

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** OP-002 A / B

**Entrevistado:** Claudino Siqueira Filho

**Local da entrevista:** Rua Dom Helvécio, 147 – Cabeças – Ouro Preto – MG

**Data da entrevista:** 24/03/2006

**Horário da entrevista:** 14h

**Duração da entrevista:** Tempo total: 1h34min50seg – DVD / A: 57mim43seg –  
DVD / B: 37mim07seg

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

**Supervisão:** Jason Barroso Santa Rosa

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

**Entrevistadores:** Josanne Guerra Simões (Keka Simões), Bernardo Alves de Brito Andrade (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:** Bernardo Alves de Brito Andrade

**Data da transcrição:** 06/05/2006

**Conferência de fidelidade:** Josanne Guerra Simões

**Data da conferência:** 19/05/2006

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

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

**[Início da entrevista]**

**[DVD A]**

**Keka Simões** – Senhor Claudino, o senhor poderia nos dizer seu nome completo?

**Claudino Filho** – Claudino Siqueira Filho.

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

**Claudino Filho** – Dino.

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

**Claudino Filho** – Para os lados dos Morais, que pertence a Ouro Preto.

**Keka Simões** – É um distrito de Ouro Preto?

**Claudino Filho** – É distrito de Rodrigo Silva<sup>1</sup>.

**Keka Simões** – Qual é a data de seu nascimento?

**Claudino Filho** – Cinco de janeiro de 1937.

**Keka Simões** – Como se chamavam seus pais?

**Claudino Filho** – Claudino de Siqueira Lima.

**Keka Simões** – E sua mãe?

**Claudino Filho** – Maria Gomes de Morais.

**Keka Simões** – Seu pai trabalhava em quê?

**Claudino Filho** – Na Estrada de Ferro Central do Brasil.

**Keka Simões** – Olha só! E a mãe do senhor?

**Claudino Filho** – Era no serviço de casa mesmo, cuidando da família, dos filhos...

**Keka Simões** – O que o pai do senhor fazia na Central do Brasil? Qual era sua função?

**Claudino Filho** – Olha, ele trabalhava na manutenção da Via Permanente<sup>2</sup> de linha. Ele ajudava trocar trilho, dormente... Ronda, tanto de dia como à noite. Ronda noturna, porque existiam as rondas noturnas. Circulava um trem noturno, acho que era na segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira. No dia em que dava para fazer a ronda, ele e outros também costumavam ficar na linha...

---

<sup>1</sup> Distrito de Ouro Preto.

<sup>2</sup> Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que estejam em perfeito estado.

Às vezes, ele passava a noite na linha, porque o trem atrasava, mas sempre circulava aí em torno de 11 horas da noite. Lá, onde ele trabalhava, que era no Dom Bosco<sup>3</sup>.

**Keka Simões** – Como filho de ferroviário, quando criança o senhor ia à Estação, à linha? O senhor se lembra de alguma coisa assim... de brincar?

**Claudino Filho** – Não, brincar lá na linha a gente não brincava. Mas sempre a gente ia e levava, às vezes, até janta para meu pai, no barraco onde ele pernoitava. Então, a gente sempre ia lá.

**Keka Simões** – A mãe do senhor fazia a janta e...

**Claudino Filho** – E a gente sempre levava para ele.

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

**Claudino Filho** – Eu tenho, nós somos... Éramos nove irmãos, mas uma faleceu com a idade de 19 anos. Nós ainda somos oito irmãos.

**Keka Simões** – Seus irmãos trabalhavam ou trabalham em quê?

**Claudino Filho** – Olha, eles todos... Nós somos quatro irmãos homens e todos são aposentados pela ferrovia.

**Keka Simões** – Todos trabalharam na ferrovia?

**Claudino Filho** – Todos os quatro trabalhamos na ferrovia.

**Keka Simões** – O que eles faziam?

**Claudino Filho** – Trabalhavam mais na manutenção de linha.

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

**Claudino Filho** – Quando eu era mais novo, com a idade de 12 anos até os 18 anos mais ou menos, eu trabalhei muito mexendo com tropa, puxando carvão, lenha... Puxava quase de tudo em tropa. Eu com um irmão meu. A gente trabalhava com tropa.

**Keka Simões** – Quando o senhor começou a trabalhar na estrada de ferro? O senhor lembra?

**Claudino Filho** – Lembro. Eu primeiro trabalhei... Eu estive em São Paulo, onde trabalhei pouco tempo. Voltei e trabalhei aqui na construção... Na construção, não. Quando eles colocaram o asfalto, eu trabalhei quase um ano. Daí eu saí e fui trabalhar em uma empreiteira que estava fazendo o

---

<sup>3</sup> Colégio Dom Bosco, localizado em Cachoeira do Campo, 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.

alargamento do Ramal de Miguel Burnier<sup>4</sup> para cá. Mas trabalhei pouco, uns três meses mais ou menos. Ao trabalhar na beira da Rede<sup>5</sup>, o mestre-de-linha viu a gente trabalhando e perguntou se queria passar para ferrovia mesmo. Aí fomos eu e meu irmão, direto. No mesmo dia em que entrei para a Rede, ele também entrou.

**Keka Simões** – Na Rede, quais foram as suas funções? Onde o senhor trabalhava? O senhor mudou de função? O que o senhor fazia?

**Claudino Filho** – Quando entrei para a Rede, eu fui trabalhar para lá de Itabirito<sup>6</sup>, no tal de Miguel Moreira<sup>7</sup>. Lá, a gente fazia de tudo: trocava dormente, capinava linha, pregava linha, nivelava linha, tudo isso a gente fazia. Mas também estive lá não foi por muito tempo, não. Consegui uma transferência, porque tinha muita amizade [riso] com o chefe-de-estação<sup>8</sup> de Rodrigo Silva<sup>9</sup>, que era muito bem visto na ferrovia. Quando eu era moleque e estava na aula, ele me encomendava banana, frango, ovos. Eu comprava, levava para ele e não cobrava nada. Também ele me ajudava muito, porque todo dia me chamava em sua casa para tomar café. [riso] Nisso, ele me viu embarcando no trem de domingo – na época corria o trem de passageiro – para ir a Miguel Moreira, e me perguntou onde eu estava trabalhando. Falei com ele: “Olha, Seu Zé, eu tô trabalhando lá em Miguel Moreira.” Ele falou: “Mas não está muito difícil para você ir todo domingo, não?” “É, mas não está tendo outro jeito”. Aí ele falou comigo: “Você quer vir para cá?” Eu falei: “Uai<sup>10</sup>! Se tiver jeito, querer eu já queria ter vindo desde ontem”. Aí ele falou comigo: “Oh, se serve para você trabalhar de... Te ajuda trabalhar de Burnier a Mariana ou qualquer lugar?” Eu falei: “Serve. Qualquer lugar desses aí já melhora muito para mim”. Ele pegou uma folha... Hoje quase a gente não vê, mas antigamente se falava folha de papel almaço, aquelas folhas que tinham riscos<sup>11</sup>. Estava quase na hora do trem chegar e ele falou comigo: “Assina seu

---

<sup>4</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>5</sup> Rede Ferroviária Federal S/A.

<sup>6</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>7</sup> Distrito de Itabirito.

<sup>8</sup> Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

<sup>9</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>10</sup> Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

<sup>11</sup> O entrevistado refere-se às pautas impressas no papel.

nome aqui nesta folha”. Eu assinei em branco! Ele falou: “Depois eu vou fazer um requerimento e entregar na mão do engenheiro.” Ele fez e entregou para o engenheiro. Daí a uns 15 dias veio a ordem de transferência e eu vim embora para cá, para Topázio<sup>12</sup>.

**Keka Simões** – Aí o senhor ficou aqui, em Ouro Preto.

**Claudino Filho** – Em Topázio, aqui perto.

**Keka Simões** – Topázio?

**Claudino Filho** – É, Topázio. Esse lugar... O nome era Topázio. Era uma estaçõzinha – hoje até acabou – onde havia casas de moradia de turma. Eu estive um ano, quase dois anos morando lá.

**Keka Simões** – De lá, o senhor veio para Ouro Preto?

**Claudino Filho** – De lá eu fui embora para Burnier. Em Topázio, fiquei pouco tempo como trabalhador. Eles me passaram para encarregado de turma: o feitor se aposentou e eu fiquei no seu lugar. Quando o mestre-de-linha, que morava aqui em Ouro Preto, viu meu trabalho, o modo de trabalhar – não sei se estava certo, mas parece que estava trabalhando direitinho –, ele gostou muito do modo da gente agir no meio do pessoal. O nome dele era João... Não sei se o nome dele era este: João Roxo. Quando estava para se aposentar, esse mestre-de-linha me propôs ficar no seu lugar. Eu peguei e falei: “Olha, Seu João, eu não tenho conhecimento de certos serviços aqui na Rede. Eu arrumo essas linhas corridas, mas sobre esses aparelhos de mudança de via eu não tenho conhecimento”. Porque eu não trabalhava em lugar que tivesse esses aparelhos de mudança de via, de mudar o trem de uma linha para outra. Ele falou: “Não, eu estou aposentando e vou indicar é você mesmo”. Aí ele me indicou para o engenheiro, que já tinha um outro na frente. Não me deram essa preferência, não. Mesmo assim, depois que ele se aposentou, ainda me procurou e falou: “Eu te indiquei. Você aguarda porque, quando der uma oportunidade, você vai”. Daí a pouco, houve uma mudança de trecho e aumentou um mestre-de-linha: estava faltando um mestre-de-linha porque diminuiu o trecho desse mestre-de-linha e ficou um trecho sem mestre-de-linha. Eles me propuseram ser mestre-de-linha e eu fui. Eu morava aqui no Topázio e

---

<sup>12</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A Estação Ferroviária de Topázios foi inaugurada em 1944 como um posto telegráfico. Localizada em Ouro Preto.

fui para Burnier. Um outro mestre-de-linha mais antigo, que trabalhou muito em Burnier, muito amigo da gente também... Quando o engenheiro me propôs... O engenheiro até fez primeiro uma reunião: chamou os mestres-de-linha todos e coisa... Mas, toda dica... Conversando com a gente, eu senti que ele queria que eu fosse para lá. Ele não queria mandar assim: “Você vai!” Mas me perguntou nesse dia: “Você aceita?” “Uai, doutor, eu ir para lá... Eu não entendo nada daquele pátio”. Lá caía trem todo dia! Tinha dia que caíam dois, três trens por dia! Eu não entendia nada daquilo! Da linha corrida eu entendia, não tinha muita dúvida, não. Mas das mudanças de via, eu nunca tinha trabalhado naquele meio! Aí eu sei que o mestre-de-linha ainda me chamou e falou: “Olha, Claudino, você não aceita isso não porque você vai sofrer demais lá. Você vai sofrer muito lá!” Porque ele estava lá. Pensei bem e falei: “Ah! Quer saber de uma coisa? Do saco a embira<sup>13</sup>. Vamos”. Falei com o engenheiro: “Eu vou”. E ele falou comigo: “Oh, você vai para lá. Você tem todo o meu apoio. Se no todo não der certo, você volta para o mesmo lugar e não tem problema”. Aí eu fui embora para lá. Cheguei, lutei muito, mas também, sinceramente, por incrível que pareça, encontrei tanto apoio que eu não merecia, não! [emoção] Ajuda do pessoal... Eu não conhecia nada! Tinha um feitor de turma que entendia, sei lá, parece que entendia umas 10 vezes mais do que eu! E aí caía trem, coisa... Eu ficava... Tinha hora que eu ficava até sem jeito. No descarrilar, eu não tinha condições de arrumar aquilo, nadica<sup>14</sup>. O feitor é que falava comigo, com muita boa vontade: “Vamos fazer assim e assim”. Aí a gente foi praticando, praticando, Deus ajudou e a gente foi pegando os macetes, eu em conjunto com esse encarregado. Estava caindo muito trem, e um dia eu falei com ele: “Olha, nós vamos fazer uma tentativa, uma mudança nesses aparelhos<sup>15</sup> aí.” Primeiro, fizemos em um. Ao fazermos essa tentativa, parou de cair trem, não é? Aí passou para lá e para cá, normal o trem... Ele mesmo falou comigo: “Ô Claudino, você não quer arrumar esses outros aparelhos aí, como nós arrumamos este?” Falei: “Não, nós vamos devagarzinho.” E fomos fazendo... Não eliminamos todos os acidentes, porque era muito trem e muito aparelho de via. Mas eliminamos, quando nada, 80%.

---

<sup>13</sup> Expressão que significa realizar de tudo, todo o processo.

<sup>14</sup> Nada.

<sup>15</sup> Aparelho de mudança de linha.

**Keka Simões** – O que o senhor e esse colega fizeram para eliminar ou diminuir esses problemas? O senhor falou que mexeu nos aparelhos...

**Claudino Filho** – É... Nós usamos cortar uma peça de trilho, que a gente trata de contra-trilho, e colocamos na frente da entrada do aparelho, que nós tratamos de agulha. A agulha fecha por um lado e fecha por outro, porque a roda do trem... Quando o trem vinha... Principalmente quando a primeira roda da máquina passava no coice, entrava no coice da agulha, a outra ainda não tinha pegado. Máquina pesada... A agulha cedia um bocadinho assim e era o bastante para a roda vir e entrar ao contrário. Aí nós pusemos um contra-trilho para arrastar: o contra-trilho segurava a roda puxando para o lado contrário ao da curva. Então, mesmo que a agulha cedesse um bocadinho, a roda passava sem entrar ao contrário. Aí eliminou.

**Keka Simões** – Em Miguel Burnier, o senhor ficou quanto tempo? De lá o senhor foi para outro lugar?

**Claudino Filho** – Eu devo ter ficado uns cinco anos em Burnier. De lá, eu vim para Ouro Preto. Eu trabalhava em Murtinho<sup>16</sup>, que era na linha mista de Lafaiete<sup>17</sup>, linha da bitola estreita e larga<sup>18</sup>. Eu trabalhava lá entrando para o Ramal de Murtinho, entrava um pouco para o lado de Itabirito e entrava aqui para o lado de Ouro Preto. Nessa época, lá já pertencia à Rede Ferroviária, mas pertencia à Estrada de Ferro Central do Brasil. E cá, já era da Rede, mas pertencia à Leopoldina<sup>19</sup>. Nesse meio tempo eles... A Leopoldina, a estrada de ferro cedeu... Não sei como foi o assunto deles lá. Sei que a Leopoldina avançou para lá e a estrada de ferro recuou. A Leopoldina, que vinha até Ponte Nova<sup>20</sup>, veio até aqui próximo a Burnier, que é Usina<sup>21</sup>. O final dela era aí. Nesse meio tempo, nessa mexida, o engenheiro que trabalhava aqui – aqui tinha um engenheiro e lá, em Sabará<sup>22</sup> (o trecho ficou pertencendo a Sabará),

---

<sup>16</sup> Joaquim Murtinho, município 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>17</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>18</sup> Tipos de bitola, largura entre os trilhos.

<sup>19</sup> Estrada de Ferro Leopoldina.

<sup>20</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>21</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A Estação Ferroviária de Usina foi inaugurada em 1923 e seu nome derivava de uma usina hidrelétrica ali instalada para fornecer força para a Usina Wigg, situada em Miguel Burnier.

<sup>22</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.

tinha outro, que era o Doutor Nominato<sup>23</sup>... Em Ouro Preto, o engenheiro era o Hélio Alves de Brito. Ele deu de cima de mim: “Não, você vai vir para cá”. O outro queria que eu ficasse lá, fez tudo para eu ficar lá. Mas eu trabalhava com esse daqui há muito tempo e ele me dava todo apoio. Aí ele falou: “Não, você vai vir para cá.” E eu passei para cá, vim para Ouro Preto. Finalmente eu trabalhei aqui quase o tempo todo. Ainda fui trabalhar no Espírito Santo, montar uma linha: a linha passava no centro da cidade de Vitória<sup>24</sup>, e eles fizeram um desvio de 17 quilômetros. Não sei se eles não tinham... Eles tinham pessoal suficiente para fazer! Mas não sei por que tanto fizeram até me levarem para lá, para montar essa linha.

**Keka Simões** – Em Ouro Preto, como mestre-de-linha o senhor continuou fazendo a mesma função?

**Claudino Filho** – É, a mesma função. Uns tempos como mestre-de-linha, depois passou para supervisor-de-linha. Mas o movimento era o mesmo, só mudou o nome.

**Keka Simões** – No caso desses cargos que o senhor já falou – mestre-de-linha, supervisor-de-linha, encarregado – quais eram as funções de cada um?

**Claudino Filho** – Olha, o trabalhador trabalhava em tudo. É como se diz: trocava dormente, socava linha – antigamente era tudo manual –, fazia socaria de linha, fazia capina de linha. Mas no princípio, quando eu entrei para a Rede, nós britávamos porque não tinha britador. Por aqui não tinha britador. A brita... Eles levavam as pedras assim, mais ou menos desse porte<sup>25</sup>, e eram britadas com um martelozinho desse tamanho<sup>26</sup>. Às vezes, ficava o dia inteiro batendo aquelas pedras para britar. Fazia todo serviço, serviço pesado, não é? Já o encarregado, que era o feitor, estava ali mais na administração, acompanhando, anotando as coisas. Eu estive como encarregado dois anos e pouco. Já o mestre-de-linha tem de olhar um trecho maior. No tempo da Central, tinha trecho com sete turmas, tinha trecho com nove turmas. Então a gente tinha que estar... Cada dia estava em uma turma, sempre correndo linha de trem a pé, para verificar onde estavam os defeitos mais graves e arrumar.

---

<sup>23</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>24</sup> Capital do Espírito Santo, por onde passava um trecho da Linha do Litoral, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>25</sup> O entrevistado mostra o tamanho aproximado com as mãos.

<sup>26</sup> O entrevistado mostra o tamanho com as mãos.

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

**Claudino Filho** – O normal era das sete às quatro horas<sup>27</sup>. Mas isso era quando estava tudo normal! No mais, quando havia acidente, não tinha hora para parar. [riso] Era a hora que dava passagem. Trabalhava, às vezes, dia e noite, para poder...

**Keka Simões** – Nesse horário de sete às quatro, tinha intervalo para descanso?

**Claudino Filho** – Tinha almoço às nove – até era cedo demais –, de nove às nove e 45. À uma hora<sup>28</sup>, tinha 15 minutos para tomar um café [riso] ou pegar um reforçozinho. Aí pegava às 13 e 15 e ia até às quatro horas. Geralmente, quando deixava o material todo no local onde estava trabalhando, a gente fazia o trecho – três, quatro quilômetros – às vezes a pé. Isso era no nosso horário, e não no horário da casa. Agora, quando ia levar ferramenta, mudar de serviço, ir para o outro lado, a gente tinha um trolinho<sup>29</sup>, que era empurrado no braço, na subida; na descida a gente montava e tinha um freio manual para frear. [riso] Aí a gente saía com o tempo certo do local em que estava – o feitor liberava no tempo certo e também ia com a gente para chegar, lá no alojamento, às quatro horas.

**Keka Simões** – Quem fornecia o almoço?

**Claudino Filho** – Não, isso cada um... Tinha um trabalhador que, na parte da manhã, fazia a comida e a levava para o pessoal. Mas quase a maioria fazia a comida para si próprio. Tinha alojamento, isso eles davam. Mas a gente mesmo é que fazia a comida.

**Keka Simões** – Quem era responsável por esse alojamento? Pela limpeza... Tinha horário para entrar, para dormir?

**Claudino Filho** – Não, não tinha horário, não. Era a hora... Isso aí não tinha muito... Também o pessoal não... A gente estava sempre mais para esses recantos e, anoitecendo, estava era caçando jeito de dormir. Mas não tinha essa exigência de horário, não. O pessoal, toda vida, era bem civilizado. Nesse ponto, o pessoal não fazia bagunça, não tinha nada. Então, não tinha esta exigência – “Ah, você tem que chegar no horário, até tantas horas”. Cada um

---

<sup>27</sup> Das sete horas da manhã às 16 horas.

<sup>28</sup> Treze horas.

<sup>29</sup> Trole, carro de apoio da ferrovia para conserto e conservação de estradas.

tinha sua vontade livre. Às vezes, se ia à casa de um vizinho e chegava mais tarde, a gente chegava com um certo jeito, uma certa educação: abria a porta, não perturbava ninguém, ia dormir e pronto. Não havia exigência de ninguém, não.

**Keka Simões** – Antes de dormir, tinha alguma atividade, vocês conversavam?

**Claudino Filho** – Geralmente ficava contando até alguma mentira [riso], alguma história, até a hora de dormir, mas sempre a gente dormia cedo.

**Keka Simões** – Existia algum tipo de auxílio ou benefício que a Central, e depois a Rede, fornecia aos empregados e suas famílias?

**Claudino Filho** – Existia um... Como é que fala? Um abono para os filhos, abono existia. A gente não lembra mais a quantia porque o dinheiro mudou muito! Mas dava uma quantia para cada filho até a idade de 18 anos, para homens, e de 21 anos, para as moças.

**Keka Simões** – E tinha assistência médica?

**Claudino Filho** – Não... Tinha um médico aí... Tinha, falar que não tinha... Tinha, mas era longe, não tinha assim perto. Como funcionário, a gente ia a Lafaiete, era atendido lá em Lafaiete. Por aqui, não tinha posto nenhum que atendesse pela Rede; era só em Lafaiete. Então, geralmente, se adoecesse uma criança, um filho, a gente mesma é que pagava as coisas, não é? Não tinha, como hoje tem. Antigamente, pelo menos nesta região aqui, não tinha. Depois, com espaço de tempo, veio. Mas no princípio não tinha.

**Keka Simões** – Como mestre-de-linha, o senhor era subordinado a quem?

**Claudino Filho** – Eu era subordinado diretamente ao engenheiro-residente<sup>30</sup> ou então outro que o substituísse. O chefe que viesse e determinasse uma ordem adequada, a gente tinha que cumprir. O próprio engenheiro dizia que, se ele não estivesse, se chegasse um superior a ele e determinasse um serviço, uma solicitação que a gente via que estava dentro do padrão, era para a gente atender.

**Keka Simões** – O senhor se lembra de algum outro cargo da ferrovia, além desses da área de manutenção? O senhor se lembra de outros cargos da Estação?

---

<sup>30</sup> Engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

**Claudino Filho** – A Estação já era outro departamento. No meu caso, era trabalhador de linha, feitor e mestre-de-linha. Depois passou para... Como é que fala? Artífice-de-linha e supervisor de Via Permanente. Aí tinha supervisor um, dois... Sempre tinha o que era feitor – era um; o outro era dois.

**Keka Simões** – O artífice correspondia a quê?

**Claudino Filho** – Era o trabalhador de linha.

**Keka Simões** – Qual era o número aproximado de funcionários que trabalhavam nesse departamento com o senhor?

**Claudino Filho** – Olha, isso... Cada turma tinha em média de sete a 10 homens. Não tinha assim, especificamente, são tantos, não. Porque uma hora o sujeito conseguia transferência e demorava vir outro. Outra hora, vinha até sem ser solicitado pelo próprio encarregado. Quando eu estava como encarregado de turma, feitor de turma, era uma média de oito, nove homens, com quem trabalhava. Quando passei para mestre-de-linha, aí já dava uma média de 70 pessoas, de 65 até 80, incluindo encarregado e os trabalhadores diretamente subordinados ao feitor. A gente estava ali, no serviço, em conjunto; para todo lado, nós estávamos em conjunto. A gente atendia esse grupo.

**Keka Simões** – Existia algum tipo de regulamento que o funcionário da Central ou da Rede tinha que seguir?

**Claudino Filho** – Não... Isso... A exigência era trabalhar com atenção, com segurança, e sempre ter boa vontade no trabalho. Isso aí é, como se diz... Como hoje, não era permitido ao sujeito trabalhar fora de marco, embriagado e coisa... Isso nunca foi permitido mesmo. Se chegasse fora de marco, infelizmente a gente não poderia deixar trabalhar. Mas era muito difícil... Todo mundo, como se diz, compreendia e entendia a necessidade também. Trabalhava muito satisfeito, não é? Muito contente. Então, não aborrecia assim a ponto de ter que estar chamando atenção de um, de outro. Não, não tinha disso, não.

**Keka Simões** – Os funcionários usavam algum tipo de uniforme?

**Claudino Filho** – Ultimamente, sim. Mas isso devem ter uns... Na época em que trabalhei, me parece que durante uns 20 anos mais ou menos de serviço, não tinha uniforme. Depois a ferrovia começou a fornecer uniforme: botina ou calçado, capacete, luva. Mas durante os 20 anos em que trabalhei, não tinha nada disso, não tinha proteção nenhuma.

**Keka Simões** – Como era esse uniforme? Tinha uma cor específica?

**Claudino Filho** – Tinha, tinha diferença.

**Keka Simões** – Como era isso?

**Claudino Filho** – Geralmente, mais era... [inaudível]. Quando veio o uniforme, era laranja, e o do mestre-de-linha... Porque o dos trabalhadores tinha uma listra grande nas costas e o do mestre-linha não tinha. A diferença maior era no capacete. Tinha pouca diferença entre os uniformes.

**Keka Simões** – Qual diferença tinha no capacete?

**Claudino Filho** – No princípio, o capacete do mestre-de-linha era verde e o capacete dos trabalhadores era sempre amarelo. Depois, para o feitor e mestre-de-linha, passou para capacete branco.

**Keka Simões** – Apesar de ser da área de manutenção, o senhor se lembra da Estação de Ouro Preto? Como ela era?

**Claudino Filho** – Olha, mais no princípio, quando ainda era da Central... Porque antigamente tinha muito transporte pesado – pesado ele é todo – quase todo feito pela ferrovia. Então, tinha a pequena expedição... Aqui trabalhava dia e noite, a Estação de Ouro Preto era 24 horas no ar. À noite, havia um, dois funcionários. De dia sempre uns três: o chefe-de-estação, um para atender o movimento de trem, e um que inclusive mora aqui na Terceira<sup>31</sup> – o Antônio Leite<sup>32</sup> –, que tratava do movimento de despacho. Despachava mercadoria daqui até para a Bolívia, para todo lado. Ele tem uma memória! Ele conhece... Não é que ele conheça... Ele tem tanto nome de Estação em lugar para onde despachava mercadoria... Ih! Era muito, era todo dia. O trem chegava... Aqui tinha um carrinho de descarga, muita descarga e muito carregamento. Porque no tempo... O vagão chegava e desviava lá no desvio e vinha caminhão, outra hora até animal pegava aquelas cargas e saía. Agora, a pequena expedição descarregava na chegada do trem: quando o trem parava, tinha que descarregar e carregar em um prazo mínimo, porque era trem de passageiro, não podia atrasar.

**Keka Simões** – O que vinha nessa pequena expedição? Que tipo de carga?

**Claudino Filho** – Vinha quase de tudo. Para dizer a verdade, vinha tanta coisa que... Desde galinha, até porco e verdura, fruta... Muita coisa! Legumes, carne,

---

<sup>31</sup> Rua Terceira, do bairro das Dores, em Ouro Preto.

<sup>32</sup> Antônio Miguel Leite, entrevistado pelo Vale Registrar.

leite, vinha tudo. Tudo era transportado mais pela ferrovia. Era muita coisa, muita coisa nessa pequena expedição. Já a carga mais pesada vinha sempre no vagão fechado, não é?

**Keka Simões** – Além da sede da Estação, onde ficava o agente-de-estação<sup>33</sup>, havia outros prédios na região? Não tinha um armazém?

**Claudino Filho** – Tinha, tinha o armazém ligado... Mas o que a gente trata de armazém era o armazém onde guardava mercadoria, não é armazém para venda, não. Chegava mercadoria, punha ali dentro para poder entregar à hora em que o pessoal viesse procurar. E também recebia quando o pessoal trazia mercadoria para fazer despacho – colocava no armazém para embarcar na hora em que o trem chegava, e mandar para o destino.

**Keka Simões** – Que tipo de mercadoria ou material mais saía de Ouro Preto para ir para outros lugares, e que ficava guardado nessa parte do armazém?

**Claudino Filho** – [riso] Ah, isso... O tipo da mercadoria... Da parte maior a gente não tem assim uma lembrança, porque era muita coisa. E vinham volumes muito pequenos, volumes grandes, volume pequenininho, desse tamanhinho, vinha uma caixinha assim<sup>34</sup>, e eram despachados. Hoje não, mas no princípio era... Depois é que começou a vir só em vagão e acabou esse negócio de pequena expedição – quando começou a circular muito ônibus, muito transporte pela rodovia, eliminou-se a pequena expedição.

**Keka Simões** – No prédio da Estação, havia os funcionários que trabalhavam lá. Outras pessoas podiam entrar e sair da Estação?

**Claudino Filho** – Não... Ia, entrava, saía... Quer dizer, com limite, não podia bagunçar, não. Mas podia ir lá para resolver qualquer assunto, não tinha problema. Bater um papo adequado também se aceitava; se tivesse qualquer coisa para resolver, era muito bem recebido pelos agentes, pelo chefe-de-estação.

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

**Claudino Filho** – Oh, me parece que o horário era mais o menos de sete horas às cinco horas da tarde. Mas aqui tinha um agente... Se chegasse uma mercadoria até um bocadinho depois das cinco horas, ele recebia [riso], ele cooperava. Não cobrava hora da Rede, mas ele atendia. Às vezes, ele xingava

---

<sup>33</sup> Profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

<sup>34</sup> O entrevistado indica o tamanho aproximado com as mãos.

porque... Mas xingava assim e falava: “Isso não é hora mais de coisa, não”. Mas quando ele via que a pessoa... Aconteceu isso comigo. Para despachar até mercadoria da Rede, para serviço, às vezes eu chegava assim e ele: “Ah, você já evém! Já tô fechando aqui! Já tô indo embora!”

**Keka Simões** – Qual é o nome dele?

**Claudino Filho** – Antônio Leite. Excelente pessoa, Nossa Senhora! Ele é um pouco nervoso, mas é seriíssimo mesmo e... Sério e muito humano. Aí, às vezes, quando eu o via assim, eu falava: “Não, então amanhã eu volto”. E ele falava comigo: “Não, dá isso aí! Deixa eu resolver isso para você”. Isso aconteceu muitas vezes com outros também.

**Keka Simões** – Sobre a segurança na Estação e na Via Permanente, havia algum tipo de controle, alguém que tomava conta para não ser depredada?

**Claudino Filho** – Em alguns pontos tinha. Mas não era em todos, não. Mas geralmente quase que não... Sei lá! No princípio, isso tinha muita ordem! Todo mundo respeitava porque era muito rigoroso. A ferrovia era um troço muito rigoroso! Um sujeito... Eu era garoto lá no Dom Bosco: uns ferreiros, que antigamente havia aqui, carregaram uns dois pedaços de trilho. Eles descobriram, a polícia foi lá e eles tiveram que trazer nas costas! Então, era muito rigoroso. Quase ninguém... Podia achar um prego de linha, que é um trem bobo<sup>35</sup>, e ninguém pegava aquilo, não.

**Keka Simões** – O senhor falou do alojamento que tinha em alguns pontos da linha. E em volta da Estação, havia casas de moradia?

**Claudino Filho** – Tinha, sempre tinha. Quando não era na própria Estação, era ligado à Estação. Tinha uma casa do agente-de-estação, onde podia morar ou ele ou ele com a família. Sempre bem organizado. Isso toda Estação tinha. Quando não era no próprio prédio da Estação, era próximo dali.

**Keka Simões** – E outras casas?

**Claudino Filho** – Tinha casa para trabalhador de turma, não é? Isso tinha. Mas, às vezes, não era tão próxima à Estação. Umas, às vezes, eram próximas, mas não muito próximas. Sempre eram mais retiradas um pouco.

**Keka Simões** – Essas casas eram todas iguais?

---

<sup>35</sup> Trem bobo no sentido de coisa sem importância ou valor.

**Claudino Filho** – As casas, não vamos dizer que fossem iguais, mas atendiam à necessidade das pessoas e eram bem arrumadinhas. Toda vida, as casas da Rede, pelo menos nesta região nossa aqui, foram casas muito bem trabalhadas, muito bem organizadinhas. As casas eram boas, muito boas mesmo!

**Keka Simões** – Pagava-se algum aluguel?

**Claudino Filho** – Não, nada. Isso não pagava, não.

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

**Claudino Filho** – Entre dois anos e pouco a três, morei em Topázio, em uma casa muito boa. Era quase deserto lá, quase no mato. E eu até gostava muito de lá [riso], porque a gente estava mais tranqüilo. De lá fui para Burnier, onde também morei em uma casa muito boa da Rede, estrada de ferro. Quando vim da Rede, eles quiseram me arrumar uma casa aqui embaixo, mas eu já tinha comprado... Até hoje é uma casa muito ruim, mas estava um bagulho, uma casa velha! Aí eu conversei com o engenheiro: “Oh, estou tão pertinho, eu durmo lá.” Havia outra casinha próxima ao alojamento do pessoal, e eu falei: “Durmo lá, próximo”, principalmente na época de chuva quando caía trem. Conversei com ele se eu podia... Se ele opinava de eu morar no que é meu, se ele me dava essa liberdade. Ele falou: “Não, se é perto e se não prejudica, pode”. Aí eu vim para cá. Depois ele queria porque queria que eu me mudasse para lá, mas aí eu já estava aqui. Eu falei: “Não, agora eu fico por aí durante a semana. Na hora em que for necessário, me chama que eu venho, mas...” Aí eu não mudei mais para lá, não. Continuei morando aqui. E ainda trabalhei muitos anos na Rede, mas morando aqui.

**Keka Simões** – Aqui tinha um dormitório na Estação para funcionário, por exemplo, que era de um outro ponto, não é?

**Claudino Filho** – E vinha para cá?

**Keka Simões** – É.

**Claudino Filho** – Tinha, isso tinha mesmo. O sujeito chegava para trabalhar e sempre, no alojamento, tinha o lugar da pessoa morar. Não havia necessidade de o sujeito sair de lá para vir trabalhar... A não ser que ele trouxesse família, aí era diferente. Às vezes poderia vir com a família e não ter uma casa desocupada, não é? Mas a pessoa solteira... Só se ela se interessasse em morar lá fora. No mais, não.

**Keka Simões** – Nesse alojamento, os quartos eram todos iguais?

**Claudino Filho** – Mais ou menos. Em alguns lugares, às vezes, um... Menos cômodos, maiores, e então tinha espaço para pôr várias camas. Mas tudo de acordo, tudo normal. Nesse ponto de moradia, a Rede toda vida foi muito cuidadosa com o pessoal.

**Keka Simões** – A roupa de cama era de cada um?

**Claudino Filho** – Isso era de cada um. Ultimamente, eles só forneciam os colchões, mas a própria roupa de cama, toda vida, foi individual.

**Keka Simões** – Quem era o responsável pela limpeza dos dormitórios? Havia algum funcionário ou cada um cuidava de suas coisas?

**Claudino Filho** – Antes, quando eram essas turmas fixas, havia três, quatro funcionários, que às vezes moravam lá em um barracão, em uma casa. Agora, quando a Leopoldina veio, formou-se o grupo, o pessoal trabalhava em grupo, acabou com esse negócio de turma. Aí tinha sempre o cozinheiro, que fazia a comida e dava uma limpeza na casa. Ficava por essa conta, o dia todo.

**Keka Simões** – O senhor já falou de alguns tipos de trem, não é? No trecho em que trabalhou, o senhor se lembra dos tipos de trem que trafegavam?

**Claudino Filho** – Quando a gente começou a trabalhar, havia quatro expressos: um saía de Mariana e ia a Belo Horizonte<sup>36</sup>, o outro saía de Belo Horizonte e pernoitava em Mariana (esses eram Mariana – Belo Horizonte, Belo Horizonte – Mariana); tinha um que saía de Belo Horizonte e ia a Ponte Nova, o outro saía de Ponte Nova e ia a Belo Horizonte. Todos eles trens de passageiros, que puxavam uma média de quatro, cinco vagões. Superlotados de passageiro! E geralmente, só na época de muita chuva é que às vezes atrasavam. No mais, era difícil trem atrasar uns três, quatro minutos. Sempre andavam em cima da hora mesmo! Eles tinham hora para chegar à Estação e para sair.

**Keka Simões** – E além do trem expresso, qual outro tinha?

**Claudino Filho** – Havia vários trens de carga. Isso aí variava, porque o trem de carga rodava tanto de dia como à noite. Entre um dia e outro, devia circular uma média de cinco, seis trens de carga, por dia, fora os trens de passageiro.

**Keka Simões** – Algum trem era de carga e de passageiro?

---

<sup>36</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.

**Claudino Filho** – Ultimamente tinha o trem misto. Ele fazia carga... Foi quando terminou o trem de passageiro e aí ficou o misto. Ele saía de Ponte Nova... Ponte Nova – Mariana... Não! Saía de Mariana e ia a Burnier, e saía de Burnier e vinha a Mariana, outra vez. E saía um de Mariana e ia a Ponte Nova, e à tarde vinha de Ponte Nova para cá. Ele vinha como trem de carga, trazendo dois, três carros de passageiro na cauda. Esse já era mais difícil, já atrasava muito! Era um problema! Geralmente, não circulava muito na hora exata, não.

**Keka Simões** – O senhor sabe como era montada a composição de cada trem? O que vinha na frente, o que vinha no meio, que vinha atrás? Tinha uma ordem?

**Claudino Filho** – Dependia do tipo da carga. Se tivesse minério, carvão vegetal – puxava-se muito carvão vegetal –, o minério vinha na frente, ligado na máquina, porque era mais pesado. Depois vinha o carvão ou outras cargas mais leves. Quando era o misto, os carros de passageiro estavam na cauda.

**Keka Simões** – Por que era assim – o mais pesado na frente?

**Claudino Filho** – Olha, eu acho que é para facilitar. É a mesma coisa de... [riso] Se a pessoa for puxar uma pessoa que, como se diz, é mais forte, o outro ou tem que pegar quase na frente ou então em segundo, porque parece que o peso é muito, não é? E outra coisa, diferente disso: vagão de carga tem muito mais facilidade para descarrilar e tombar do que vagão de passageiro. Eu trabalhei 36 anos e seis meses na ferrovia e vi vagão de passageiro descarrilado porque viraram o aparelho de mudança ao contrário. E cai mesmo. Não tem jeito! No mais, não. Caía, tombava vagão de carga, esse de... Às vezes de minério, de pedra. De carvão era mestre em tombar! E o vagão de passageiro estava tranqüilo, lá na cauda do trem. Trem passageiro mesmo, quando descarrilava, descarrilava a locomotiva; quando eram essas locomotivas a vapor, costumava descarrilar. Não era sempre, não, mas descarrilava às vezes. Mas trem passageiro... Era tão bem organizado que, dificilmente, saía fora do trilho.

**Keka Simões** – Quais funcionários viajavam no trem?

**Claudino Filho** – Os funcionários que faziam parte do trem: tinha sempre o maquinista<sup>37</sup>, um auxiliar<sup>38</sup> e um outro tratado como guarda-freio – três; o

---

<sup>37</sup> Profissional responsável por operar a locomotiva.

<sup>38</sup> Profissional responsável por auxiliar o maquinista em funções complementares ao serviço deste.

chefe-de-trem<sup>39</sup>... Quando era trem passageiro, costumava ter o fiscal também. Correio<sup>40</sup>, o Correio também. Na época de passageiro, o Correio, que hoje roda pela rodovia, era por aí, não é?

**Keka Simões** – Tinha o vagão dos Correios.

**Claudino Filho** – É, só dos Correios, que vinha ligado logo à locomotiva.

**Keka Simões** – Como eram essas locomotivas? Houve mudança? Qual combustível se utilizava?

**Claudino Filho** – Nesta área pelo menos, elas funcionavam mais com carvão mineral ou vegetal. Algumas locomotivas funcionavam com lenha, também, mas não era nesta região nossa aqui. Em Lafaiete eles adaptaram – mas já tem muito tempo, acabou também – para óleo, não é? As locomotivas a vapor foram adaptadas para óleo, há muitos anos. Aqui era com carvão mineral, vegetal ou então lenha.

**Keka Simões** – Essas locomotivas tinham algum nome? As pessoas punham algum apelido nelas?

**Claudino Filho** – Nome eu não sei, mas, na gíria do pessoal, tinha. Inclusive deve estar vindo uma aí – eu ouvi falar – que é uma tal de Santa Fé<sup>41</sup>. Mas tinha a Malé<sup>42</sup>, Santa Fé e umas outras que eles tratavam de Milcarro. Era... [riso] Mas a que puxava mais resistente era esta Santa Fé.

**Keka Simões** – O nome Santa Fé foi dado pelos funcionários, pelo maquinista, ou não?

**Claudino Filho** – Não sei. Para o pessoal da Rede, da ferrovia, era Malé, Santa Fé, Milcarro.

**Keka Simões** – Malé?

**Claudino Filho** – É, tinha a Malé. As mais coisas eram Malé e Santa Fé. E umas outras aí, com uns outros nomes também que tem hora que a gente nem lembra direito deles assim...

**Keka Simões** – Qual funcionário viajava na locomotiva?

**Claudino Filho** – Na locomotiva mesmo, era o maquinista. Na época da máquina a vapor, eram o maquinista e o foguista<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em um comboio.

<sup>40</sup> Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

<sup>41</sup> Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

<sup>42</sup> Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

<sup>43</sup> Profissional responsável por manter o forno das locomotivas à lenha em funcionamento.

**Keka Simões** – Outras pessoas podiam entrar na máquina?

**Claudino Filho** – Podiam. O guarda-freio costumava viajar também. Mas o guarda-freio estava mais era freando os vagões do que... O freio era manual. O guarda-freio andava... Isso a gente via. Com chuva, era um absurdo! O trem ia descer, ele tinha que estar em cima dos vagões – de vagão em vagão – com um porrete assim, freando.

**Keka Simões** – Ele subia e andava em cima?

**Claudino Filho** – Subia, andava, passava de um para outro, o que era muito difícil. Isso no princípio, quando eram essas máquinas a vapor, que não seguravam bem o freio, não. Quando ia terminando a descida e pegava a subida, outra vez ele tinha que andar em cima dos vagões, soltando os freios, tudo outra vez. Era dificultoso!

**Keka Simões** – E entre os vagões de carga havia diferença ou todos eram iguais?

**Claudino Filho** – A maioria dos vagões era fechada. Tem um tipo de vagão fechado que transporta quase qualquer mercadoria, ensacada e até a granel. E tem o vagão para o carvão: é um vagão alto, quase igual ao vagão fechado, só que é aberto por cima. E também existem as plataformas, umas lisas para arrastar certos materiais: chapa grande, trilho, tudo ia nessas plataformas. Não é nem vagão, é plataforma, tipo o fundo de uma carreta sem as laterais.

**Keka Simões** – E como eram os carros de passageiro?

**Claudino Filho** – Antigamente, eram de madeira. Tinha janelinha e a porta de entrar e sair, de um lado e do outro. A porta era a mesma coisa: tinha uma porta daqui, outra de lá. A gente abria a porta, saía em um corredorzinho que saía assim, com escadas, para descer na plataforma.

**Keka Simões** – O senhor se lembra da cor do carro?

**Claudino Filho** – Era um marrom puxado para vermelho, não é? Mais ou menos esse tipo. Depois veio... Igual ao trem de alumínio que corria de Belo Horizonte ao Rio<sup>44</sup> – o Vera Cruz. Esse já era alumínio; o vagão era branco, mais para branco.

**Keka Simões** – Havia alguma diferença entre os vagões de passageiro ou todos os carros eram iguais?

---

<sup>44</sup> Rio de Janeiro, capital do estado de mesmo nome, onde se localizava a sede da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.

**Claudino Filho** – Imitava, mas tinha separação: o carro de primeira e o de segunda<sup>45</sup>. Para o pessoal que ia no primeiro, a passagem era mais cara. E tinha o de segunda.

**Keka Simões** – No interior do vagão, o que modificava?

**Claudino Filho** – Na poltrona do carro de primeira tinha tipo uma pelica por cima, umas almofadas, não é? Era tipo... Uns ônibus quase imitam bem. E no carro de segunda, eram umas cadeiras quase iguais a esta<sup>46</sup>, só que eram de madeira, não tinham esse fundo assim, não. Eram mais aquelas tabuinhas.

**Keka Simões** – Tinha banheiro, Senhor Claudino?

**Claudino Filho** – Tinha.

**Keka Simões** – Quem fazia a limpeza desses carros?

**Claudino Filho** – Olha, tinha o pessoal de Estação que... Isso eu não lembro ao certo, se tinha o cara para limpeza específica, ou se era um manobreiro<sup>47</sup>. Disso eu não tenho bem certeza, porque por aqui quase não fazia... Mariana fazia, mas eu não tenho assim uma recordação se... Devia ter alguém lá que fazia essa limpeza, fazia a faxina, não é?

**Keka Simões** – E a manutenção do trem?

**Claudino Filho** – Para isso tinha o pessoal da mecânica. Aqui em Mariana mesmo tinha... Era o pessoal da conserva<sup>48</sup>. Ultimamente passou para Mecânica. Tinha um grupo de pessoas para fazer essa manutenção. Também não sei se a limpeza dos vagões poderia ser feita por esse pessoal da conserva. Disso eu não tenho certeza.

**Keka Simões** – Essa conserva era feita na Estação de Mariana?

**Claudino Filho** – Não, era ao lado. Tinha uma garagem para onde eram levados os vagões, ou máquina, qualquer coisa. Fazia manutenção lá. Inclusive ainda tem parte desse... Um bocado demoliu, mas ainda tem alguma coisa lá.

**Keka Simões** – O senhor se lembra dos dias e horários quando esses trens chegavam e partiam?

**Claudino Filho** – O de Mariana saía às cinco horas da manhã com passageiro, na época dos passageiros. Isso eu nem na Rede ainda estava. Depois que eu entrei para Rede também era... Tinha um para Belo Horizonte... Esse que saía

---

<sup>45</sup> Primeira e segunda classes.

<sup>46</sup> O entrevistado indica a cadeira em que estava sentado, de encosto reto e assento acolchoado.

<sup>47</sup> Profissional responsável por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

<sup>48</sup> Atividades relacionadas à conservação da Via Permanente.

de Mariana, saía às cinco horas; às sete horas, antes um bocadinho, passava lá no Dom Bosco. O outro, que vinha para Mariana, devia – não tenho certeza – sair de Belo Horizonte às cinco horas também e chegava às nove horas da noite.

**Keka Simões** – Algum sinal indicava a chegada e a partida do trem, na Estação? Como se sabia que o trem estava chegando?

**Claudino Filho** – Tinha o... Além do aparelho... Do telégrafo<sup>49</sup>.

**Keka Simões** – Telégrafo?

**Claudino Filho** – É. Eles batiam na mão. E tinha o telefone também, só para a Rede. Mas a gente podia comunicar daqui de Mariana, Ponte Nova, essas estações todas. Até em um trecho, a gente tinha um telefonezinho assim, que tratava de portátil: a gente ligava lá no fio e conversava em qualquer lugar, comunicava, sabia. E o agente-de-estação, quando o trem estava aproximando da Estação, já pedia licença para o outro colega na outra Estação. Quando o trem saía, ele comunicava pelo aparelho; outra hora, pelo telefone: “Olha, partiu às tantas horas”.

**Keka Simões** – Como a população da cidade sabia que o trem estava chegando?

**Claudino Filho** – Tinha um horário certo, mesmo o trem misto que não cumpria muito o horário. Mas no horário marcado, tinha que estar ali na Estação. O expresso, não, o expresso vinha mesmo; se atrasasse um minuto, perdia. Só se houvesse um problema, mas ele vinha mesmo. Era raro atrasar.

## [DVD B]

**Keka Simões** – Tinha algum código ou sinal, feito pelo maquinista, para se comunicar com outro maquinista ou para avisar que estava chegando? Tinha algum barulho no trem?

**Claudino Filho** – Geralmente, quando eles passavam ou se aproximavam do sinal fixo, eles davam uma buzina na locomotiva.

**Keka Simões** – Ah, uma buzina?

---

<sup>49</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.

**Claudino Filho** – É, e esse sinal fixo sempre ficava a uma distância de uns... Não me lembro mais se... Uns duzentos e poucos a trezentos metros da Estação, já na chegada, de um lado e de outro. Esse sinal fixo... Como tem o ditado: se o maquinista chegasse e o sinal estivesse fechado, ele tinha que parar.

**Keka Simões** – Como era esse sinal?

**Claudino Filho** – Esse sinal era uma barra de ferro, fincada do lado da vinda do maquinista. Assim como o motorista, a máquina tem o lado do maquinista. Então, ele era fincado mais ou menos na altura de uns três metros. Era uma chapa de ferro mais ou menos com um diâmetro de 35 a 40, redonda, pintada de vermelho e amarelo e tinha... Sempre existiu uma luz para dar o sinal. À noite ele brilhava. Se na hora do maquinista chegar o sinal estivesse fechado – isso era controlado pelo manobreiro, que era o guarda-chave<sup>50</sup>... Se tivesse qualquer problema na Estação que ele não pudesse entrar, se tivesse um outro trem manobrando, o manobreiro fechava aquilo lá e fazia a manobra do outro, tranqüilo ali. E o trem ficava lá, aguardando, até abrir o sinal outra vez.

**Keka Simões** – No caso dos trens de carga que não tinham horário fixo, como os agentes eram avisados da chegada deles?

**Claudino Filho** – Não, geralmente é aquilo que eu disse: o trem, quando chegava à Estação... O trem chegou à Estação, o agente logo dava a chegada do trem para o controlador<sup>51</sup> (o controlador aqui era em Ponte Nova). Aí ele já tinha pedido a licença para o trem com o outro agente da Estação à frente. O outro agente já tinha liberado pelo aparelho seletivo<sup>52</sup>. Antes, era só pelo seletivo porque era bem mais seguro: aquilo ficava gravado, não é? Ultimamente, até por telefone eles faziam isso. Então, eles já tinham a licença autorizada pelo outro. Aí liberava o trem. O trem ia embora e, quando o trem ia saindo, ele tornava a bater no aparelho: “Partiu às tantas horas”.

**Keka Simões** – Além do descarrilamento, quais outros problemas ou acidentes podiam acontecer com o trem ou com a linha do trem?

**Claudino Filho** – Quando acontecia, era barreira. Outra hora, o aterro fugia e a linha ficava, às vezes, no ar – a gente tinha que tornar ou deslocar a linha para

---

<sup>50</sup> Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

<sup>51</sup> Profissional responsável por controlar o tráfego dos trens no trecho.

<sup>52</sup> Aparelho tipo “telefone”, utilizado para comunicação interna da ferrovia.

o lado. Isso era constantemente, por mais que a gente fizesse escoramento. Mas no ano em que chovia muito dava problema muito sério mesmo! Não é do meu tempo, mas a terraplanagem dessa linha aqui... Isso eles contam... Meu pai trabalhou daqui para Mariana. Não, de Mariana para Ponte Nova. Ele ajudou a fazer terraplanagem para pôr a linha. E antigamente não tinha carrinho de mão; em certos trechos a terra foi puxada no couro de boi, para ir tirando dos cortes e pondo lá para fora... Então, os cortes foram abertos a picareta, marreta; para dar fogo era furado na mão segurando, batendo marreta. Isso não foi só aqui, não. Esse asfalto, eu me lembro... Eles abriram essa estrada para pôr asfalto...

[INTERRUPÇÃO DA GRAVAÇÃO]<sup>53</sup>

**Claudino Filho** – Na linha, no princípio, pelo que eles disseram... Porque a terra é coisa muito frouxa e não houve compactação. Hoje, não. Hoje eles vêm com máquina, passam a máquina, põem terra, vêm com aquele rolete, fazem a compactação. E esse aterro ia embora com facilidade, devido à falta de compactação. É o caso que eu estava dizendo do asfalto. Eu era garoto e fui lá muitas vezes levar... Na casa de meu pai tinha muita cana-de-açúcar. Quando abriram esses cortes com animal, animal de tropa, na carroça, meu pai vendeu muita cana. A gente cortava a cana toda picadinha assim no facão, trazia aí três, quatro bestas de cana – cada burro carregado era uma besta – para entregar. Ficava o trabalhador enchendo a galeota<sup>54</sup>. Trocava o burro, ele saía sozinho e ia lá na ponta do aterro. O burro chegava lá na frente; se tivesse algum na frente dele – o bicho é inteligente – ele esperava, ficava parado. Quando chegava a vez dele – isso era um atrás do outro, era muito! –, ele ia lá na frente, voltava assim de “fasta” até esbarrar na pontinha do aterro – punha um pau assim dessa grossura<sup>55</sup>, redondo, seguro. Ele vinha empurrando, empurrando, a carroça esbarrava e ele sentia e parava. Pisava na traseira da caçamba da carroça e ela virava. Trocava. E ele ia lá outra vez para carregar. Era interessante.

**Keka Simões** – Qual época do ano tinha mais problema ou acidente na estrada?

---

<sup>53</sup> A gravação foi interrompida devido a um ruído externo.

<sup>54</sup> Pequena carroça usada para transportar material escavado em trabalhos de terraplanagem manual.

<sup>55</sup> O entrevistado indica o tamanho aproximado.

**Claudino Filho** – A época da chuva. Mais ou menos de novembro a fevereiro era o pior tempo. A gente também sofria nessas linhas! Era muito acidente... Barreira, a linha abatia muito... Às vezes, o aterro não fugia, mas o trem pesado abatia a linha. Tinha que ir lá para acertar. Então, era nessa época.

**Keka Simões** – E havia algum trecho da estrada de ferro que era mais perigoso, ou onde acontecia mais problema?

**Claudino Filho** – É, alguns pedaços são mais firmes, como este trecho daqui para Mariana... Assunto de abate a linha... Hoje ele é mais firme, porque está em cima da pedra. Agora, aqui nessa área do Tripuí<sup>56</sup>, Topázio, o terreno é muito mole e abatia muito, dava muita mão de obra! Já de Hargreaves<sup>57</sup> até Burnier era mais firme porque já é área de minério.

**Keka Simões** – Quando acontecia algum problema com o trem ou com a linha, como se avisava a Estação?

**Claudino Filho** – Geralmente, eles carregavam esse aparelho na máquina também: eles ligavam na fiação, porque a fiação corria direta na linha... A mesma coisa do telefone: “Alô, coisa!” Primeiro, quem atendia era geralmente o controlador lá em Ponte Nova, porque estava direto com o fone no ouvido, não é? Mas, às vezes, dava sorte e até um agente-de-estação estava com o fone no ouvido e já falava diretamente com ele, que falava com o controlador que avisava a Estação. Se dependesse de socorro, se fosse um serviço mais pesado que dependesse do pessoal da manutenção, avisava esse pessoal para preparar para ir; o pessoal da Via Permanente era o primeiro a ser solicitado a ir resolver o problema.

**Keka Simões** – Como era feito esse socorro? Como se chegava ao lugar onde houve o problema?

**Claudino Filho** – Ultimamente, a gente tinha um carrinho de linha, motorizado, que levava o pessoal, ferramenta e tudo. Antes, sempre... Com o socorro, pelo menos, tinha outra locomotiva com as plataformas, com o vagão.

**Keka Simões** – A inspeção da linha era atribuição de quem?

**Claudino Filho** – No caso do trecho em que trabalhava, éramos eu e o pessoal que trabalhava comigo.

---

<sup>56</sup> Estação Ecológica do Tripuí, localizada em Ouro Preto.

<sup>57</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.

**Keka Simões** – Em alguma época do ano vinha uma inspeção de fora?

**Claudino Filho** – Sempre vinha, com a linha normal. Quando o troço era um acidente muito pesado, a gente solicitava até a presença de um engenheiro, porque ia demorar resolver aquilo. Outra hora tinha que tomar outras providências, com mais despesas, mais sérias, que não estavam ao alcance da gente. A gente sempre ia fazendo aquilo que podia, mas solicitava a presença de um engenheiro. Costumava... Assim como tantas vezes, o próprio engenheiro solicitou a presença de um superintendente. Em 1972 teve um... Em 1979, o negócio nesta região aqui esteve triste mesmo! Muito aterro foi embora, muito problema mesmo! Ficou quase dois meses parado. Então, aí dependia já de uma supervisão mais superior, para ver, ajudar nas providências. A gente ia tomando as providências, mas de repente ia arrumar até máquina, trator... Aqui em Saramenha<sup>58</sup> nos ajudou muito! A gente os ajudava também, quando eles dependiam... Quando necessitava de um trator, uma carregadeira, um caminhão, eu ia lá, falava com eles e era na hora. As prefeituras também nos ajudavam muito. Eles dependiam da gente nalguma coisinha e aí a gente também, diretamente, sozinho, liberava... [inaudível]. Às vezes, dependiam para fazer uns tantos mata-burros; nós tínhamos uns trilhos jogados aí, eles pediam para arrumar, a gente falava com o engenheiro-residente, o engenheiro passava para superintendência e aí eles liberavam o que arranjava – uma parte pequena, porque quando era parte maior era vendida.

**Keka Simões** – Na Estação, ficava muita gente esperando a chegada do trem? Como era?

**Claudino Filho** – Na época do trem passageiro, muita gente ficava. Em Rodrigo Silva<sup>59</sup>, Mariana, tinha muita gente. Em Dom Bosco, que é um lugar deserto, saía pessoal... Vocês conhecem Cachoeira do Campo, Arraial do Leite<sup>60</sup>, Amarante<sup>61</sup>, Casa Branca<sup>62</sup>? Todo esse pessoal viajava para Dom Bosco, uns a pé e outros a cavalo – até a cavalo! – para apanhar o trem para vir aqui. Trem passageiro, porque não tinha esse asfalto, não tinha meio de

---

<sup>58</sup> Bairro de Ouro Preto.

<sup>59</sup> Por Rodrigo Silva passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

<sup>60</sup> Distrito de Ouro Preto.

<sup>61</sup> Distrito de Ouro Preto.

<sup>62</sup> Distrito de Ouro Preto.

transporte aqui, porque a rodovia para Belo Horizonte passava era por Marzagão<sup>63</sup>, por Saramenha, saía no Rodrigo Silva, perto do Dom Bosco para poder sair em Cachoeira<sup>64</sup>. E na época da chuva também, aquilo agarrava mesmo! [riso]

**Keka Simões** – Na Estação ficava muita gente para se despedir de quem ia viajar, ou esperando a chegada de passageiro?

**Claudino Filho** – Para despedir? Costumava, não é? Isso geralmente em algumas famílias: às vezes, ia com aquele que ia viajar, ficava esperando, embarcava... Mas ali não tinha prazo... Se não despedisse ali na hora, naquela hora, o trem saía mesmo. Aqui em Ouro Preto até que ele ficava mais um bocadinho. Mas era questão de um minuto, dois minutos em cada Estação, porque senão não chegava no horário certo, não.

**Keka Simões** – O senhor tem idéia se o preço do bilhete para viajar era barato?

**Claudino Filho** – Era barato. A passagem de trem toda vida foi barata. O transporte de carga mais barato, de um a tudo, é o transporte... A não ser o marítimo... Acho que o transporte mais barato – no Brasil ou, se possível, até no mundo – é o marítimo. A partir daí, o transporte mais barato é o da ferrovia. Tanto faz se de passageiro – onde tem trem de passageiro – como de carga. O valor que hoje se cobra para trazer uma carreta de Cataguases<sup>65</sup>, carregada de bauxita, o vagão trazia mais de duas carretas; o preço de uma carreta ficava mais caro que o preço do vagão carregado.

**Keka Simões** – Só se pegava passageiro nas estações ou também em algum outro trecho?

**Claudino Filho** – Alguns lugares tinham o tal pé-de-estribo, como eles falavam: só a plataforma, em que o trem chegava e parava.

**Keka Simões** – Como chamava?

**Claudino Filho** – Pé-de-estribo, uma plataformazinha – o trem chegava e parava. Mesmo se não tivesse passageiro, ele costumava parar porque poderia ter passageiro para desembarcar.

---

<sup>63</sup> Localidade de Ouro Preto.

<sup>64</sup> Cachoeira do Campo.

<sup>65</sup> Município de Minas Gerais.

**Keka Simões** – Havia algum regulamento que os passageiros tinham que seguir dentro do trem? Alguma coisa que era proibido fazer?

**Claudino Filho** – A pessoa tinha liberdade de andar no trem, dentro do vagão, do carro, para lá e para cá. Uma vez que não estivesse perturbando o outro, acho que não tinha muita coisa, não. Agora, se começasse a perturbar, tinha o chefe-de-trem e o fiscal que conversavam. Mas geralmente era difícil acontecer isso. Chegar a ponto de pôr um passageiro para fora, eu nunca assisti a isso, não. Toda vida, o pessoal foi muito educado, tanto o pessoal que embarcava, quanto o pessoal da manutenção, que trabalhava no trem.

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

**Claudino Filho** – Nesta área aqui, que eu me lembre, não. Carro-restaurante, eu não me lembro de existir, não. Vendia-se muita coisa nas paradas de trem, na Estação: apareciam uns moleques que ficavam vendendo umas frutas, um troço qualquer, catando o dinheiro dos passageiros. [risos]

**Keka Simões** – Tinha algum tipo de reclamação que os passageiros faziam em relação à viagem?

**Claudino Filho** – Não. Eu já vou dizer a verdade: por muito ruim que seja um vagão de passageiro e por muito confortável que seja um ônibus, em um vagão do trem de passageiro a gente tem muito mais liberdade. Sei lá, estava muito mais tranqüilo. Isso é uma coisa interessante! Mesmo que ele estivesse cheio... À época do Jubileu, em Congonhas do Campo<sup>66</sup>, isso andava lotado mesmo! Passavam aí sete, oito vagões cheios! Até a plataforma do trem – que é esse corredor que tem – andava assim! Só que o chefe<sup>67</sup> sempre avisava: “Oh, cuidado para não cair!” Andava cheio de gente mesmo! E não havia reclamação, não. Era muito difícil.

**Keka Simões** – Tinha algum dia da semana em que o movimento da Estação era maior?

**Claudino Filho** – Olha, essa parte eu não sei esclarecer muito, não. Na época do trem de passageiro... Parece que só na época em que tinha festa é que o pessoal, algumas vezes... Mas no mais, não, sempre teve muito passageiro.

---

<sup>66</sup> Município 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. Em Congonhas do Campo, no mês de setembro, acontece o Jubileu de Nosso Senhor do Bom Jesus do Matozinhos.

<sup>67</sup> Chefe-de-trem.

**Keka Simões** – No trecho onde o senhor trabalhou mais, tinha algum lugar, uma paisagem especial que o senhor gostava de olhar?

**Claudino Filho** – [riso] Dizer assim paisagem... Aqui é um lugar onde a gente às vezes parava... Quando estava trabalhando, a gente gostava, de manhã, do Alto da Figueira, um dos pontos mais altos, para lá de Rodrigo Silva – um lugar que a gente vê longe assim. Mas dizer paisagem... Muita coisa a gente não... Também parece que a gente não tinha tempo. Hoje é que, às vezes, a gente olha assim e chama a atenção da gente. Mas, antigamente o povo... Sei lá, estava mais preocupado com o trabalho, para acertar as coisas.

**Keka Simões** – Em volta da Estação, existia algum tipo de comércio que tenha surgido ou que dependia do movimento da Estação?

**Claudino Filho** – Tinha. Burnier, pelo menos, tinha um restaurante. Aqui em Ouro Preto, me parece que tinha também restaurante. Lafaiete tinha. Nessas estações maiores tinha sempre um restaurantezinho. Era café – comida eu acho que não –, um sanduíche... Um reforço sempre tinha.

**Keka Simões** – Aqui, em Ouro Preto, o senhor se lembra da chegada do trem com alguma personalidade ou visitante ilustre, que tenha provocado algum tipo de manifestação ou festa na Estação?

**Claudino Filho** – Não, isso eu não lembro não. Quando vem, esse povo sempre vem mais nos dias de trabalho. No final de semana é difícil acontecer uma coisa dessas e a gente sempre estava mais para o movimento.

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

**Claudino Filho** – Olha, em Ouro Preto, que eu me lembre, não. Festa para reunião de funcionário, não. Ponte Nova tinha.

**Keka Simões** – Tinha?

**Claudino Filho** – Sempre tinha. Mas aqui, às vezes, a gente costumava fazer uma festinha no grupo em que estava trabalhando. Coisa simples, muito simples.

**Keka Simões** – Como era essa festinha?

**Claudino Filho** – Fazia lá uma feijoada, um refrigerante, até uma cachacinha, às vezes. Isso tudo a gente [riso] usava, mas com limite.

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

**Claudino Filho** – Quando? Parei no dia 20 de maio de 1996.

**Keka Simões** – Por quê?

**Claudino Filho** – Eles me aposentaram, eu já tinha tempo suficiente. O que aconteceu foi o seguinte. A Leopoldina ia passar para a FCA<sup>68</sup>. Eu já estava aposentado pelo INPS<sup>69</sup>, mas o pessoal do INPS falou comigo: “Não, o senhor está novo, pode continuar no trabalho. Se não quiser sair agora, vai até pegando salário de um lado e de outro”. Aí veio a FCA e houve uma proposta: aqueles que tinham tempo para aposentar, deveriam preencher uns requisitos, para ter uma granazinha lá, por fora. Eu pensei: “Pôxa! Está na hora de eu sair mesmo. Vou embarcar nessa”. Fui a Ponte Nova e fiz. Quando fiz, já tinha uns quatro ou cinco meses que eu estava aposentado pelo INPS. Outros também fizeram, outros que não tinham tempo... Tinham, mas não tinham aquele tempo suficiente mesmo; mas juntaram tempo até de escola! Não sei o que eles arrumaram, mas até tempo de aula alguns pegaram para poder aposentar. Por incrível que pareça, parece mentira, mas pegaram! Um dos que pegaram tempo de escola já até morreu, mais novo, menino novo... No dia em que fui lá fazer o acordo com o pessoal... Fizemos o acordo lá, bonitinho. Dali a três ou quatro dias, eles [riso] [inaudível] o acordo meu, dava até uma granazinha boa para receber... Deram para mim um telegrama me aposentando. [riso]

**Keka Simões** – Então, foi assim.

**Claudino Filho** – Foi.

**Keka Simões** – O senhor se lembra de algum caso engraçado ou triste que tenha acontecido com o trem ou no serviço?

**Claudino Filho** – Não. Essas coisas de aborrecimento... Porque a gente tinha uma convivência muito boa com o pessoal. Para dizer a verdade, eu só tenho que agradecer a Deus e a todos os meus colegas, tanto os que trabalhavam diretamente comigo, como os de outras áreas dentro da ferrovia. Todos me ajudaram um tanto! Todos. Acho que eu não merecia tanta ajuda.

**Keka Simões** – O trem deixou saudades, Senhor Claudino?

**Claudino Filho** – Eu vou dizer uma coisa: a gente tem saudade do movimento que tinha e que acabou tudo. Agora está voltando esse trem turismo e isso até é muito importante para a cidade, para todos nós. Eu fico naquela... Se eles colocassem o trem turismo, mas dessem um jeito de pôr a linha em movimento,

---

<sup>68</sup> Ferrovia Centro-Atlântica.

<sup>69</sup> Instituto Nacional de Previdência Social, atual INSS, Instituto Nacional de Seguridade Social.

tornar a reformar a linha e jogar um movimento de carga nesse meio, seria muito mais importante e eu teria muito mais confiança na continuidade do trem turismo. Porque eu tenho minhas dúvidas: já teve um trem turismo que, no princípio, durante uns três ou quatro meses, andava superlotado de gente; depois, não viajava quase ninguém. O trem saía daqui, ia a Mariana e voltava para cá. Às vezes, desciam cinco ou seis passageiros daqui para lá, e quando voltava, voltava só a equipe do trem. Então eu tenho minhas dúvidas de que... Deus não permita! E faço votos que não aconteça! Mas tenho minhas dúvidas disso voltar a acontecer. Se eles voltassem com o transporte pesado, seria muito mais conveniente para o país, para todos nós, porque o frete é muito mais barato. A gente ia pagar mais barato por muita coisa [inaudível] o caminhão, essas carretas, trazem até mais próximo da casa da gente, mas o preço é dobrado. Então, seria economia para todos nós, para a nação. E dava muito mais emprego aí por perto, para muita gente, não é?

**Keka Simões** – Bom, já fiz as perguntas todas que eu queria. Bernardo, você tem alguma coisa para perguntar?

**Bernardo Andrade** – Eu queria que o senhor contasse um pouquinho sobre aquele caso da Vale<sup>70</sup>, em Saramenha – eles desviaram a linha e inundou o terreno onde vocês estavam mexendo, na Central. Como foi aquele caso?

**Claudino Filho** – Aqui no Saramenha?

**Bernardo Andrade** – Eu não lembro onde é que foi, se em Saramenha... O senhor me contou daquela outra vez que estive aqui<sup>71</sup>: eles estavam fazendo uma obra, desviaram o trecho e inundou o terreno onde o pessoal estava trabalhando.

**Claudino Filho** – Ah, não! Deve ter sido lá no Espírito Santo, não?

**Bernardo Andrade** – Como foi esse caso?

**Claudino Filho** – Eu fui ao Espírito Santo mudar uma linha que passava dentro da cidade. Eles fizeram um desvio por fora, a gente pegou nas duas pontas montando a linha. Quando chegou a um determinado trecho, a gente teve dificuldade para passar a pé. Não sei se é esse... Nascia água de todo lado, em uma diferença aí de uns 200 a 300 metros. E o engenheiro, o pessoal da Prefeitura também, de cima, para pôr a linha daquele jeito. Eu falei: “Eu não

---

<sup>70</sup> Companhia Vale do Rio Doce.

<sup>71</sup> Refere-se a uma entrevista prévia feita quando da apresentação do Programa Vale Registrar.

ponho a linha desse jeito, porque aí não tem condições”. Para passar a pé, a gente afundava. E aí foi aquele coloca ali, não coloca... Eu tive até medo, sinceramente. Ô lugar estranho! E pensei: “Eu não sei que confusão é essa que eles não querem fazer o serviço... Tinha que fazer uma drenagem”. Eu falei com eles: “Tem que fazer uma drenagem de um lado e do outro, ao menos de um lado da linha”. Essa drenagem não ficava muito barata. Bom, para mim ficava caro, mas para eles não era nada. Para nós, qualquer coisinha é cara – dinheiro de prefeitura, estado e governo federal é dinheiro nosso, não é? Saía do povo. Não é dinheiro de um deputado, não é dinheiro do presidente da República, não é dinheiro do governador, não é dinheiro do prefeito. Para essas obras assim, sai do povo, só que vai para a mão deles e eles têm que dividir. Então, não era nada. Mas eles, de cima, de cima, tinham que inaugurar e coisa... Falei: “Não. Não tem jeito. Eu prefiro ir embora, porque eu não vou assumir essa responsabilidade” – que era pôr a linha, o trem vir e tombar todo, não é? Aí, aperta daqui, dali... Até o prefeito e um engenheiro da Prefeitura de lá me perguntaram: “Mas como é que nós vamos fazer isso aí? Nós não temos pessoal para fazer isso”. Falei: “Eu faço. Faço essa drenagem. Agora...” “O que você precisa?” Eu falei: “É isso...” Mas eles duvidaram que eu fizesse a drenagem. Até procuraram o engenheiro-residente com quem eu trabalhava – aqui, eu tinha mais contato com prefeitura, porque o serviço mais era de prefeitura – e conversaram com ele: “Ah, aquele homem não faz aquilo, não!” Aí o engenheiro falou: “Fazer ele faz. Se ele falou que faz, ele faz. Depende de dar a ele o material”. Fiz uma lista do material e eles mandaram. Porque lá afundava mesmo! Para passar a pé era uma dificuldade, era preciso ficar escolhendo lugar para pisar, e de bota! Agora, como é que ia pôr uma linha em cima desse terreno? Não tinha jeito! Aí forneceram o material: o compressor para furar e dinamite para estourar pedra (abrimos uma valeta) e brita. Para fazer esse dreno, gastamos 86 caminhões de brita. Fizemos o dreno, pusemos a linha. Agora, inundação foi aqui. Na Vale é que houve um problema.

**Bernardo Andrade** – O engenheiro da Vale até chamou o senhor para trabalhar lá...

[Trecho retirado por solicitação do entrevistado]

**Claudino Filho** – Ah, o caso que você diz talvez seja o caso da... Eu passei um sufoco danado na montagem da linha, na mudança da linha nesse lugar

mesmo. Essa mudança foi o seguinte: nós tínhamos que mudar um trecho de linha grande, tudo feito à mão – tirar a linha de um lugar e passar para outro. E eu tinha que marcar o prazo que gastava para fazer aquilo. Então, pedi de sete horas da manhã de um dia até as 17 horas do outro dia. Eles liberaram, porque tinha que dar telegrama e tudo. O troço era muito severo! Eu dei o telegrama, eles autorizaram. Quando foi no outro dia de manhã, a gente entrou demolindo a linha e passando para o outro lado. À tarde, o trem<sup>72</sup> estava muito atrasado ainda. À noite, lá não tinha iluminação nenhuma, eu falei: “Tem que parar”. Trabalhamos até começar a anoitecer. Eu liberei o pessoal. Falei: “Amanhã cedinho, nós viemos para cá”. No outro dia cedo, nós fomos para lá. Bate daqui, bate dali... Deviam ser duas horas da tarde quando um engenheiro, com quem eu trabalhava, chegou e falou: “Hiiii Claudino, você não dá conta disso aí, não! Não vai dar para sair, não”. Eu falei: “Oh, está meio agarrado mesmo! Eu acho que não vou... Estou meio preocupado”. Mas ele me deu o apoio. Ele falou: “Quando estiver faltando uma hora mais ou menos, se você vir que não dá, telefona para mim que eu vou justificar”. Quando foi na hora, a gente conseguiu dar passagem. Mas nesse dia... Foi a única noite que eu não dormi. Eu quase não dormi, pensando como é que eu ia resolver, eliminar aquele problema. Porque era muito severo, tinha trem passageiro, tinha tudo, uai! Então o negócio era...

**Keka Simões** – Senhor Claudino, muito obrigada. Sua entrevista foi ótima.

**Claudino Filho** – Nada, não seja por isso.

**Keka Simões** – Nós, da equipe do Projeto Trem da Vale, só temos que agradecer ao senhor a atenção.

**Claudino Filho** – Como se diz, a gente nem sabe falar, expor as coisas direito, mas a gente está aí às ordens. E se depender de qualquer coisa que estiver ao alcance da gente, estamos aí para atender, na medida do possível. Eu fico satisfeito.

**Keka Simões** – Obrigada.

**Claudino Filho** – De nada.

**Keka Simões** – Já imaginou se ele soubesse falar? [risos]

**[Término da entrevista]**

---

<sup>72</sup> Trem, no sentido de serviço.