

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: OP-003 A / B

Entrevistado: Heraldo Nonato

Local da entrevista: Rua Argemiro Sena, 41 – Barra – Ouro Preto – MG

Data da entrevista: 24/03/2006

Horário da entrevista: 16h

Duração da entrevista: Tempo total: 1h20min20seg – DVD / A: 57min23seg –
DVD / B: 22min57seg

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: 07/05/2006

Conferência de fidelidade: Josanne Guerra Simões

Data da conferência: 15/05/2006

Pesquisa para notas de rodapé: Elodia Honse Lebourg

Copidesque: Maria Angélica Vieira Bonome

[Início da entrevista]

[DVD A]

Keka Simões – Senhor Heraldo, em primeiro lugar eu queria que o senhor dissesse seu nome completo.

Heraldo Nonato – Heraldo Nonato.

Keka Simões – O senhor tem algum apelido?

Heraldo Nonato – De casa é Lau. Todo mundo me chamava de Lau, inclusive minha mãe.

Keka Simões – Onde o senhor nasceu?

Heraldo Nonato – Aqui em Saramenha¹.

Keka Simões – Qual é a data do seu nascimento?

Heraldo Nonato – Dezesesseis de abril de 1917.

Keka Simões – Como se chamavam seus pais?

Heraldo Nonato – Raimundo Nonato do Nascimento.

Keka Simões – E sua mãe?

Heraldo Nonato – Zulmira Sanches Nonato.

Keka Simões – Em que seu pai trabalhava?

Heraldo Nonato – Era empregado de estrada, na turma de conserva.

Keka Simões – Na estrada de ferro?

Heraldo Nonato – Na estrada de ferro. Trabalhava na soca.

Keka Simões – O que é soca?

Heraldo Nonato – A soca prendia os dormentes nos trilhos, não é? Socar, para prender o dormente, a resistência da linha.

Keka Simões – A mãe do senhor trabalhava fora?

Heraldo Nonato – Em casa, só em casa.

Keka Simões – Como filho de ferroviário, o senhor morou perto da Estação?

Heraldo Nonato – Na beira de linha. As turmas eram de trecho em trecho, divididas de sete em sete quilômetros. De maneira que, de sete em sete quilômetros, havia uma turma: seis trabalhadores, sete com o feitor².

Keka Simões – As famílias moravam perto?

¹ Bairro de Ouro Preto, onde se localizava a fábrica Saramenha.

² Profissional responsável por comandar cada equipe de trabalhadores da soca.

Heraldo Nonato – Na beira da linha.

Keka Simões – O senhor brincava na linha, fazia alguma coisa assim?

Heraldo Nonato – As casas eram sempre retiradas da linha, e a gente brincava nos terreiros das casas, fora da... Chamava aterro, não é? Na lateral da linha. As casas sempre eram feitas abaixo da linha, nos aterros.

Keka Simões – Essas casas eram da ferrovia?

Heraldo Nonato – Não. Era casa provisória, um tipo rancho, de taipa. Depois é que a Central³ andou fazendo algumas casas. Só tinha a casa do feitor, que era de alvenaria, e a dos trabalhadores, que era casa provisória. Os trabalhadores trabalhavam um ano aqui... Sempre eram transferidos, não ficavam fixos em um lugar.

Keka Simões – O senhor teve ou tem irmãos?

Heraldo Nonato – Dez irmãos. Não, nove irmãos e comigo 10.

Keka Simões – Eles trabalhavam em quê?

Heraldo Nonato – Só quem trabalhou na estrada fui eu. O resto, cada um trabalhou em empresa, companhia...

Keka Simões – Antes de trabalhar na estrada, o senhor trabalhou em algum outro local?

Heraldo Nonato – Trabalhei na Usina Wigg⁴, alto-forno, não é?

Keka Simões – Onde fica a Usina Wigg?

Heraldo Nonato – Em Burnier⁵, perto de Burnier, antigo São Julião.

Keka Simões – O que o senhor fazia lá?

Heraldo Nonato – Serviço geral, serviço geral. Amassava...

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

Heraldo Nonato – Na estrada de ferro foi depois de 1935, depois que servi o Exército. Entrei na soca em 1939. Em 1941, eu saí e reentrei em 1946.

Keka Simões – Nesse período de 1941 a 1946, o que o senhor ficou fazendo?

Heraldo Nonato – Eu trabalhei em carpintaria, na Usina Wigg.

³ Estrada de Ferro Central do Brasil.

⁴ Siderurgia inaugurada em 14 de setembro de 1893, pelos proprietários Amaro Silveira, Joseph Gerspacher e Carlos da Costa Wigg. Posteriormente, foi incorporada às usinas da Siderúrgica Barra Mansa, do Grupo Votorantim.

⁵ Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária que, quando da inauguração, tinha o nome de São Julião.

Keka Simões – Por que o senhor entrou e saiu da ferrovia? Por que o senhor foi trabalhar lá?

Heraldo Nonato – Na ferrovia? Influência de parente, não é? Estava precisando de carpinteiro na estrada e meu tio, que era mestre-de-linha, me convidou. Eu aceitei e fiquei até aposentar.

Keka Simões – O senhor, então, trabalhou como carpinteiro. O senhor ocupou algum outro cargo ou teve outra função?

Heraldo Nonato – Não, foi só na carpintaria... Da segunda entrada, de 1946 para cá.

Keka Simões – De que tipo de serviço de carpintaria a estrada de ferro precisava?

Heraldo Nonato – Por exemplo: na casa das turmas, quando precisava de telhado, porta, tudo que fosse de coisa... E na linha, nas pontes, não é? Os dormentes das pontes eram sob medida: a gente tinha que ir lá e tirar a medida, dormente por dormente. Isso era numerado de um a... Por causa da elevação da linha. Na linha, as pontes não eram no nível, eram um pouco fora de nível. Então, os dormentes tinham que pegar no nível do trilho, não é? Tinha que tirar uma medida ali... Sob medida mesmo porque o dormente era preso embaixo, na viga da ponte, e em cima era para enfrentar a chapa do trilho. Sempre na ponte em curva tem elevação. Às vezes, um lado era mais baixo dois centímetros, cinco centímetros, por causa da elevação da linha.

Keka Simões – Como o senhor ia para o local de trabalho? Era a pé?

Heraldo Nonato – Quando em turma, era a pé, mas depois de coisa... Sempre quando a gente ia para Itabirito⁶... Em todos os distritos, Ponte Nova⁷, Mariana, onde fosse trabalhar, a gente se alojava no lugar, na dependência da Estação. Às vezes em uma guarita, às vezes em um armazém... Quando tinha algum depósito... A gente já levava a cama, tudo da gente; fazia até a comida, porque trabalhava em todos os lugares, não é? Tinha que levar a bagagem da gente.

Keka Simões – Levava até a cama?

Heraldo Nonato – É, cama, colchão...

Keka Simões – Tudo isso no trem?

⁶ 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.

⁷ Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

Heraldo Nonato – É, era despachado.

Keka Simões – Qual era seu horário de trabalho?

Heraldo Nonato – Sempre era das sete às quatro horas⁸. Mas quando a gente estava fora, ficava a semana e só vinha de 15 em 15 dias para casa... Era de oito em oito dias, só. Trabalhava até sexta-feira e sábado a gente vinha embora, de trem.

Keka Simões – Durante o dia, tinha intervalo para descanso?

Heraldo Nonato – Só o do almoço, não é? Almoço uma hora. Na carpintaria, não tinha horário de café, só tinha o horário do almoço – tanto se eu estivesse trabalhando fora, em alguma construção de casa, como na sede da carpintaria. Tomar café era assim sem intervalo, sem descanso.

Keka Simões – Esse almoço era fornecido por quem?

Heraldo Nonato – Isso era por conta da gente, a gente é que tinha que fazer. [riso] Se estivesse trabalhando fora, a gente mesmo é que tinha que fazer, se virar, queimar os dedos lá [riso] no fogo. Às vezes, conforme o lugar, não tinha fogão: a gente improvisava ali umas pedras, fazia uma chapa de coisa... Improvisava um fogão e fazia. No princípio, a vida foi assim.

Keka Simões – O senhor tinha direito a férias?

Heraldo Nonato – Férias, licença-prêmio...

Keka Simões – Nas folgas, finais de semana, nas férias, o que o senhor e sua família gostavam de fazer?

Heraldo Nonato – Eu nunca tirei férias, no modo de dizer, enquanto estive na estrada. O que acontece é o seguinte: no sábado e no domingo, eu tinha muito serviço – bico, biscate. Eles me procuravam também para assentar porta, janela, fazer telhado no sábado e no domingo. Isso ia assim. Às vezes, largava serviço às quatro horas e às cinco⁹ pegava outro serviço e trabalhava até 10 horas¹⁰. Para sustentar a família, aumentar a renda, não é? Meus filhos todos são formados, graças a Deus!

Keka Simões – Os outros ferroviários, que trabalhavam na Central e depois Rede, tinham alguma atividade de lazer, gostavam de algum tipo de jogo?

⁸ Dezesesseis horas.

⁹ Dezesete horas.

¹⁰ Vinte e duas horas.

Heraldo Nonato – Em alguns lugares, às vezes fazia jogo de truco¹¹, até nove, 10 horas¹²... Serviço de estrada, naquele tempo, era tudo na unha¹³, tudo no braço. Então você tinha que descansar, para a peleja do outro dia.

Keka Simões – Existia algum tipo de auxílio ou benefício para os empregados e família?

Heraldo Nonato – Bom, aí tinha o salário-família, não é? Era a única coisa que tinha, além do salário. No mais é... Tinha o médico da... Nós chamávamos Caixa¹⁴, o médico da Caixa. A família era atendida assim.

Keka Simões – E para andar no trem?

Heraldo Nonato – A gente tinha o passe. Chamava-se passe-careta.

Keka Simões – Passe-careta?

Heraldo Nonato – É, tem ele aqui... É residência, não é? Ah, ele aqui¹⁵. Esse aí.

Keka Simões – E aí tinha desconto?

Heraldo Nonato – Não, esse aí é o passe livre; em serviço era passe livre. Para família tinha o passe de 75%: fazia requisição, despachava, dava consentimento e pagava 75% da passagem.

Keka Simões – Como carpinteiro, a quem o senhor era subordinado?

Heraldo Nonato – Na carpintaria tinha o encarregado da carpintaria; o resto era subordinado ao mestre-de-linha, ao engenheiro, ao pessoal do escritório.

Keka Simões – Além do mestre-de-linha e do pessoal do escritório, havia algum outro cargo com nome específico?

Heraldo Nonato – Não. Aqui eram o chefe de escritório, o mestre-de-linha e o engenheiro – a gente obedecia às ordens deles.

Keka Simões – O mestre-de-linha fazia o quê?

Heraldo Nonato – Distribuía os serviços de linha. Quer dizer, onde precisasse de um material... Atendia os pedidos dos feitores da linha, não é?

Keka Simões – O senhor sabe o número aproximado de funcionários que trabalhavam na sua área?

¹¹ Modalidade de jogo de cartas.

¹² Vinte e duas horas.

¹³ Manualmente.

¹⁴ 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.

¹⁵ O entrevistado mostra a carteirinha que lhe dava direito a andar no trem, gratuitamente.

Heraldo Nonato – Na carpintaria sempre variava. Quando começou a aposentar, foi desfalcando e eles não substituíam. Mas sempre foi na base de oito, sete, oito, 10, não é? Foi aposentando... Foi diminuindo o serviço e, no fim, ficamos eu e um outro colega.

Keka Simões – Havia algum regulamento ou norma, da Central ou da Rede, que os funcionários tinham que cumprir?

Heraldo Nonato – A norma... Por exemplo, você tinha que manter um horário, o regulamento de trabalho, não é? Era isso aí que... Não tinha outra coisa, não, que eu me lembre.

Keka Simões – Se um funcionário não cumprisse com a sua obrigação, tinha alguma penalidade?

Heraldo Nonato – Ah, tinha! Tinha punição. Tinha advertência e era punido.

Keka Simões – Qual era essa punição?

Heraldo Nonato – Suspensão de serviço por três dias, cinco dias. Aquele que fizesse qualquer coisa irregular no serviço era punido. Tinha punição, tinha transferência para outro lugar... [inaudível]

Keka Simões – O senhor sofreu alguma punição?

Heraldo Nonato – Não. Graças a Deus não! [riso]

Keka Simões – Os funcionários usavam algum tipo de uniforme?

Heraldo Nonato – Era comum, mas o uniforme era da gente. Uma vez, na carpintaria, veio uma ordem para se usar macacão. Aí acabou. Mas tudo por conta da gente. Eles nunca forneceram nada.

Keka Simões – E como era o espaço da Estação? O que existia dentro e em volta da Estação? O que a compunha?

Heraldo Nonato – Além da Estação havia os armazéns. Nesta região de Ouro Preto, principalmente, tinha o armazém que recebia e distribuía mercadoria, tipo um depósito, não é? Ali, naquele tempo, se pegava mercadoria em carroça; depois passou a ser em caminhão. Foi até demolido... Foi acabando. E tinha o armazém de despachar: se a gente fosse despachar uma mercadoria, tinha um armazém com o agente, que fazia o despacho, e a mercadoria já ficava armazenada ali para embarcar.

Keka Simões – Como as pessoas faziam para levar a mercadoria até a Estação ou para retirá-la da Estação?

Heraldo Nonato – Se uma mercadoria fosse para um determinado armazém, naquele tempo, antes do caminhão era em carroça: as carroças encostavam, eram puxadas por burro... Depois, de um certo tempo para cá, começou caminhão... Foram acabando as carroças... Caminhão é mais rápido, não é?

Keka Simões – Qual era o horário de funcionamento da Estação?

Heraldo Nonato – Eram 24 horas... Quer dizer, tinha horário até um certo tempo, não é? Agora, eles faziam até pernoite, porque tinha trem às 11 horas da noite, na chegada aqui em Ouro Preto, e às seis horas¹⁶. E tinha o cargueiro. Chamava-se pernoite. Um agente e dois guarda-chaves ficavam na Estação.

Keka Simões – Como era o interior do prédio da Estação? O que funcionava ali dentro?

Heraldo Nonato – Tinha a agência – a parte do telégrafo¹⁷, a parte que vendia passagem, não é? Tinha o saguão – a sala de espera das pessoas –, a plataforma, os bancos para as pessoas esperarem o trem. Um lado era armazém de entrada; o outro lado... Às vezes, na Estação principalmente, tinha um restaurante: uma parte de um lado era o restaurante que dava almoço, janta, para os passageiros. O trem, às vezes, ficava uma hora, 40 minutos aqui na Estação... Antigamente tinha o trem das quatro¹⁸, o das 11¹⁹ que é o do almoço, não é?

Keka Simões – Esse restaurante quem...?

Heraldo Nonato – Era particular. A Central arrendava, fazia um contrato, quer dizer... É uma preferência, não é? Era solicitação, não sei como fala... Eu sei que o sujeito adquiria um direito ali.

Keka Simões – Só funcionários podiam entrar no prédio da Estação?

Heraldo Nonato – Nas seções, só os funcionários. A parte de cima era do agente; tinha a escadaria e a parte de cima era a moradia do agente, principalmente na Estação de Ouro Preto. Nas outras Estações, tinha o prédio fora, que era a casa chamada casa do agente.

¹⁶ Seis horas da manhã.

¹⁷ 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.

¹⁸ Dezesesseis horas.

¹⁹ Onze horas da manhã.

Keka Simões – No caso dos armazéns, tinha um funcionário específico para...?

Heraldo Nonato – Tinha o guarda-armazém²⁰ e os trabalhadores da Estação que carregavam e descarregavam do vagão para o armazém.

Keka Simões – Que tipo de mercadoria ou material era estocado nesses armazéns?

Heraldo Nonato – Todo gênero, tudo que é gênero de gênero alimentício, não é? Como, por exemplo, engradado de galinha, essas coisas. Para carregar animais, tinha dia certo, porque era em vagão próprio: para despacho de animal, tal dia assim, assim. Então, quem quisesse despachar porco, galinha, tinha a coisa...

Keka Simões – Deixe-me entender: esses animais eram animais de pessoas daqui da região que estavam despachando para outro lugar.

Heraldo Nonato – É, por exemplo... Naquele tempo não tinha estrada. Um animal de Ouro Preto para Mariana e de Mariana para cá tinha que esperar o dia certo do carro para poder ser despachado.

Keka Simões – Além de animais, o que era despachado daqui?

Heraldo Nonato – Tudo o que é usuário, usuário de cidade, não é? Por exemplo, uma mudança. Você podia fazer o pedido de um carro de mudança. Então aquele vagão... É igual à gente com o caminhão – a gente chama um caminhão de mudança. Também era assim, a Estação recebia o dia de mudança que a Central fazia, porque o transporte era só ferrovia.

Keka Simões – Aí tinha que fazer um requerimento ou havia um dia que tinha o vagão?

Heraldo Nonato – Ia à Estação e fazia o pedido. Se fosse uma mudança grande, você fazia um pedido, a Estação pedia, o agente pedia um vagão. O vagão era encostado no desvio e você fazia a mudança ali.

Keka Simões – Pagava-se alguma taxa para utilizar esses armazéns?

Heraldo Nonato – Se passasse de tantas horas, tinha de pagar um tipo de multa, não é? Eu não sei dizer como é que era o termo, porque esqueci como se falava. Passou do prazo, tinha de pagar uma porcentagem sobre a mercadoria que estivesse ocupando lugar.

²⁰ Profissional responsável por fazer despachos e receber as mercadorias nos armazéns de exportação e importação.

Keka Simões – Esses armazéns tinham horário fixo de funcionamento?

Heraldo Nonato – Acho que era das sete às quatro horas²¹.

Keka Simões – Havia algum tipo de segurança na Estação? Policiamento?

Heraldo Nonato – Não. Tinha, por exemplo, o trabalhador de Estação, a portaria, não é? No mais era coisa pelos próprios trabalhadores de Estação mesmo. Os guarda-chaves recebiam a entrada e saída do trem – um ficava em uma chave, outro ficava na outra. Na hora em que o agente dava sinal da saída do trem, ele tinha que sinalizar para o guarda-chave permitir a saída; na hora em que dava sinal de chegada, ele dava a entrada. Tudo combinado com sinalização, com a bandeira, com o agente sinalizando com o guarda-chave.

Keka Simões – Ah! Tinha uma bandeira?

Heraldo Nonato – Uma bandeira verde e vermelha e amarela, não é? Então, se viesse da Estação, ele só acenava a bandeira, o guarda-chave punha para uma linha ou para outra. O guarda-chave tinha que virar a linha.

Keka Simões – De dia, via-se a bandeira. E à noite?

Heraldo Nonato – Tinha lanterna, um lampião. Nos trens tinha um lampião chamado olho de boi. [riso]

Keka Simões – [riso] Por que olho de boi?

Heraldo Nonato – Por exemplo, em uma composição com quatro ou cinco carros, o último é que tinha aquele... Se o trem chegasse à Estação e estivesse faltando aquele era porque um carro tinha ficado no caminho, vamos supor isso, não é? É sinal do carro completo, para a noite. Para o dia, era também uma bandeirinha vermelha que punha do lado do vagão, tipo uma seta – o trem entrou na Estação completo.

Keka Simões – Olha só! E a bandeirinha era vermelha para indicar isso.

Heraldo Nonato – Era a indicação. Vermelha para atenção, verde era passagem e a amarela era advertência, não é?

[INTERRUPÇÃO DA GRAVAÇÃO]²²

Keka Simões – O senhor já falou um pouco sobre as casas de moradia, as casas que ficavam nos trechos. E sobre as casas que ficavam ao redor da Estação? Além da casa do agente, que em Ouro Preto morava em cima, havia outras casas?

²¹ Das sete horas da manhã às 16 horas.

²² Interrupção feita pelo operador de câmera para reposicionar o entrevistado.

Heraldo Nonato – Ah, bom! Como em Ouro Preto... Você tinha muitas casas: a casa do mestre-de-linha, a casa de... Porque na Estação, às vezes, tinha várias coisas. Então uns mereciam proteção, não é? Por exemplo, aqueles que precisavam morar perto, porque se fosse preciso um socorro e tal... Esses moravam mais perto. No caso de Ouro Preto, não é? Todos que serviam tanto a parte da linha de trem, como a parte do escritório (engenharia, administração)... Essas casas aqui em volta eram... O chofer de linha²³, os maquinistas²⁴ que... Toda Residência²⁵ tinha um lastro²⁶, uma máquina à disposição. Então, essas casas em volta da Estação eram a residência desses que ficavam perto do serviço: na hora de uma emergência eles estavam ali perto.

Keka Simões – Por dentro, essas casas eram todas iguais?

Heraldo Nonato – Tinha uma variação. Por exemplo, as casas dos agentes sempre eram melhores.

Keka Simões – Eram maiores?

Heraldo Nonato – Maiores. Ah, era um palácio! Uma casa do engenheiro... Hoje, é a Escola de Minas²⁷. Aquilo ali era um palácio! Tem muito serviço meu lá. Uma eles venderam, ali na subida do Parque²⁸. Ali o Parque, tudo era da Central, no princípio, naqueles tempos. Depois foi modificando e passou para Escola de Minas. Uma casa ao lado da subida do Morro da Forca²⁹... Aquela casa é um palácio! Aquela casa era do agente, residência do agente.

Keka Simões – Para morar nessa casa, as pessoas pagavam aluguel?

Heraldo Nonato – Não, era tudo grátis.

Keka Simões – O senhor morou em alguma?

Heraldo Nonato – Não! [riso]

Keka Simões – A gente já ouviu de alguns outros ferroviários sobre os dormitórios. Aqui tinha dormitório?

²³ Chofer do auto-de-linha, veículo ferroviário autopropulsado com cabine para condução de pessoal e reboque de carroceria com braço mecânico, destinada a transporte de materiais.

²⁴ Profissionais responsáveis por operar a locomotiva.

²⁵ Órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea, superintendido por engenheiro.

²⁶ Trem em serviço das estradas de ferro no transporte de pedras britadas, cascalho ou saibro para lastro das linhas e também outros materiais de via.

²⁷ Atualmente nela está instalada a sede da reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto.

²⁸ Parque Metalúrgico de Ouro Preto.

²⁹ Situado à Rua Xavier da Veiga, no centro de Ouro Preto.

Heraldo Nonato – Em alguns lugares tinha dormitório. Por exemplo, o guarda-freio³⁰, maquinista... Mariana tinha um dormitório, em Burnier tinha um dormitório, tinha dormitório onde havia entroncamento de trem, onde terminava um trem. Em Burnier, onde havia o cruzamento para Belo Horizonte³¹, Conselheiro Lafaiete³² e Ouro Preto, ali tinha um tanto de... Tinha o dormitório das pessoas que... Chefe-de-trem³³ ia para o dormitório da Central. No trem tinha o chefe-de-trem, rola-freio e o maquinista – esses sempre tinham dormitórios nos terminais.

Keka Simões – O senhor já entrou em algum dormitório, já dormiu em algum deles?

Heraldo Nonato – Até já dormi. Mas era comum, um dormitório comum. Tinha que levar sua roupa de cama. Tinha a cama lá e o colchão.

Keka Simões – Os quartos eram iguais para todo mundo ou tinha alguma diferença?

Heraldo Nonato – Nalguns lugares era mais de um; em outros lugares era individual, tipo alojamento. Era um alojamento, como se falava.

Keka Simões – Havia algum regulamento a ser seguido nesses dormitórios?

Heraldo Nonato – Não. O horário varia... Às vezes, chegava um trem às tantas horas, outro às tantas horas. Ali não tinha porta suficiente, não é? Era semi-aberta.

Keka Simões – Vamos falar um pouquinho dos trens agora. Quais eram os tipos de trens que trafegavam neste trecho aqui?

Heraldo Nonato – Além dos trens de carga havia o trem de horário – o trem de passageiro. De Mariana saía um trem de manhã, acho que às cinco horas ou cinco e 30. Eu sei que às seis horas ele estava aqui em Ouro Preto e ia para Belo Horizonte. Um outro trem saía de Belo Horizonte e ia para Ponte Nova, passava aqui em Ouro Preto às 11 horas³⁴. Tinha outro trem que vinha de Ponte Nova, passava aqui em Ouro Preto às quatro horas³⁵ – chamava-se trem das quatro – e ia para Belo Horizonte. E o trem das 11, 10 da noite – chamava-

³⁰ Profissional que vigia os freios dos carros nas linhas das ferrovias.

³¹ 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.

³² 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.

³³ Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em um comboio.

³⁴ Onze horas da manhã.

³⁵ Dezesseis horas.

se 10 e 10: um trem de Belo Horizonte até Mariana, o trem da noite, que passava aqui às 10 horas da noite. Eram esses os trens mais usados. Tinha o trem que saía de Belo Horizonte – eu não sei bem o horário, mas era de cinco horas para cá³⁶ – e chegava aqui às 11 horas, quando fazia o ponto de almoço. Alguns lugares eram ponto de almoço. Ouro Preto era ponto de almoço e janta.

Keka Simões – Como era montada a composição de cada trem? O que vinha na frente, o que vinha em segundo lugar, em terceiro?

Heraldo Nonato – Primeiro vinha... Além da máquina, tinha o carro de bagagem, depois o carro do chefe-de-trem. A bagagem mais rápida, como leite, essas miudezas e, por exemplo, tinha o vagão de outra mercadoria que... Para aproveitar a coisa. Depois do carro do chefe-de-trem, o carro do Correio³⁷, com o compartimento de bagagem e carro de... A parte do chefe-de-trem. Depois tinha o carro de segunda e o carro de primeira³⁸. Era assim.

Keka Simões – Por que o carro de segunda vinha na frente do carro de primeira?

Heraldo Nonato – Bom, isso aí eu não sei bem explicar. Mas no carro de segunda entrava todo mundo e a passagem era mais barata. Na primeira, sempre tinha o sofá, estofado, um pouco melhorado. O carro de segunda era tábua bruta. E no carro de primeira você podia virar a cadeira para não viajar de costas. Se você não quisesse ficar de frente, virava e virava as costas para o outro passageiro. O carro de primeira tinha essas vantagens. Por exemplo, se fôssemos viajar, quatro pessoas, nós ficaríamos de frente como estamos aqui³⁹. Já no carro de segunda, era aquilo que você tinha encontrado, aquilo duro... [riso]

Keka Simões – Por que o chefe-de-trem tinha um carro só para ele? O que ia nesse carro?

Heraldo Nonato – Era um vagão dividido entre a parte dos Correios, onde ficavam as malas dos Correios e, no meio, essas bagagens mais rápidas, como leite, qualquer mercadoria mais rápida. E no carro do chefe-de-trem só ele ia ali.

Keka Simões – Mas era o mesmo carro.

³⁶ Indicando que se dirigia a Ouro Preto.

³⁷ Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

³⁸ Carros de primeira e de segunda classe.

³⁹ O entrevistado refere-se ao fato da equipe posicionar-se defronte dele, durante a gravação da entrevista.

Heraldo Nonato – O mesmo vagão, com as divisões. Não tinha comunicação um com outro. O Correio era uma comunicação; o carro do chefe-de-trem era outra e ficava ligado ao carro de segunda e de primeira.

Keka Simões – Além do chefe-de-trem, quais funcionários viajavam no trem?

Heraldo Nonato – Chefe-de-trem e guarda-freio, só. Espera aí! Quando tinha Correio, o funcionário era o estafeta, não é?

Keka Simões – Ele era funcionário da Rede ou não?

Heraldo Nonato – Eu acho que ele era funcionário dos Correios. Não tenho muita certeza, não. Acho que pertencia aos Correios, mas dentro do regime da estrada⁴⁰.

Keka Simões – Como eram as locomotivas, as máquinas?

Heraldo Nonato – Tudo Maria Fumaça⁴¹. Mas depois começaram as diza. Aí já foi modificando tudo.

Keka Simões – As ziza?

Heraldo Nonato – As dirsa, essas máquinas dirsa, não é? Essas máquinas elétricas.

Keka Simões – Ah! Diesel. É que eu não ouvi direito...

Heraldo Nonato – Eles falavam dirsa.

Keka Simões – A máquina tinha algum nome ou apelido?

Heraldo Nonato – Não, elas tinham numeração. O número: “Ah! Aí vem a Maria Fumaça”, não é?

Keka Simões – Quem viajava na locomotiva?

Heraldo Nonato – O maquinista, o foguista e o graxeiro.

Keka Simões – Graxeiro?

Heraldo Nonato – Por exemplo, foguista tratava do vapor. A máquina tinha que ter aquele tanto de vapor. O graxeiro lubrificava as manivelas, porque tinha manobra, não é? Em toda Estação ele tinha que ir com o óleo, para trocar óleo. Chamava-se copo: punha no copo aquele óleo que, com o movimento, ia lubrificando as engrenagens da máquina, principalmente os cilindros.

Keka Simões – Como eram os vagões dos trens de carga? Tinha diferença de um para o outro?

⁴⁰ Refere-se à estrada de ferro.

⁴¹ Apelido de locomotiva movida a vapor.

Heraldo Nonato – Não. Tinha o vagão fechado, para mercadorias, e tinha o vagão aberto, para carregar minério, pedra, essas coisas assim. E tinha o vagão fechado, para mercadorias que não podiam rolar.

Keka Simões – No caso do trem de carga, também havia uma ordem para colocar mercadoria?

Heraldo Nonato – Não. O que tinha era... Por exemplo, se você carregasse um carro, o trabalhador de Estação ia lá e lacrava o carro. Tinha um lacre, não é? Se por acaso fosse arreventado o lacre, alguma mercadoria foi violada. A garantia era essa. O guarda-armazém que ia receber a mercadoria naquele vagão verificava se o vagão não foi violado, se estava com o lacre de chumbo amarrado numa coisa. Igual à placa de carro, não é? É lacrada. Se o vagão não estivesse com o lacre completo era porque foi violado. Se um guarda-armazém recebesse uma mercadoria faltando... Na folha tinha tantos quilos de uma mercadoria, não é? E o dono, aquele fosse receber, verificava que tinha menos quilos, suponhamos. A responsabilidade era do guarda-armazém. Então para abrir um carro, receber a mercadoria, o guarda-armazém tinha que saber... Ele era quem cortava o lacre.

Keka Simões – Como era feita a limpeza dos trens?

Heraldo Nonato – Bom, isso aí... Em Mariana terminava e aí tinha o varredor. O controlador de estação ia lá varrer e... No carro, tinha lugar de colocar água, a caixa d'água. Tinha o lavatório, o banheiro era um lavatório, não é? Em Mariana, você ia àquele espaço reabastecer a caixa de água dos vagões. Era isso.

Keka Simões – E a manutenção do trem? Quem era responsável por ela e onde isso era feito?

[INTERRUPÇÃO DA GRAVAÇÃO]⁴²

Heraldo Nonato – Bom, para isso tinha os lugares... Tinha uma pessoa especializada para fazer a revista dos trens, parte mecânica, parte de tudo, não é? Em Burnier, Mariana, Ponte Nova... Chamava-se consertador.

Keka Simões – O senhor já falou a respeito dos horários de chegada e partida dos trens. Que tipo de sinal ou aviso era dado para indicar que o trem estava chegando ou que o trem estava saindo?

⁴² Interrupção da gravação para ajuste da iluminação.

Heraldo Nonato – Depois de Ouro Preto a primeira estação era Saramenha⁴³. A hora em que ele partisse de Saramenha, o agente era obrigado a dar o sinal para a gente saber que ele estava aproximando. Dava o sino.

Keka Simões – Com sino?

Heraldo Nonato – É. Toda Estação tinha um sino. Lá de dentro, ele batia a pancada, que vinha ou de um lado ou de outro: de um lado eram tantas badaladas. Primeira, segunda... Ou de um lado ou do outro, o sentido. Ou vinha de Mariana ou vinha de Saramenha.

Keka Simões – Então o sino funcionava aí também?

Heraldo Nonato – É. O agente era obrigado a bater, dar sinal de que ele estava chegando. Aí o guarda-chave ia recebê-lo na entrada: ele tinha que ficar lá de prontidão, esperando as ordens do chefe e a ordem do trem chegar. Se por acaso houvesse qualquer impedimento aqui na Estação, o guarda-chave tinha que fechar o sinal e o trem parava no sinal. O sinal ficava fechado e a máquina não podia entrar.

Keka Simões – Tinha algum apito, algum barulho, algum som que o trem fazia?

Heraldo Nonato – Igual a carro quando buzina, não é? Dou um sinal na entrada de uma curva. Por exemplo, o trem ia entrar no túnel, tinha que dar sinal; para entrar em uma ponte, tinha que apitar; em uma chegada a qualquer lugar o maquinista tinha que apitar. Se visse um animal na coisa, ele tinha que apitar, dar o sinal. Por exemplo, na linha havia uns rondantes, que corriam os trilhos, a linha. Você dava o sinal com a bandeira, o maquinista era obrigado a comunicar que ele recebeu o sinal do rondante – tinha que dar um apitozinho, não é? Igual à buzina de um carro, no sinal você dá um.

Keka Simões – No caso do rondante, é o ronda?

Heraldo Nonato – Era o travador de linha. De trecho em trecho, tinha uma coisa chamada bastão numerado da turma próxima. Por exemplo, primeira turma, segunda turma, terceira turma. Todos os dias, a turma do meio tinha que trocar o bastão com a turma terceira ou com a turma primeira. Por exemplo, de manhã, você tinha que sair e correr a linha e trocar o bastão. O feitor chegava na turma e você tinha que pôr o bastão no lugar: a linha foi

⁴³ Em Saramenha, havia uma estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil.

corrida. Corrida... Se tiver alguma alteração nos trilhos da linha, não é? À noite era a mesma coisa. À noite, você tinha que trocar o bastão no ponto certo: um com o outro, eu de uma turma, o outro da outra turma trocávamos o bastão. Na hora do trem, você tinha que dar o sinal verde rondando a linha aí, era obrigado a dar o sinal avisando que tinha um rondante na linha. E o maquinista tinha que dar um apito, acusar que recebeu o sinal livre. Esse era o procedimento da estrada.

Keka Simões – Quais tipos de problemas ou acidentes podiam acontecer com o trem ou com a linha? O que era mais comum?

Heraldo Nonato – O mais comum mesmo era um descarrilamento rápido. Aí a máquina tinha que pedir socorro: dar três apitos prolongados. Por exemplo, um apito repicado: “pi, pi, pi” é animal na linha. Qualquer movimento na linha... Suponhamos que em um lugar tenha umas crianças na linha – o maquinista é obrigado a dar três apitos para chamar a atenção de quem está na linha. Além do caso de animal.

Keka Simões – Havia alguma época do ano em que acidentes ou problemas aconteciam com maior frequência?

Heraldo Nonato – Ah, sempre era tempo de chuva, não é? Tanto que nas máquinas tinha o areeiro. Com os trilhos molhados, as máquinas deslizavam. Então tinha um areeiro que corria rente à roda, para soltar aquela areia, para poder prender e firmar trilho e roda, porque a água na roda não dava firmeza. A areia ajudava a firmar a roda, era na roda que...

Keka Simões – Nesta nossa região aqui, algum trecho da estrada de ferro era mais perigoso?

Heraldo Nonato – Sempre nas curvas. Chamava-se balanço, não é? No balanço é que era o perigo – a linha descia, fugia do lugar. A linha tem a reta dela, a posição dela; não pode ficar fora da posição. Para isto é que existem os feitores, os mestres-de-linha – para corrigir os lugares. Por exemplo, se por onde a máquina passasse desse um defeito, o maquinista era obrigado a acusar, comunicar: “Em tal lugar assim, assim, está dando arranco.”

Keka Simões – Ranco?

Heraldo Nonato – É, está dando arranco, a linha estava fora da posição. A máquina é guiada pelos frisos – a roda tem um friso e aquele friso é o guia da coisa. E na linha, é subelevação da linha, não é? Se a linha não estiver

rigorosamente de acordo com a proporção da curva... Chama-se rodo... Esse rodo [inaudível] se a linha estivesse fora do lugar, a máquina balançava, estava propensa a dar descarrilamento. O lugar é... Sempre os balanços, os balanços são o perigo!

Keka Simões – O senhor falou que, quando acontecia um descarrilamento, o maquinista tinha que pedir socorro e apitar. Como era feito esse socorro?

Heraldo Nonato – Por quem ouvisse. A turma que ouvisse ia à Estação mais próxima pedir socorro, não é? Se fosse o caso de juntar mais pessoal, vinha do depósito. Se fosse um lugar de coisa, o agente, o maquinista tinha que mandar o guarda-freio ir à próxima Estação. Antigamente não tinha, mas hoje tem esse negócio de comunicação. Naquele tempo era tudo no bico. [riso] Tanto que em determinado trecho o guarda-freio, para pedir socorro, tinha que andar a pé até a próxima Estação.

Keka Simões – O socorro vinha a pé também ou...

Heraldo Nonato – Não. O socorro é o lastro, principalmente. Conforme o caso, você unia a turma, o lastro ia juntando, para o socorro, os homens nas turmas: a turma primeira, turma segunda e turma terceira. Se fosse um descarrilamento rápido, as máquinas tinham macaco e a turma mesma resolvia. Quando era mais coisa, tinha que vir o socorro do depósito – o socorro de Lafaiete, com guindaste, macaco especializado, não é?

Keka Simões – O senhor já falou sobre as vistorias feitas pela turma da manutenção. Havia inspeções de funcionários de fora?

Heraldo Nonato – Tinha sempre – não sei como se fala – uma revisão assim. Fazia... Como é que fala? É corrigir, é fiscalização. Fazia uma fiscalização na linha. Então vinha um engenheiro e fazia a... Não sei como é que fala, esqueci o termo... Uma inspeção, uma expedição, por exemplo, não é?

Keka Simões – Aí era o engenheiro da...

Heraldo Nonato – Ou da Residência ou do trecho. Tinha o engenheiro residencial e o engenheiro do trecho, de Belo Horizonte a Lafaiete, Belo Horizonte a Ponte Nova. Já o engenheiro-residente era daqui, em cada setor.

Keka Simões – Como eles faziam essa inspeção geral? Tinha um carro, algum trem especial?

Heraldo Nonato – Tinha um carro que vinha na frente da máquina, um carro até com limpa-trilho, tipo uma varanda com grade assim, enfeitado e tudo. Eles

vinham fazendo a inspeção. Eu esqueci de falar, não é? Vinham inspecionando o movimento da linha. Toda turma avisava: “Vai ter inspeção tal dia assim, assim”. Então a linha tinha que estar toda preparadinha, as pedras bem arrumadinhas... A lateral da linha chamava-se banquetta – a banquetta tinha que estar varridinha, bem limpinha, tudo em ordem.

Keka Simões – Muita gente ficava na Estação esperando o trem chegar?

Heraldo Nonato – Ah, é! Eu comparo o trem de antigamente com o aeroporto de hoje. Sabe por quê? Por exemplo, saía uma família. Eles iam levar aquela pessoa à Estação e ficavam na Estação até o trem virar lá, para ficar abanando. A Estação ficava cheia assim! A Estação ficava cheia! Em Ouro Preto fazia muito frio naquele tempo, e muita gente ficava esperando o trem das 10. Às vezes, ele atrasava, ficava uma geladeira danada ali, naquele frio! Mas a Estação ficava cheia de gente esperando quem vinha, quem ia partir. Até um certo tempo, como ia muita gente para o trem das 10, trem das quatro, trem das 11, a Estação fechou e você tinha que pagar 200 réis para entrar na Estação, para poder... Teve que pôr o torniquete⁴⁴: você tinha que comprar a entrada para poder receber quem vinha, não é? Estava até ruim de... Muita gente para tirar mercadoria, o trânsito, atrapalhava o trânsito. Então eles passaram a cobrar. E aí...

Keka Simões – Aí diminuiu?

Heraldo Nonato – Hein?

Keka Simões – Aí diminuiu?

Heraldo Nonato – Um pouco. [riso] Mesmo assim o povo queria receber os que vinham, se despedir dos que saíam. Assim também é o caso... Quando fui ao aeroporto... Um parente meu foi viajar e a gente levou... Aí eu me lembrei da estrada de ferro: a mesma coisa! Então ficava até na hora de subir no avião, não é? E ainda dava adeusinho para despedir. [riso] Aqui era o mesmo caso.

Keka Simões – E o preço do bilhete?

Heraldo Nonato – Aí era variado. De segunda, um preço; de primeira, outro. E a distância, os quilômetros... De Ouro Preto a Mariana era tanto, de Mariana a Ponte Nova era tanto, de Ouro Preto a Belo Horizonte era tanto. Era assim, era por espaço.

⁴⁴ Refere-se à roleta.

Keka Simões – Quem vendia as passagens?

Heraldo Nonato – Eram os agentes-de-estação.

Keka Simões – Eram vendidas na Estação?

Heraldo Nonato – Eram sim. Tinha um guichê de um lado. A Estação marcava a hora, o horário era marcado. Aí o chefe-de-trem verificava a marca, conferia o horário do trem com a passagem.

[DVD B]

Keka Simões – Só se pegava passageiro nas Estações?

Heraldo Nonato – Só nas Estações. De Estação em Estação.

Keka Simões – Nas paradas não....

Heraldo Nonato – Onde fosse permitido. Agora, se parasse em algum lugar, era responsabilidade do maquinista, não é? Se alguém desse um sinal para ele parar, ele não podia parar, a não ser se o sinal fosse com bandeira vermelha. Não é igual a um ônibus: você dá o sinal, ele pode parar, não é? Agora o trem, não: é de Estação em Estação. Se tivesse alguma parada permitida, aí o maquinista parava.

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

Heraldo Nonato – Um certo tipo de bagagem, não é? Como em um ônibus – um certo tipo de coisa você tinha que despachar e não entrar junto com ele no vagão. Criança até 10 anos era livre, de 10 anos para cima tinha que pagar meia passagem. Ih! Dava uma briga medonha! Às vezes, a criança tinha idade, mas não tinha tamanho. Os chefes-de-linha vinham com uma trena, mediam, e dava um bafafá danado! [riso] Infelizmente as pessoas que viajavam com muitos filhos, às vezes, não tinham dinheiro para passagem e... Às vezes o filho era alto, mas era novo: o bafafá era isso. “Qual a idade do seu filho?” “Tem tantos anos.” E eles não acreditavam. Ih! Dava um bafafá medonho, porque era pequeno, mas tinha idade; não tinha idade, mas tinha altura para pagar a passagem. Aí era aquele bafafá medonho!

Keka Simões – Havia algum tipo de comércio dentro do trem?

Heraldo Nonato – Por exemplo, aqui em Ouro Preto tinha um tal de Geléia, não é? Ele dava uma prova para um, para outro, para um, para outro: “Bom, agora que vocês provaram, agora quem quiser comprar vai comprar”.

Chamava-se Zé da Geléia⁴⁵. Ele andava de trem em trem, de fora a fora, com a geléia dentro de uma mala. Ele sentava assim⁴⁶, abria a mala, e com um canivete ia dando uma amostra, prova, não é? Todo mundo vinha provar: “Bom, agora provou, gostou, agora compra!” [riso]

Keka Simões – Na hora do trem passar, tinha algum tipo de comércio nas Estações?

Heraldo Nonato – Nalguns lugares tinha bar; em outros lugares, tinha um tipo de balcãozinho do lado de fora, onde você vendia um café, um pastel, essas coisas. Outras vezes, tinha alguém com bandeja de pastel, não é? Como a composição era comprida, muita gente tinha medo de sair aqui na plataforma para poder chegar, não é? Então o sujeito ia com uma bandejinha, um tabuleiro, e vendia pela janela.

Keka Simões – Que tipo de reclamação os passageiros faziam? Tinha algum tipo de reclamação em relação ao serviço do trem ou da Estação?

Heraldo Nonato – Bom, reclamação sempre teve! Sempre tem, nunca todos ficam satisfeitos. Às vezes tinha atraso, não é? Às vezes trem muito cheio, tinha que solicitar mais um vagão e eles não solicitavam, dependendo da época. Por exemplo, pelas quatro e pelas 10 andava sempre na superlotação. Sujeito pendurado nas plataformas! Era proibido viajar nas plataformas, porque ali ficam os engates que dão aqueles arrancos, apesar de ter proteção. Era proibido viajar na plataforma.

Keka Simões – O que acontecia se pegasse alguém viajando na plataforma?

Heraldo Nonato – O chefe chamava atenção, mas a maioria não dava confiança. O trem dá aquele balanço bravo, não é? Você está aqui e vai lá, vai lá fora. O balanço do trem vai para lá e para cá – chama-se “junta arriada”. Chega a um lugar que ali faz assim... Com as molas do carro, não é? Faz assim, na hora em que ele pega a firmar, ele joga para lá assim. É como a água no mar, esse balanço.

Keka Simões – Em algum dia da semana o movimento na Estação era maior?

Heraldo Nonato – Ah! Aos domingos. Isso não tem dúvida!

Keka Simões – Por quê?

⁴⁵ O entrevistado não mencionou o nome.

⁴⁶ Indica a maneira de sentar do Zé Geléia.

Heraldo Nonato – Ah, sábado e domingo, chegada e saída, não é? Aí domingo [inaudível] o trem da noite voltava lotado! O trem da noite sempre andava lotado.

Keka Simões – Em alguma época do ano o número de passageiros aumentava?

Heraldo Nonato – Ah, era setembro, festa de Congonhas – Festa do Senhor Bom Jesus⁴⁷. Aí fazia até especial. Os trens andavam de Ponte Nova a Joaquim Murtinho⁴⁸; de Murtinho iam para Congonhas, no cruzamento. Tinha o chamado trem especial: trem dos congoneiros. [riso] Teve uma época que tinha o trem dos baianos, quando houve seca no Norte de Minas⁴⁹. Os imigrantes foram para São Paulo. Todo dia tinha aquele trem especial dos baianos. Era pago pelo governo, para o pessoal sair da seca, não é? Eu me lembro ainda muito bem disso! Os trens andavam lotadinhos assim de gente! Coitados! Diziam que largavam tudo porque não havia água e iam para São Paulo.

Keka Simões – Esses trens passavam por aqui?

Heraldo Nonato – Passavam por Burnier. Vinham de lá: Sabará⁵⁰, Burnier, Lafaiete e por aí afora.

Keka Simões – Alguma outra época do ano tinha mais movimento?

Heraldo Nonato – Não. A não ser a época de Congonhas, o resto era normal.

Keka Simões – Quando o senhor viajava no trem, tinha alguma paisagem, algum lugar que o senhor achava especial?

Heraldo Nonato – Ah, sempre tinha lugar que a gente via as paisagens, não é? Por exemplo, beira de rio. Se viajasse daqui para Belo Horizonte e pegasse a beira do rio, você ficava apreciando as margens do rio.

Keka Simões – Tinha algum tipo de comércio ou uma movimentação comercial em volta da Estação, por causa do trem?

Heraldo Nonato – Oh, o caso era até o seguinte... No sábado e no domingo, o pessoal ia pegar a mala daquelas pessoas que vinham... Vou pegar uma mala.

⁴⁷ Jubileu de Nosso Senhor do Bom Jesus do Matozinhos, em Congonhas do Campo, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O município possuía uma estação ferroviária.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Minas Gerais.

⁵⁰ 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.

Aí o sujeito chegava de viagem com três, quatro malas. Eu mesmo já cheguei a pegar mala no sábado e domingo. Às vezes o sujeito pegava, vamos dizer, um cliente com três, quatro malas... Eu não agüentava pegar... Aí o outro... “Me ajuda aqui”. E ganhava 200 réis, que naquela época era um dinheirão! [riso] Aí a gente ficava todo satisfeito. Era o movimento dos carregadores de mala. Passado um tempo, já tinha um carregador oficial com charrete; já pegava direto para o hotel, por exemplo. Hotel Toffolo⁵¹, principalmente. Enchia a charrete – uma carrocinha com animal – de bagagem e ia para o Hotel Toffolo. Agora, quando era fora... E tinha gente que não vinha para hotel, mas para sua residência, não é? Eles já pagavam... Ajudava a pessoa a pegar a mala, quando alguém da família não ia lá encontrar com ele na Estação.

Keka Simões – Pensão, hotel tinha na região?

Heraldo Nonato – Tinha, sempre pela estrada de ferro tinha. Na Estação tinha sempre pensão, restaurante, que dava comida. Chamava-se pensão. Hoje é pousada, hotel, não é? Mas era uma pensãozinha meio... Você chegava no trem da noite, atravessava e pegava uma pensãozinha ali para dormir.

Keka Simões – A pensão tinha nome?

Heraldo Nonato – Ah, o nome a gente não lembra, não. A gente nem percebe. Como em Ouro Preto: tem tantas repúblicas⁵², tanto nome de república que a gente fica até meio... Só as bem conhecidas... Sei que tem tanta república aí, mas tal república assim, assim, tal lugar assim, assim, a gente não sabe.

Keka Simões – O senhor lembra se alguma vez o trem trouxe alguma autoridade, seja do governo, religiosa, aqui para Ouro Preto... Em alguma ocasião houve festividade na Estação, alguma coisa assim?

Heraldo Nonato – Não. A única coisa de que eu ainda me lembro bem – eu era menino – foi o Arthur Bernardes⁵³. O Arthur Bernardes era um presidente meio duro, não é? E os estudantes, uma meia dúzia de estudantes, esses contrários, foram coisa... Tinha o trem especial. O Arthur Bernardes estava lá dentro, parado. Desceram os estudantes da Praça⁵⁴ para fazer anarquia, não é? E eles desobedeceram à ordem do soldado que estava na entrada da Estação. A Estação tinha uma escadaria, não era igual a essa rampa, não. De

⁵¹ Hotel situado à Rua São José, no centro de Ouro Preto.

⁵² Moradias estudantis.

⁵³ Advogado nascido em Viçosa, município de Minas Gerais. Eleito Presidente da República em 1922.

⁵⁴ Praça Tiradentes, no centro de Ouro Preto.

frente à Estação era escadaria que vinha para a pracinha, onde tem aquele jardim, não é? Não tinha aquele jardim não, era só a Praça e a escadaria. E o estudante e o guarda estavam na coisa... Ele afrontou o guarda e o guarda levou o fuzil... Meteu-lhe uma bala no peito!

Keka Simões – Do estudante?

Heraldo Nonato – É, do estudante. Ele invadiu e o soldado atirou nele. Os colegas o pegaram e ele acabou de morrer na Praça. Tinha o hospital lá em cima e tudo era carregado na mão. Naquele tempo... O que eu ouvi dizer, não é? Ele acabou de morrer na Praça Tiradentes.

Keka Simões – O senhor falou que esse era um trem especial. Como ele era? Era diferente dos outros?

Heraldo Nonato – Ah, ele era diferente! Tinha segurança, tinha o carro de luxo, que era o carro da Presidência da República.

Keka Simões – De que era feito o vagão?

Heraldo Nonato – Tudo, tudo dourado... Carros especiais, dourados. Aí tinha vigilância na linha, de fora a fora! Enquanto o especial não passasse, não passava ninguém. Tinha ronda de ponto em ponto, tinha o vigia. Era vigia só para ver, não é? [riso] Porque não era vigia nada! Era só para dar assistência. Anteriormente era a diretoria da estrada de ferro que andava também nesses carros, não é?

Keka Simões – Havia alguma festa especial feita pelos ferroviários ou para os ferroviários? Alguma data comemorada por eles?

Heraldo Nonato – Não, que eu me lembre, não. A única coisa de que eu me lembro é que eles, numa certa época, passaram a distribuir brinquedo. Saía um carro distribuindo, de turma em turma, brinquedo de Papai Noel.

Keka Simões – Distribuindo para os funcionários?

Heraldo Nonato – É, para os filhos dos empregados. O carro passava, parava nas turmas e todo mundo reunia para receber o presente ali.

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

Heraldo Nonato – Ah, quando aposentei, não é?

Keka Simões – O senhor lembra a data?

Heraldo Nonato – Acho que foi em outubro de 1972. É, em outubro de 1972.

Keka Simões – O senhor se lembra de algum fato, algum caso, engraçado ou triste, relacionado ao trem ou ao serviço do trem?

Heraldo Nonato – Não. A única coisa que marcou Ouro Preto e muitos lugares foi um acidente que houve aqui na ponte com uma turma de cavouqueiro – tudo pedreiro – que extraía pedra para a linha de Vitorino Dias⁵⁵, a turma de Vitorino Dias. O trem das quatro vinha de Ponte Nova e a turma de pedreiro morava aqui em Ouro Preto. Então eles pegavam carona atrás do trem – chamava-se “após”. Após o trem vinha o trole⁵⁶ com a turma sem licença da Estação. Já era combinado, já era combinado aquilo; era tradição, vamos dizer assim. Entre o agente de Vitorino Dias e o agente de Ouro Preto... Quando aconteceu esse acidente eu podia estar com uns oito ou nove anos. Ainda lembro até que morreu um parente, casado com uma tia minha. O guarda-chave era irmão do feitor da turma de cavouqueiro. Nesse dia, o engenheiro foi com a máquina do lastro para Mariana. Quando a máquina do lastro saiu daqui de Ouro Preto com o engenheiro, o guarda-chave – que dá a saída – avisou o maquinista: “Olha, a turma dos cavouqueiros, o trole dos cavouqueiros vem aí, vem aí”. Já era praxe, todos os dias da semana era isto: vinha sem autorização dos agentes, tanto de Vitorino Dias quanto de cá. Já era combinado, era tradição. Então, o guarda-chave avisou para o maquinista: “Olha, o trole vem aí”. Aí o engenheiro falou assim: “Não, mas eu estou com licença.” “Mas o trole vem aí”. Ele falou: “Não. Eu estou com licença”. Pronto. E tocou. Na entrada da ponte, minha filha, oh! Bateu! Bateu e jogou! Foi logo na entrada da ponte daqui para lá. Mais uns segundos e dava para eles se salvarem, não é? Porque era na ponte e caiu gente lá embaixo na ponte. Você conhece a ponte lá? A altura dela? Os que sobreviveram viram quando... Quando deram com a máquina, a coisa só pôs a mão na frente assim... Morreu um tal Francisco Martins, irmão do guarda-chave que avisou que vinha o trole, mas o engenheiro falou: “Eu estou com a licença”. Mas alguém que estava errado talvez se esqueceu de avisar que podia vir o coisa... Quem deu a permissão para máquina sair, daqui para Vitorino Dias, talvez esqueceu que o trole estava em trânsito. E aí houve esse acidente. Quer dizer, não houve culpado, o culpado foi o que estava errado – o trole que estava trafegando sem licença, estava trafegando por conta própria, de acordo, não é?

⁵⁵ 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, distrito de Mariana, e a de Ouro Preto.

⁵⁶ Carro de apoio da ferrovia para conserto e conservação de estradas.

Keka Simões – O trem deixou saudade, Senhor Heraldo?

Heraldo Nonato – Ah, muita! Ah, muita! Não tem nem comparação! [emoção] Aquele cheiro da fumaça! O carvão dava um... Tanto que não tinha mosquito na beira de linha – aquela fumaça espantava todos eles. Ah, não tem dúvida! De longe via o bate-caixa, como era chamado. Ficava batendo caixa. “Oh! Vem o trem aí!” Na volta... Ela era com cilindro. Então ela...⁵⁷. Quando estava pesada, quando deslizava, ela fazia...⁵⁸, quando a roda desliza. A máquina também deslizava e contava nas tiragens, não é?...⁵⁹ O barulho dela, a gente falava: “Ih! Tá batendo caixa, a máquina tá batendo caixa aí, tá ruim de subir!”

Keka Simões – Bom, Senhor Heraldo, fiz as perguntas que queria fazer. Bernardo, você tem alguma pergunta para colocar?

Bernardo Andrade – Não.

Keka Simões – Eu queria agradecer, em nome do Projeto Trem da Vale, a contribuição que o senhor está dando para o Vale Registrar. Muito obrigada.

Heraldo Nonato – Eu estou até emocionado, viu? [emoção]

Keka Simões – Mas tem que ficar! É uma história muito bonita, não é?

Heraldo Nonato – É, mas foi uma pena acabar a estrada de ferro, viu? Uma pena mesmo. Principalmente esse negócio aí, que ficou aí... Os prédios eram muito bem feitos pela estrada. Foram vendidos a preço de banana! Não sei se foi vendido, ficou tudo aí, a preço de banana, por conta das baratas aí. A Estação de Ouro Preto, a coisa que mais servia para o... É uma coisa histórica a Estação de Ouro Preto! Aqui, antigamente, se chamava Ramal de Ouro Preto, viu?

Keka Simões – Mas agora nós estamos voltando com o trem! [risos]

[Término da entrevista]

⁵⁷ O entrevistado imita o som do trem em movimento.

⁵⁸ O entrevistado imita o som do trem em movimento.

⁵⁹ O entrevistado imita o som do trem em movimento.