois, fui praticar na Estação para ser conferente.

**Keka Simões** – Conferente?

**Leonel Souza** – É. Trabalhava na Estação como agente<sup>5</sup>, conferente, essas coisas. Lá eu pratiquei durante seis meses, mas não dava vaga e não chamava para concurso. Aí abriu vaga na locomoção, em Lafaiete<sup>6</sup>: “Oh! Tem vaga para locomoção. Você quer ir?” Eu falei: “Ah vou, uai<sup>7</sup>! Eu preciso é trabalhar.” Fui para Lafaiete, eu e uns outros aí. Fizemos o exame, fomos aprovados e chamados: dia cinco de maio de 1939.

**Keka Simões** – Como foi esse exame?

---

<sup>3</sup> Minerações Trindade S/A.

<sup>4</sup> Município de Minas Gerais.

<sup>5</sup> Agente-de-estação, profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

<sup>6</sup> Conselheiro Lafaiete, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Variante do Carandaí, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>7</sup> Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

**Leonel Souza** – Era uma prova escrita, um ditado, as quatro operações e tinha também o... Como é que fala? Esqueço agora... Ah, esqueço!

**Keka Simões** – Não tem problema, não. Depois, se lembrar, o senhor fala.

**Leonel Souza** – Eu falo.

**Keka Simões** – Em qual cargo o senhor começou, efetivamente, a trabalhar?

**Leonel Souza** – Como ajudante de foguista.

**Keka Simões** – O que é ajudante de foguista?

**Leonel Souza** – É quem faz a lubrificação da máquina, enche o *tender* d'água, puxa o carvão para o foguista. É o auxiliar do foguista.

**Keka Simões** – Depois o senhor...

**Leonel Souza** – Depois de praticar, passei a trabalhar como foguista.

**Keka Simões** – E o foguista fazia o quê?

**Leonel Souza** – Ah... Fazia o fogo na caldeira [riso] da máquina para manter a caldeira sempre na mesma pressão da máquina. Essas máquinas pequenas dão 150 libras. E tinha que andar 149, 150. Passava de 150, tinha um dispositivo que descarregava o excesso, não é?

**Keka Simões** – Depois de foguista, qual outro cargo o senhor ocupou?

**Leonel Souza** – Abriu um concurso para maquinista<sup>8</sup>, em 1942. Eu fiz o concurso e passei.

**Keka Simões** – Como maquinista, o senhor já estava trabalhando em Mariana ou continuava em Lafaiete?

**Leonel Souza** – Eu continuei como foguista porque eles deram preferência aos mais velhos de casa. À medida que abria vaga, ela ia sendo ocupada por aqueles que, aprovados em concurso, tinham mais tempo de casa e idade. Eu só fui trabalhar como maquinista em 1943, quando também fui convocado para o batalhão de Ouro Preto, para a Guerra<sup>9</sup>.

**Keka Simões** – Para a Guerra?

**Leonel Souza** – É. Nós ficamos lá três meses. Aí teve uma circular do Ministro do Exército dispensando todos os ferroviários, e eu fui dispensado. Faltava uma semana para eu ir para a Bahia. [emoção]

**Keka Simões** – Então, o senhor voltou para a ferrovia?

---

<sup>8</sup> Profissional responsável por operar a locomotiva.

<sup>9</sup> Refere-se à Segunda Guerra Mundial.

**Leonel Souza** – Voltei para a ferrovia e passei a trabalhar como maquinista, porque já tinha vaga.

**Keka Simões** – O senhor fazia qual trecho?

**Leonel Souza** – Eu fazia o trecho Mariana – Ponte Nova<sup>10</sup>, Mariana – Belo Horizonte<sup>11</sup>, Belo Horizonte – Mariana, Ponte Nova – Mariana. Quando precisava, em Miguel Burnier<sup>12</sup> tinha uma máquina para fazer as manobras, [essas coisas]<sup>13</sup> e a gente ia para Lafaiete buscar vagões novos, lá na fábrica. Levava excesso de carga para Miguel Murtinho<sup>14</sup>, para Itabirito<sup>15</sup>... Era essa rotina.

**Keka Simões** – Depois de maquinista, o senhor ocupou algum outro cargo?

**Leonel Souza** – Não. Fiz concurso para fiscal de tração, fui aprovado, mas não cheguei a trabalhar. [riso]

**Keka Simões** – O que um fiscal de tração faz?

**Leonel Souza** – O fiscal de tração fiscaliza os maquinistas, fiscaliza tudo no trem que está circulando. Se desse algum defeito em uma máquina, ele ajudava o maquinista arrumar a máquina. Era o fiscal de tração.

**Keka Simões** – Como o senhor ia para a Estação trabalhar? O senhor morava perto, morava longe?

**Leonel Souza** – Eu morava aqui, perto. [riso] Era pertinho. Tinha um chamador, não é?

**Keka Simões** – Chamador?

**Leonel Souza** – É. Tinha um que trabalhava à noite só para chamar as equipagens que iam sair cedo. Chegava ali e me gritava. Quando eu não morava aqui – antes de fazer esta casa, eu morei na Avenida Manoel Leandro Correa – também meu quarto era o da frente, para facilitar a chamada. Aí ele chegava às quatro e meia, cinco horas, e chamava: “Ô, Leonel! Tá na hora! Pode levantar!” [riso]

---

<sup>10</sup> Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>11</sup> Capital de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>12</sup> Distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>13</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>14</sup> Localidade sujeita à confirmação.

<sup>15</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

**Keka Simões** – Qual era o horário de trabalho do senhor?

**Leonel Souza** – Tinha horário de saída do trem, não é? Agora, de chegada do trem não tinha. Por exemplo, eu saía com um trem de carga às cinco horas da manhã para Belo Horizonte. Às vezes, ficava com aquele trem o dia inteiro e a noite toda e só ia chegar no dia seguinte a Belo Horizonte, no Horto<sup>16</sup>, por causa dos cruzamentos, não é? Você chegava a Engenheiro Corrêa<sup>17</sup>, chegava a Caiapós<sup>18</sup>, e tinha que esperar o [trem de]<sup>19</sup> subúrbio sair, voltar... E você ia [morrendo lá]<sup>20</sup>. [risos]

**Keka Simões** – E lá dentro do trem, da máquina...

**Leonel Souza** – Dentro da máquina. Dormia, tirava uns cochilos, mas dentro da máquina.

**Keka Simões** – Como o senhor almoçava, jantava?

**Leonel Souza** – A gente levava. Por exemplo, eu saía daqui e já levava meu almoço pronto, uai! O pratinho já saía pronto. [riso]

**Keka Simões** – Dona Leda<sup>21</sup> era quem fazia?

**Leonel Souza** – É. Sempre tinha uma ajudante, não é?

**Keka Simões** – O senhor tinha direito a férias?

**Leonel Souza** – Tinha. Trinta dias de férias. E também... Por exemplo, eu ia a Ponte Nova e voltava aqui, ou ia a Miguel Burnier e voltava; no outro dia, estava de folga. Nunca você trabalhava seguido, não. Sempre tinha uma folga. Ia a Belo Horizonte, dormia lá e no dia seguinte voltava para Mariana. Aqui entrava outra equipagem, você ficava o resto da tarde e o dia seguinte de folga, e no outro dia você saía.

**Keka Simões** – Nesses dias de folga ou nas férias, o que o senhor gostava de fazer?

**Leonel Souza** – [riso] Ia descansar, não é?

**Keka Simões** – O senhor não gostava de encontrar os amigos?

**Leonel Souza** – Os amigos... Por exemplo, eu chegava cansado e estava procurando era um descanso para o dia seguinte. Às vezes, você estava de

---

<sup>16</sup> Horto Florestal, estação ferroviária pertencente ao Ramal de Belo Horizonte, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada no bairro de mesmo nome, em Belo Horizonte.

<sup>17</sup> Distrito de Ouro Preto, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>18</sup> Localidade pertencente a Pirapetinga, município de Minas Gerais.

<sup>19</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>20</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>21</sup> Dona Leda é esposa do entrevistado.

folga, e de manhã alguém chegava: “Ô, Leonel! A mulher de Fulano de Tal está doente. Ele não pode viajar. Você vai no lugar dele”. Pronto, a gente tinha que sair.

**Keka Simões** – Tinha que estar à disposição.

**Leonel Souza** – Tinha que estar à disposição. Sempre ficava mais à disposição da ferrovia. Em uma folga assim, ia ao cinema, à noite.

**Keka Simões** – O senhor gostava de cinema?

**Leonel Souza** – Ah! Gostava! [riso]

**Keka Simões** – Como era o cinema aqui?

**Leonel Souza** – O cinema era lá na Praça<sup>22</sup>, onde é o SESI<sup>23</sup>, não é? Era até bom, filme colorido, bons filmes.

**Keka Simões** – A que tipo de filme o senhor gostava de assistir?

**Leonel Souza** – Eu gostava muito do filme que toda semana passava um capítulo: [riso] seriado. Ah, eu gostava!

**Keka Simões** – A ferrovia fornecia algum tipo de auxílio ou benefício para os seus empregados?

**Leonel Souza** – Uma ocasião, tinha uma caderneta em que você punha a saída e a chegada do serviço. Você ia à Estação e o agente tirava as horas de excesso e te dava uma ajuda de custo de alimentação, para almoçar, para jantar. Mas não ficou muito tempo, não.

**Keka Simões** – E auxílio médico?

**Leonel Souza** – Tinha médico. Nós tínhamos a Caixa dos Ferroviários<sup>24</sup>, em Belo Horizonte. Era até muito boa.

**Keka Simões** – E o que a Caixa fazia?

**Leonel Souza** – O que você precisasse de saúde, de operações, tudo fazia por intermédio da Caixa dos Ferroviários.

**Keka Simões** – Em relação ao comércio, existia alguma vantagem? Algum lugar onde os ferroviários compravam mais ou onde se dava desconto, alguma coisa assim?

---

<sup>22</sup> Praça Gomes Freire de Andrade, no centro de Mariana.

<sup>23</sup> O antigo Cine-Teatro funcionava em um prédio que hoje pertence ao Serviço Social da Indústria, SESI/Minas.

<sup>24</sup> Essa Caixa funcionava como uma espécie de plano de saúde e aposentadoria: uma parte do salário do funcionário da ferrovia era descontada e revertida em assistência médica, para ele e a família.

**Leonel Souza** – Não, desconto não tinha. Mas existiam armazéns que vendiam a prazo, para você pagar no dia do pagamento.

**Keka Simões** – Como foguista e depois como maquinista, a quem o senhor era subordinado?

**Leonel Souza** – Nós tínhamos um encarregado do destacamento<sup>25</sup>: era um maquinista mais acima, sempre um titular. Quando nós entramos, era Central do Brasil<sup>26</sup>, e os maquinistas eram promovidos, eram titulares, tinham diplomas, o governo dava diplomas para maquinista. Em 1941, com Juscelino, veio a Rede Ferroviária Federal e esses títulos acabaram<sup>27</sup>. Mas aqui ainda havia uns cinco ou seis maquinistas titulares de quarta, de segunda: o Senhor Ernestino<sup>28</sup>, o Babá<sup>29</sup> (chamado de Babá), o Senhor Cesário<sup>30</sup>... Esses ficaram como encarregados. Eu trabalhei 10 anos como auxiliar do encarregado. O encarregado administrava tudo: tinha um acidente, o socorro ia, o encarregado ia. Quando ele tirava férias, eu – que estava como auxiliar – ficava como encarregado e arranjava um para ficar como meu auxiliar durante os 30 dias. Fiquei 10 anos aí.

**Keka Simões** – Além desses cargos, quais outros existiam? Que tipo de outros funcionários havia na Rede Ferroviária ou na Central do Brasil? Na Estação, por exemplo, quem ficava na Estação?

**Leonel Souza** – Quem ficava na Estação era o agente, o agente-chefe. Agora, existiam os conferentes que faziam todo o serviço de tirar licença para o trem. Hoje é tudo por telefone, mas antigamente era por telégrafo Morse<sup>31</sup>. Por exemplo, a gente ia daqui para Passagem<sup>32</sup> – o agente daqui fazia o pedido para Passagem, Passagem dava a ordem para o trem circular até lá. Quando

---

<sup>25</sup> Grupo de funcionários destacados para as atividades de cada turno.

<sup>26</sup> Estrada de Ferro Central do Brasil.

<sup>27</sup> O entrevistado confunde-se em relação à data, pois o processo de encampação ocorre na década de 1950, quando Juscelino Kubitschek de Oliveira foi Governador de Estado de Minas Gerais.

<sup>28</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>29</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

<sup>30</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>31</sup> Primeiro aparelho que permitiu a comunicação à distância através de fios e da eletricidade. A informação pode ser transmitida desde que se adote um código previamente estabelecido, tal como o Código Morse, nome dado em homenagem a seu inventor.

<sup>32</sup> Passagem de Mariana, distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

eu chegava a Passagem, o agente já estava com a licença na mão para me entregar, para ir para Vitorino Dias<sup>33</sup>, até chegar a Belo Horizonte. [riso]

**Keka Simões** – Além do conferente e do agente, o senhor se lembra de mais algum tipo de...

**Leonel Souza** – Tinha o auxiliar de escrita, os guarda-chaves<sup>34</sup>, os manobreiros<sup>35</sup>, tudo pertencia à Estação. Agora, a locomoção tinha a oficina onde os mecânicos consertavam as máquinas, reparavam as máquinas: tinha torneiro, tinha uma porção de... Tinha bastante gente.

**Keka Simões** – Mais ou menos, que número de funcionários ficava...

**Leonel Souza** – Aqui no destacamento – entre maquinistas, guarda-freios e foguistas [e coisa]<sup>36</sup> – nós tínhamos 36. Fora oficina, porque a oficina devia ter umas 10 ou 12 pessoas.

**Keka Simões** – O que é um guarda-freio?

**Leonel Souza** – O guarda-freio fazia as manobras nas Estações. E por exemplo: em uma descida, precisa apertar o freio, segurar o freio – no carro tinha um freio de mão assim, juntava as sapatas na roda – e então ele auxiliava. [Antigamente]<sup>37</sup>, você apertava os freios a ar: você ia dando ar e ele ia apertando, apertando. Mas em um instante aquilo... Você soltava e ele dissolvia logo. A bomba não dava tempo de fazer novamente a compressão de ar para encher os cilindros. Então eles inventaram um tal de bujão: era uma coisa de metal, com um buraquinho fininho que você adaptava nos carros; na hora em que você soltava, em vez do ar sair de repente, ele ia saindo devagarzinho e segurava o trem.

**Keka Simões** – Olha! Interessante isso. E tinha algum regulamento que deveria ser seguido pelos funcionários?

**Leonel Souza** – Tinha. Você tinha que ir uniformizado. O maquinista tinha que ir de gravata, tudo direitinho, boné. O ajudante também tinha que ir uniformizado. O maquinista sempre gostava de usar um terno azul, de linho ou de casimira, camisa cáqui, gravata preta.

**Keka Simões** – No boné tinha algum emblema?

---

<sup>33</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada entre a Estação de Passagem de Mariana e a de Ouro Preto.

<sup>34</sup> Profissionais responsáveis por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

<sup>35</sup> Profissionais responsáveis por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

<sup>36</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>37</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

**Leonel Souza** – Tinha. O emblema era da Central do Brasil. E, de acordo com as promoções, ia pondo uma fitazinha no boné. [riso]

**Keka Simões** – O uniforme era igual para todo mundo? Era da mesma cor?

**Leonel Souza** – Da locomoção era. Mas tinha maquinista aí que gostava de andar de branco, terno branco. [riso]

**Keka Simões** – Na Estação, tinha uniforme?

**Leonel Souza** – Tinha, tinha. Todos eram uniformizados.

**Keka Simões** – Qual era a cor?

**Leonel Souza** – Eu não sei se era cáqui ou cinza. Era um negócio assim, eu não tenho certeza. Quem pode explicar direitinho para a senhora é o agente-de-estação.

**Keka Simões** – Havia algum tipo de penalidade para o funcionário que não cumprisse com suas obrigações?

**Leonel Souza** – Tinha, tinha! Por exemplo, a senhora vinha com o trem e sumiu qualquer coisa do carro – você tinha que comunicar aquilo por escrito. Se atrasasse o trem, você tinha que comunicar por que houve o atraso. Aquilo ia para Lafaiete e formava um processo, que vinha para você explicar direitinho por que aquilo aconteceu. Senão, você era punido.

**Keka Simões** – Qual era a punição?

**Leonel Souza** – Era suspensão, uai! É... Era suspensão.

**Keka Simões** – O senhor sofreu alguma?

**Leonel Souza** – Não. Só fui para...

**Keka Simões** – O senhor se lembra de alguém que sofreu?

**Leonel Souza** – Ah... Muitos aí sofreram essas coisas. Eu, nesse tempo todo de serviço – em trinta e três anos e tanto -, só tive 10 dias de licença para tratamento de saúde.

**Keka Simões** – Vamos passar para o espaço da Estação. Como era a Estação? Quais prédios a compunham?

**Leonel Souza** – Era só o prédio que tem aí, construído em 1914, quando foi inaugurado, não é? Eles estão reformando agora. Ali, em separado, tinha uma sala do agente, que era o chefe-de-estação<sup>38</sup>. Tinha a sala de telégrafo, onde o

---

<sup>38</sup> Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

telegrafista ficava e vendia os bilhetes, e os armazéns, que recebiam as cargas e descargas.

**Keka Simões** – Esses armazéns eram divididos, um para descarga e outro para carga?

**Leonel Souza** – Sempre o do lado de cá era para descarga e o do lado de lá, carga<sup>39</sup>.

**Keka Simões** – Tinha um funcionário específico?

**Leonel Souza** – Tinha.

**Keka Simões** – Como era esse cargo? O senhor lembra o nome da pessoa responsável?

**Leonel Souza** – Ah... O nome eu não sei mais. Mas eu tinha um compadre, Mário Gomes, que trabalhava nisso.

**Keka Simões** – O que chegava aqui, em Mariana? Que tipo de mercadoria, transportada no trem, ficava nesses armazéns?

**Leonel Souza** – Vinha açúcar, vinha café, vinha milho, vinha tudo que precisava para alimentação, não é? Por exemplo, os negociantes daqui compravam açúcar – vinha um vagão lotado de açúcar (trezentos e trinta e tantos sacos) da usina de Jatiboca, em Ponte Nova. A gente trazia, punha aí, do vagão já ia para o caminhão dos negociantes e para os armazéns.

**Keka Simões** – Havia algum prazo para a pessoa retirar a carga dos armazéns?

**Leonel Souza** – Eu acho que tinha. Mas isso a senhora pode [inaudível] te explicar direitinho é [inaudível].

**Keka Simões** – E que tipo de mercadoria saía daqui da região para ir para outro lugar?

**Leonel Souza** – Por exemplo, tinha um trem misto – passageiros e cargas – que saía mais para os distritos. Eles vinham aqui nos armazéns, faziam as compras de Ponte Nova, era despachado e vinha nesse trem misto, que a gente ia deixando nas estações. Nesse trem misto tinha o chefe-de-trem e o guarda-de-trem, que fazia a carga e a descarga nas estações.

**Keka Simões** – Nas estações dos distritos...

---

<sup>39</sup> O entrevistado, ao dizer “lado de cá”, aponta para sua direita, e “lado de lá”, para sua esquerda. Posicionando-se em frente ao prédio da Estação, percebe-se que o entrevistado localiza os armazéns, respectivamente, à esquerda e à direita.

**Leonel Souza** – E manobra, não é?

**Keka Simões** – Além dessas mercadorias, algum outro tipo de carga era levado para mais longe?

**Leonel Souza** – Ah, a gente carregava muito carvão vegetal para a usina em Miguel Burnier, para a ALCAN<sup>40</sup> aqui, e carregava ferro-gusa de Miguel Burnier para Ponte Nova, para que a Leopoldina<sup>41</sup> levasse para lá. Tinha bastante carga e descarga.

**Keka Simões** – Então era bem movimentado, não é?

**Leonel Souza** – É, é.

**Keka Simões** – O senhor lembra como era o interior desses armazéns? Era só um espaço aberto?

**Leonel Souza** – Era uma espécie de sala bem ampla, com um espaço reservado para o auxiliar-de-estação, que ficava ali para fazer as descargas, o carregamento. Eles já desmancharam tudo, arrancaram os pisos, arrancaram tudo. Vão pôr tudo novo. [riso]

**Keka Simões** – As pessoas pagavam alguma taxa para utilizar esses armazéns?

**Leonel Souza** – Não. Na Estação de onde a mercadoria procedia, você já pagava o despacho. Chegava aqui em Mariana, Passagem, Ouro Preto, onde descarregasse, tinha um prazo para ficar ali para ser retirada – não sei se eram 24 horas, se eram 12 horas. Mas não pagava nada, não.

**Keka Simões** – Qual era o horário de funcionamento desses armazéns?

**Leonel Souza** – Não tenho certeza, mas acho que trabalhavam 24 horas.

**Keka Simões** – Quem fazia a segurança da Estação? Ali ficavam guardadas mercadorias, não é?

**Leonel Souza** – Mas durante a noite tinha o conferente, tinha o manobreiro, tinha o guarda-chave. Então, tinha sempre gente, a Estação estava sempre em movimento.

**Keka Simões** – Eram eles que faziam essa segurança?

**Leonel Souza** – Eram. E aqui em Mariana a Estação era toda fechadinha...

**Keka Simões** – Mas, na região da Estação, tinha algum policiamento?

---

<sup>40</sup> A ALCAN era uma fábrica de alumínio localizada em Ouro Preto. Atualmente, chama-se Novelis do Brasil Ltda.

<sup>41</sup> Estrada de Ferro Leopoldina.

**Leonel Souza** – Não, não. Naquele tempo não tinha isso, não. Era tudo calmo, não é?

**Keka Simões** – Existiam casas de moradia que pertenciam à Estação, à Rede Ferroviária?

**Leonel Souza** – Sim. O agente tinha casa, o chefe da locomoção tinha casa, eles todos tinham casa pronta. Hoje ainda tem residente em casa [inaudível] Central do Brasil.

**Keka Simões** – O senhor chegou a morar em alguma casa?

**Leonel Souza** – Não, não.

**Keka Simões** – Qual era o critério para se morar nessas casas? Era ter um cargo?

**Leonel Souza** – Eu não sei qual era esse critério. Por exemplo, no caminho daqui para Ponte Nova, de certo em certo tempo tinha uma turma de conservação de linha; essa turma tinha suas casas feitas pela Central do Brasil, compreendeu? Aqui em Ribeirão<sup>42</sup> tinha, Furquim<sup>43</sup> tinha, Acaiaca<sup>44</sup> tinha, Barro Branco<sup>45</sup>, todos esses lugares tinham a turma que conservava a linha e essa turma tinha as suas casas.

**Keka Simões** – O senhor falou das casas aqui perto da Estação, onde o agente morava. O senhor já entrou em alguma delas?

**Leonel Souza** – Não.

**Keka Simões** – Como elas eram por dentro?

**Leonel Souza** – Era uma casa comum, com três quartos, sala, cozinha.

**Keka Simões** – Tinha quintal?

**Leonel Souza** – Pequeno, mas tinha. Ainda tem aí. [riso]

**Keka Simões** – Um jardinzinho.

**Leonel Souza** – É. Tinha um jardim na frente.

**Keka Simões** – Os funcionários que moravam nessas casas pagavam algum tipo de aluguel?

**Leonel Souza** – Não, não, não. Era grátis.

---

<sup>42</sup> Ribeirão do Carmo, distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>43</sup> Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>44</sup> Por Acaiaca passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O município possuía uma estação ferroviária.

<sup>45</sup> Distrito de Mariana.

**Keka Simões** – Uma outra questão: aqui tinha dormitório para funcionários?

**Leonel Souza** – Tinha, não! Tem!

**Keka Simões** – Onde é o dormitório?

**Leonel Souza** – Do lado. Onde eles estão fazendo a Estação, não tem um prédio comprido ali, amarelo? Ali era o dormitório: dormia o chefe-de-trem, dormiam os maquinistas que vinham de Lafaiete, de Belo Horizonte, dormiam os fiscais, todos dormiam ali. E tinha um guarda que tomava conta, fazia limpeza e tudo lá.

**Keka Simões** – Os dormitórios eram divididos em quartos, ou eram várias camas...

**Leonel Souza** – Não. Por exemplo: dormitório do foguista – era um dormitório só com diversas camas para os foguistas; de maquinista – um dormitório separado também com cama; chefe-de-trem era outro dormitório. Mas dormiam todos juntos.

**Keka Simões** – Tinha diferença de um dormitório para o outro?

**Leonel Souza** – Não, não. Não tinha diferença nenhuma.

**Keka Simões** – Tinha banheiro?

**Leonel Souza** – Tinha chuveiro. Tinha, tinha. Ainda tem, a senhora pode entrar ali que tem diversos banheiros. [riso]

**Keka Simões** – E refeitório?

**Leonel Souza** – Refeitório, não.

**Keka Simões** – E tinha algum regulamento para esse pessoal que ficava no dormitório? Horário de entrar, de dormir?

**Leonel Souza** – Não. Eles podiam entrar na hora que quisessem. Era só conservar o lugar. [riso] Não tinha horário, não. Por exemplo, nós chegávamos a Ponte Nova e tínhamos nosso dormitório em cima da Estação: chefe-de-trem, foguista, maquinista, guarda.

**Keka Simões** – A roupa de cama...

**Leonel Souza** – A gente é que levava. Era tudo da gente.

**Keka Simões** – O senhor falou que tinha um responsável pela limpeza, não é?

**Leonel Souza** – Limpeza do dormitório.

**Keka Simões** – Vamos passar agora para o trem, não é? Quais tipos de trem trafegavam neste trecho? O senhor já falou do trem misto.

**Leonel Souza** – O trem misto trafegava de Mariana – Ponte Nova, Ponte Nova – Mariana. Ia um carro de segunda, um carro de primeira<sup>46</sup>, o carro do chefe-de-trem e o resto era carga.

**Keka Simões** – Então a ordem era...

**Leonel Souza** – Carro de primeira, de segunda, do chefe e o resto, carga. Ali no trem iam o chefe-de-trem e o guarda-de-trem. Esse guarda fazia manobras nas estações. Por exemplo: eu levava carro vazio para deixar em Ribeirão do Carmo, em Lavras Velhas<sup>47</sup>, para fazer carregamento de carvão – o guarda era quem cortava os carros, mandava sair, tornava engatar, tudo eram os guardas.

**Keka Simões** – Qual é o motivo dessa ordem que o senhor falou?

**Leonel Souza** – Por causa do peso, não é?

**Keka Simões** – Ah... Me explica um pouquinho mais essa questão do peso.

**Leonel Souza** – Os carros de passageiros são todos iguais, têm todos o mesmo peso. Agora, no carro de primeira, as almofadas eram acolchoadas com couro, tudo direitinho; no carro de segunda, os assentos eram de madeira. E o carro do chefe-de-trem era separado porque ele ficava ali, fazia as escriturações, tudo na parte dele.

**Keka Simões** – O senhor falou da questão do peso. O mais pesado ficava atrás? Como era?

**Leonel Souza** – Não, na frente. Os mais leves sempre atrás.

**Keka Simões** – Qual é o motivo do mais leve estar atrás? O que podia acontecer?

**Leonel Souza** – Em um acidente, com o peso todo atrás e o leve na frente, o que podia acontecer? Aquilo ia amassar tudo! [riso] Não podia! Então, os mais leves sempre atrás.

**Keka Simões** – Esse é o trem misto, não é?

**Leonel Souza** – É, o trem misto. Agora tinha o trem passageiro. Nós tínhamos que sair daqui às cinco e meia e chegávamos às dez e meia a Belo Horizonte: chamava-se SO1. E saíamos de lá às quatro e meia da tarde e chegávamos aqui às 10 e 30 da noite: chamava-se SO2. Tinha um que saía de Ponte Nova

---

<sup>46</sup> Carros de primeira e de segunda classes.

<sup>47</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

direto para Belo Horizonte: SO3. E saía um de Belo Horizonte de manhã direto para Ponte Nova: SO1<sup>48</sup>. Então, eram esses prefixos aí.

**Keka Simões** – Eram diários?

**Leonel Souza** – Diários, diários. Em uma época, teve também o noturno de Ponte Nova para Belo Horizonte. Saía de Ponte Nova às nove e tanto, chegava a Belo Horizonte às seis horas da manhã. Saía de lá à noite e chegava às seis horas em Ponte Nova. Aí vinha carro-dormitório, vinha tudo direitinho.

**Keka Simões** – Tinha trem só de carga?

**Leonel Souza** – Só de carga.

**Keka Simões** – Nesse caso, os vagões eram todos iguais ou tinha vagão aberto e fechado?

**Leonel Souza** – Tinha aberto, tinha vazio, tinha cheio, de acordo com o que fosse necessário. Por exemplo, sempre que saía daqui, a gente saía com eles cheios. Vinha de Ponte Nova para cá, você trazia açúcar, carvão, o que tivesse aí no caminho. Tinha um vagão só para carregar animais, não é?

**Keka Simões** – O animal vinha em um vagão fechado?

**Leonel Souza** – Não. Ele era todo gradeado. Tinha lugar para você pôr comida, água, tudo direitinho. Eles o tratavam de carro-gaiola. [riso]

**Keka Simões** – O senhor já falou rapidamente a respeito dos funcionários que viajavam no trem. O senhor poderia falar de novo, explicando a função de cada um? O maquinista está conduzindo.

**Leonel Souza** – O ajudante de foguista fazia a lubrificação da máquina. O trem saía daqui, chegava a Ribeirão do Carmo – andou aí uns 30, 40 quilômetros – e o ajudante ia com o óleo e lubrificava o... Porque para cada trecho da coisa... Tem um buraquinho para pôr óleo para não estragar o rolimã, não é? Ele era responsável por aquilo. Chegava à Estação, tinha que abastecer de água? Era ele quem ia abastecer a caldeira, o *tender* de água. Igual a essa máquina que vem aí – tem que ter água, esse trem todo<sup>49</sup>.

**Keka Simões** – Senão não vai funcionar, não é?

**Leonel Souza** – Não. Até a máquina que vem eu conheço, já viajei nela: chama-se Malé<sup>50</sup>. Não, Malé não. Santa Fé<sup>51</sup>.

---

<sup>48</sup> Provavelmente, o entrevistado se enganou quanto à numeração do prefixo.

<sup>49</sup> O entrevistado refere-se à máquina locomotiva que estava sendo restaurada para o Trem da Vale.

<sup>50</sup> Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

**Keka Simões** – Quais locomotivas o senhor já conduziu ou trafegavam aqui? Qual é o nome delas?

**Leonel Souza** – Oh! Eu conduzi primeiro as americanas – eram máquinas menores, de potência menor: 171, 170, 189, sempre cento e tanto. Isso foi de 1939, quando entrei, até 1948. Era vaporosa<sup>52</sup>. Depois de 1948, vieram as diesel, passamos a funcionar com diesel. Tive que ir para o Horto fazer, tirar...

**Keka Simões** – Como é?

**Leonel Souza** – Para trabalhar nas diesel, os maquinistas tiveram que ir para o Horto, fazer um curso. Depois que os maquinistas daqui foram e tiraram o curso, aí é que passaram a vir máquinas a diesel.

**Keka Simões** – O pessoal da Estação ou os maquinistas davam algum apelido para as máquinas? Tinha algum nome?

**Leonel Souza** – [riso] Tinha. Por exemplo, apareceram umas máquinas que tinham uma saia assim perto da chaminé: nós falávamos Irmã de Caridade [riso], por causa das abas que tinham.

**Keka Simões** – O senhor falou que os bancos do carro de primeira classe eram diferentes dos bancos do carro de segunda classe. Além disso, tinha banheiro nesses vagões?

**Leonel Souza** – Tinha, tinha. Mictório e sanitário. Só que [tinha gente que]<sup>53</sup> saía no meio da linha. [riso]

**Keka Simões** – É mesmo?

**Leonel Souza** – É. [risos]

**Keka Simões** – Era o mesmo número em um vagão de primeira classe...

**Leonel Souza** – É, e de segunda. Mesma coisa.

**Keka Simões** – Como era feita a limpeza dos vagões e dos trens?

**Leonel Souza** – Era feita nas estações, pelo responsável pela limpeza. Por exemplo, quando eu saía com o trem daqui, os vagões de passageiros já estavam todos limpos, todos arrumados.

**Keka Simões** – E a manutenção? Aqui, na Estação de Mariana, se fazia manutenção?

---

<sup>51</sup> Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

<sup>52</sup> Locomotiva movida a vapor.

<sup>53</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

**Leonel Souza** – Dos vagões, sim. Se precisasse trocar uma sapata, tinha um oficial pronto para aquilo.

**Keka Simões** – Quais sinais indicavam a chegada e a partida do trem?

**Leonel Souza** – [Para a senhora]<sup>54</sup>, por exemplo, quando eu chegava a Mariana, ali na travessia tinha um sinal que era uma coisa redonda assim. Se ele estivesse fechado, estaria de frente para mim e eu não poderia passar, tinha que parar. Eu só podia entrar na Estação na hora em que o manobreiro virava o sinal, que então ficava de costa; aí já dava passagem para eu entrar na Estação.

**Keka Simões** – E na hora de partir...

**Leonel Souza** – Na hora da partida, enquanto o agente não te entregava a licença... Você olhava se a licença estava bem feita, se estava bem escrita; você olhava para trás, o chefe-de-trem dava um sinal com a bandeirinha e aí você podia sair.

**Keka Simões** – Como os passageiros sabiam que estava na hora de entrar no trem?

**Leonel Souza** – Ah! Tem a hora certa, não é? Trem de passageiro só tinha dois minutos em cada estação. Era a conta de tomar um café e correr para dentro do trem outra vez.

**Keka Simões** – Não tinha nenhum tipo de apito no trem?

**Leonel Souza** – Não. A gente apitava na chegada e, antes de chegar na travessia, você tinha que apitar para avisar que ia passar o trem.

**Keka Simões** – Havia algum apito diferente, algum sinal que o senhor ou outros maquinistas faziam para alertar ou chamar a atenção de alguém?

**Leonel Souza** – Sempre há o apito da máquina e uns eram meio diferentes dos outros. Tinha maquinista que gostava de ter o apito dele separado, não é? Ele tirava o da máquina, que era o comum, e punha o dele. Cada máquina tinha seu maquinista certo, não é? Eu trabalhava com a 1171; no dia em que eu estava de folga, ia um outro, mas eu só viajava nessa máquina quando estava de serviço. Depois, no trem passageiro, vieram as 500, 1500, 1400, máquinas diferentes, que já vinham com apito da fábrica.

---

<sup>54</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

**Keka Simões** – No caso do maquinista colocar o apito, era então um sinal pessoal, não é?

**Leonel Souza** – Era pessoal.

**Keka Simões** – Outras pessoas podiam saber que, se apitasse de tal jeito, era o maquinista tal?

**Leonel Souza** – Podiam. [riso]

**Keka Simões** – O senhor reconhecia?

**Leonel Souza** – Não, eu não reconhecia porque, quando eles saíam, eu nunca saía com eles, estava sempre...

**Keka Simões** – Mas na hora em que estava chegando?

**Leonel Souza** – Aí eu sabia quem estava chegando.

**Keka Simões** – Os moradores da cidade percebiam isso? De alguma forma esse apito participava da vida da cidade?

**Leonel Souza** – Não, eu acho que não. Por exemplo, Leda já sabia do apito que eu tinha. Quando eu buzina lá em cima, ela falava: “Já vem ele aí”. Isso eu sabia, que servia para isso. Agora, para população em geral, não.

**Keka Simões** – A respeito do trem de carga, eu li que ele não tinha um horário muito fixo para chegar.

**Leonel Souza** – Não tinha, não. O horário de sair você tinha, mas não tinha o de chegada. O de chegada era de acordo com o transcurso de uma Estação para outra. Podia descarrilar, podia ter outro problema na linha – você não podia passar, tinha que ficar parado.

**Keka Simões** – Como avisava ao agente da outra estação a hora em que chegaria?

**Leonel Souza** – As máquinas tinham um seletivo, tipo um telefone, que você ligava nos dois fios do telégrafo e comunicava com a Estação.

**Keka Simões** – Chama-se seletivo?

**Leonel Souza** – É, tipo um telefone. Por exemplo: tinha um desastre comigo, eu punha aquilo e falava para Belo Horizonte que precisava de um socorro, que precisava disso, precisava daquilo, se machucou gente, se não machucou.

**Keka Simões** – Quais eram os tipos mais comuns de problemas ou acidentes que podiam acontecer com o trem ou com a linha do trem?

**Leonel Souza** – Em tempo de chuva podia correr uma terra, uma areia, tapar a linha. Já aconteceu comigo. Eu vinha com o trem de passageiro de Belo

Horizonte para Mariana. À noite, entre Hargreaves<sup>55</sup> e a Usina Esperança<sup>56</sup>, no meio do caminho tem uma espécie de um nivelzinho assim, mas estava chovendo muito. Quando olhei, não tinha linha, era só areia tapando, não é? Ainda falei para meu ajudante: “Olha! Segura aí porque nós vamos tombar. Só tem areia!” Ah! Foi dito e feito! A máquina entrou e virou. Estávamos com a janela toda fechada, tudo fechadinho por causa da chuva. O carro do chefe-de-trem veio, montou em cima assim. Aí eles vieram correndo: “Cadê o [inaudível]?” “Não teve nada, não”. Eu já estava saindo de dentro da máquina, não teve nada... “A máquina virou porque a linha estava cheia de terra e não deu jeito de passar. Quando vimos, já foi tarde, por causa da chuva”. Ligamos o seletivo e falamos com Belo Horizonte. Vinha o trem de Ponte Nova – Belo Horizonte e vinha um subúrbio para Raposos<sup>57</sup>, de Raposos para cá. Eles mandaram o subúrbio ficar onde houve o acidente, e o trem que vinha fez a baldeação. Os passageiros de Belo Horizonte pegaram o trem que já ia daqui, vieram para Mariana, e os que iam daqui foram para Belo Horizonte.

**Keka Simões** – E outro tipo de problema ou de acidente?

**Leonel Souza** – Às vezes a linha podia dar defeito, não é?

**Keka Simões** – Que tipo de defeito?

**Leonel Souza** – Ah, isso aí a gente não sabe, porque...

**Keka Simões** – Mas o que acontecia?

**Leonel Souza** – A máquina saía da linha. Por exemplo: eu vinha de Belo Horizonte com um trem de passageiro na época da Festa de Doze de Outubro<sup>58</sup>. Estava lotado, 10 ou 12 vagões, repórter, aquela coisa...Antes de chegar a Saramenha<sup>59</sup>, de Tripuí<sup>60</sup> para Saramenha tem uma curvazinha assim. A máquina fez a curva, saiu e embicou. Eu parei, olhei: não teve nada. Desci. Aí a gente esconde logo o boné, não é? Escondi o boné. [riso] Vieram os repórteres: “O que houve aí? Ta, tá... Cadê o maquinista?” Falei: “Ah, o maquinista foi lá para a Estação”. Mas o maquinista era eu mesmo! “O

---

<sup>55</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada entre Ouro Preto e Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

<sup>56</sup> Antiga siderurgia localizada em Itabirito.

<sup>57</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>58</sup> Tradicional festa comemorativa da fundação da Escola de Minas, da Universidade Federal de Ouro Preto.

<sup>59</sup> Bairro de Ouro Preto, onde se localizavam a fábrica Saramenha e a antiga ALCAN.

<sup>60</sup> Estação Ecológica do Tripuí, localizada em Ouro Preto.

maquinista está lá na Estação dando ocorrência”. [riso] Era assim. Mas não teve nada, não.

**Keka Simões** – Em alguma época do ano podia acontecer mais acidente?

**Leonel Souza** – No tempo de chuva sempre acontecia mais acidente do que no tempo da seca.

**Keka Simões** – Algum trecho da estrada era mais perigoso para o trem?

**Leonel Souza** – O trecho mais perigoso que nós temos é esta descida aqui, mas, por ser feita em cima de pedras, não dava acidente.

**Keka Simões** – Aqui...

**Leonel Souza** – Você vindo de Passagem para cá. Na hora em que vocês andarem de trem, vocês vão ver. [riso]

**Keka Simões** – O senhor falou que a forma de saber a respeito de algum problema seria sempre pelo seletivo. Que medida era tomada quando havia algum acidente ou problema?

**Leonel Souza** – Tinha o trem socorro.

**Keka Simões** – Trem socorro?

**Leonel Souza** – É. Ia a máquina com os oficiais da oficina, com o encarregado e tudo, para poder acudir e colocar o trem na linha. Quando era um acidente pouco, a gente mesmo resolvia, não precisava de socorro, não. Porque as máquinas carregavam um aparelho – as encarrilhadeiras...

**Keka Simões** – Encarrilhadeiras?

**Leonel Souza** – É. São duas. Você punha uma do lado de dentro e uma do lado de fora. Ela era curvada assim e jogando para dentro<sup>61</sup>. Você punha, prendia – tinha uma haste para prender de um lado e do outro – e recuava o carro, pegava em cima daquela encarrilhadeira e caía dentro da linha de novo. Então não precisava de socorro. Antes, você descarrilava dois, três, quatro carros, e você mesmo punha os carros na linha com a encarrilhadeira.

**Keka Simões** – Quem fazia as inspeções, as vistorias na linha ou no trem?

**Leonel Souza** – Olha, na linha eram as turmas responsáveis, e tinha o engenheiro-chefe-residente<sup>62</sup>, de Ouro Preto, responsável pelo trecho todo, de Miguel Burnier a Ponte Nova.

---

<sup>61</sup> Demonstrando como era feito para encarrilhar o trem.

<sup>62</sup> Engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

**Keka Simões** – Então ele seria o responsável por essa inspeção, não é?

**Leonel Souza** – É.

**Keka Simões** – Além do acidente que aconteceu com o senhor, o senhor se lembra de algum outro problema?

**Leonel Souza** – Eu lembro do... Eu estava no Horto para sair com um trem para Mariana, já estava tudo arrumado. Na chegada do subúrbio tem uma curva – eles falam curva do boiadeiro – para chegar ao Horto. Eu não sei o que aconteceu, houve um descarrilamento, os carros amontoaram um em cima do outro. Tinha gente amassada de tudo quanto era lado! Foi um horror para poder tirar aquilo lá! Não sei se teve defeito na linha, se o maquinista estava com excesso de velocidade; isso a gente não sabe, mas sei que foi uma catástrofe. Morreu muita gente!

**Keka Simões** – E na nossa região aqui?

**Leonel Souza** – Não, que eu saiba, não.

**Keka Simões** – Que tipo de pessoa ficava esperando a chegada do trem?

**Leonel Souza** – [riso] Era todo tipo, não é? Por exemplo, dia de domingo todo mundo vinha passear na Estação para ver a passagem do trem, não é? Nos distritos, nas cidades, Ouro Preto, Mariana. Era tanta gente que a Estação foi fechada. Você tinha que pagar um *ticket* para entrar na Estação.

**Keka Simões** – É mesmo?

**Leonel Souza** – É uai! Era.

**Keka Simões** – De tanta gente que ficava lá?

**Leonel Souza** – É, na hora do trem.

**Keka Simões** – E ficava esperando para ver o trem passar? Para namorar?

**Leonel Souza** – É, ver o trem passar, quem chegou, quem está saindo.

**Keka Simões** – Onde os passageiros se despediam dos viajantes?

**Leonel Souza** – Como eles se despediam?

**Keka Simões** – Onde? O senhor falou que tinha que pagar ingresso, vamos dizer assim, para entrar.

**Leonel Souza** – É.

**Keka Simões** – As pessoas pagavam e ficavam na plataforma?

**Leonel Souza** – Ficavam na plataforma esperando o trem chegar, conversavam, despediam. Saía o trem, elas também iam embora. Mas o *ticket* era uma coisa simbólica, não é?

**Keka Simões** – O preço do bilhete para a viagem era caro? Variava?

**Leonel Souza** – Não, isso aí eu não lembro, não. Acho que variava. Isso aí é só com o agente. A gente não especulava essa parte.

**Keka Simões** – Quem vendia as passagens?

**Leonel Souza** – Era o chefe-de-estação. Não era o chefe geral, não. Era o chefe que trabalhava no telégrafo: ele atendia telégrafo, passava telegrama, tirava licença, recebia telegrama, vendia as passagens, tudo era com ele.

**Keka Simões** – As passagens eram vendidas somente na Estação?

**Leonel Souza** – Só, não! Se você chegou e não teve tempo de comprar na Estação porque o guichê estava fechado, você embarcava e o chefe te cobrava no caminho.

**Keka Simões** – O chefe-de-trem?

**Leonel Souza** – É. Te cobrava no caminho.

**Keka Simões** – Quem era responsável pela conferência das passagens dentro do trem?

**Leonel Souza** – Era o chefe-de-trem.

**Keka Simões** – Só se pegava passageiro nas estações?

**Leonel Souza** – Nas estações e nas paradas próprias, perto de fazenda, essas coisas... Eles arranjavam e havia as paradas. A gente parava para embarcar e desembarcar nas fazendas.

**Keka Simões** – Eram fixas essas paradas?

**Leonel Souza** – Eram.

**Keka Simões** – Além das paradas, podia-se tomar o trem em outros lugares?

**Leonel Souza** – Não, não.

**Keka Simões** – Havia algum regulamento que os passageiros do trem tinham que seguir?

**Leonel Souza** – Ah... Isso aí eu não posso te explicar, não. Isso aí é só o chefe-de-estação, o chefe-de-trem, porque eles é que...

**Keka Simões** – Tinha algum tipo de comércio dentro do trem?

**Leonel Souza** – De Ouro Preto para cá tinha um senhor de Ouro Preto – eu não lembro o nome dele – que vendia geléia, vendia uma porção de coisas dentro do trem.

**Keka Simões** – O trem não tinha restaurante?

**Leonel Souza** – Não. A gente o chamava de José Geleteiro, José Geléia<sup>63</sup>. Ele dava aqueles pedacinhos assim para os passageiros provarem. [riso]

**Keka Simões** – Em volta das estações tinha algum tipo de comércio?

**Leonel Souza** – Depende da Estação. Tinha o café... O sujeito... Não sei se ele pagava uma taxa, o que é... Mas tinha café. Na chegada tinha café, quitanda, tudo na Estação. Miguel Burnier tinha, Ouro Preto tinha, aqui tinha, em Felipe dos Santos<sup>64</sup> tinha.

**Keka Simões** – Esse comércio, então, não era feito pelos funcionários. Eram outras pessoas?

**Leonel Souza** – Outras pessoas. Eram particulares.

**Keka Simões** – O senhor lembra como eles transportavam essas quitandas? Era carrocinha? Como era?

**Leonel Souza** – Dentro do trem?

**Keka Simões** – Dentro do trem e fora do trem.

**Leonel Souza** – Dentro do trem era aquele balaio<sup>65</sup> todo forrado, com a mercadoria ali dentro. Agora, o restaurante era comum, igual a um de hoje qualquer, com as cadeiras, mesas, tudo ali.

**Keka Simões** – Que tipo de reclamação os passageiros faziam, se é que faziam?

**Leonel Souza** – Eu acho que tinha um livro de reclamação na Estação. Se você tivesse algum problema com o chefe, ou qualquer coisa, você podia chegar e fazer a reclamação com o chefe, por escrito.

**Keka Simões** – O senhor não se lembra de nenhuma reclamação, não?

**Leonel Souza** – Não, não.

**Keka Simões** – Em quais dias da semana o movimento na Estação era maior?

**Leonel Souza** – De passageiro, [geralmente]<sup>66</sup>, era domingo, feriados.

**Keka Simões** – E durante a semana?

**Leonel Souza** – Dia de semana era comum.

**Keka Simões** – Em quais épocas do ano aumentava o número de passageiros?

---

<sup>63</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>64</sup> Distrito de Congonhas do Campo, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>65</sup> O entrevistado faz um gesto com a mão simbolizando um balaio.

<sup>66</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

**Leonel Souza** – Ah... Mais era no tempo de Congonhas, não é?

**Keka Simões** – Tempo de...?

**Leonel Souza** – Congonhas, congoneiros que vinham de Ponte Nova, Rio Casca<sup>67</sup>, essa coisa toda. Era muita gente! Transportava 10, 12 vagões lotados de gente!

**Keka Simões** – Passageiros que iam para Congonhas do Campo?

**Leonel Souza** – É. Congonhas... Congonhas, não é a de Campo, não. Congonhas lá em... É Congonhas do Campo, não é? Não, Congonhas do Campo é aqui. É Congonhas lá em [inaudível]<sup>68</sup>.

**Keka Simões** – É uma romaria?

**Leonel Souza** – É a Romaria.

**Keka Simões** – E em outras datas?

**Leonel Souza** – Tinha a de Congonhas, Doze de Outubro em Ouro Preto, não é? O resto era quase comum.

**Keka Simões** – Semana Santa?

**Leonel Souza** – Semana Santa também dava muito passageiro.

**Keka Simões** – Havia passageiro que criava algum tipo de dificuldade?

**Leonel Souza** – Aí eu não sei te explicar. Quem pode explicar é só o chefe-de-trem.

**Keka Simões** – Quando o senhor conduzia o trem, havia um lugar, uma paisagem especial, que o senhor gostava de ver?

**Leonel Souza** – Tinha um lugar de que eu gostava, uma matazinha em Usina Wigg<sup>69</sup>. Para lá de Itabirito, quando você sai, tem uma mata assim, fechada, bonita, com muitas flores. Gostava de passar ali e ficar olhando. Eu gostava.

**Keka Simões** – Além de restaurantes, havia outro tipo de comércio ao redor da Estação? Aqui, por exemplo?

**Leonel Souza** – Não, não tinha nada, não.

**Keka Simões** – Nada? Hotel?

**Leonel Souza** – Não. Hotel sempre foi para cá<sup>70</sup>, fora da Estação.

---

<sup>67</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>68</sup> Em conversa após a entrevista, ficou claro que a cidade a que o entrevistado se referia é Congonhas do Campo, e a festa é a do Senhor Bom Jesus do Matozinhos, realizada no mês de setembro.

<sup>69</sup> Antiga siderurgia localizada em Ouro Preto, na Estação Ferroviária de Miguel Burnier.

<sup>70</sup> Refere-se ao centro de Mariana.

**Keka Simões** – Quando o trem trazia alguma autoridade, o senhor se lembra se ele era enfeitado ou alguma coisa assim?

**Leonel Souza** – Não.

**Keka Simões** – O senhor se lembra de algum visitante ilustre que veio pelo trem?

**Leonel Souza** – Não. Pelo trem, não.

**Keka Simões** – Havia alguma festa especial feita pelos ferroviários ou para os ferroviários?

**Leonel Souza** – Aqui nós tínhamos a Festa de Santa Efigênia<sup>71</sup>, naquela igreja lá no alto<sup>72</sup>. Essa Festa, sempre os ferroviários é que a faziam. No destacamento, na escala onde trabalhávamos, tínhamos um oratório com Santa Efigênia dentro. Quando nós saímos, a deixamos lá. Não sei se ela está lá ainda. [riso]

**Keka Simões** – Tinha missa?

**Leonel Souza** – Tinha missa na igreja. Naquele adro tinha um cruzeiro de madeira. Ele ficou podre e nós construímos um de cimento armado, com luz, tudo direitinho. Também foram os ferroviários.

**Keka Simões** – E a banda ia?

**Leonel Souza** – Ia. Quando morria gente pobre também, a gente fazia muito caixão.

**Keka Simões** – Caixão?

**Leonel Souza** – É. Tudo dado. Comprava os materiais e tudo. O nosso encarregado era carpinteiro, o mestre-de-linha<sup>73</sup> também. Eles se juntavam e faziam o caixão todo forradinho, todo arrumadinho, tudo grátis.

**Keka Simões** – Além da Festa de Santa Efigênia, tinha alguma outra festa, um conagraçamento entre vocês em alguma época do ano?

**Leonel Souza** – Não lembro, não.

**Keka Simões** – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia?

**Leonel Souza** – Eu parei no dia primeiro de março de 1973.

**Keka Simões** – Por quê?

---

<sup>71</sup> No dia 21 de setembro, comemora-se o dia de Santa Efigênia.

<sup>72</sup> Refere-se à Capela de Nossa Senhora do Rosário de Mariana.

<sup>73</sup> Profissional responsável por comandar as equipes de um determinado trecho.

**Leonel Souza** – Aposentei. Eu estava até de plantão à noite. Quando foi de manhã, acabou. O encarregado chegou: “Oh Leonel, a partir de hoje você está aposentado. Não precisa voltar, não”. [emoção]

**Keka Simões** – Foi assim? Nós vamos parar um pouquinho...

[DVD B]

**Leonel Souza** – Foram 33 anos e sete meses na ferrovia. Só tirei 10 dias de licença nesse tempo todo, para tratamento de saúde.

**Keka Simões** – Nesses trinta e tantos anos de trabalho, o senhor se lembra de mais algum fato, algum caso engraçado, uma história que aconteceu com o senhor ou com seus colegas?

**Leonel Souza** – Eu lembro é contado por outros, não é? Por exemplo, em Ouro Preto, o Senhor José Amaranto, pai do professor José Benedito<sup>74</sup>... Quando a estrada chegou em Ouro Preto e falaram que vinha para Ponte Nova, ele falou: “Ah... Estrada de Ferro em Mariana são borboletas que voam!” [riso] Quer dizer, que nunca passaria a estrada aqui, não é? Isso é contado por eles.

**Keka Simões** – Mais algum caso?

**Leonel Souza** – Não.

**Keka Simões** – Alguma coisa triste que aconteceu?

**Leonel Souza** – Ah, triste é a perda dos colegas, não é? Sempre morre um e a gente fica pesarosa por aquilo. Que tem morrido bastante! Dos antigos aqui, dos antigos mesmo, acho que agora sou só eu. [riso] De 1941, de 1940, de 1945, ainda tem bastante gente, mas de 1939, 1938, acho que só eu. Todos já foram. O Senhor Cesário, o Picolé<sup>75</sup>... O filho do Picolé tem uma farmácia ali na travessia da linha. Não tem uma farmácia ali? O pai daquele menino era maquinista também.

**Keka Simões** – E quando a ferrovia foi paralisada, o senhor já estava aposentado?

**Leonel Souza** – Já.

**Keka Simões** – O que o senhor sentiu? O senhor pensou alguma coisa?

**Leonel Souza** – Pensei nada! Eu já estava aposentado, o que eu ia pensar? Não tinha mais nada com a ferrovia, é ou não é? Quando ela parou, acho que

---

<sup>74</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>75</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

eu já tinha uns cinco ou seis anos de aposentado. Eu já estou com 33 anos de aposentado, fiz agora no dia primeiro de março.

**Keka Simões** – Da minha parte, terminei. Eder, tem alguma coisa que você gostaria de colocar? Não? Senhor Leonel, muito obrigada pela entrevista.

**Leonel Souza** – Nada. Eu estou sempre às ordens aí, viu?

**Keka Simões** – Depois a gente ainda volta para conversar mais com o senhor.

**Leonel Souza** – Estou às ordens.

**Keka Simões** – Obrigada.

**[Término da entrevista]**