

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: VR-HT-MA-004

Entrevistado: Elpídio Araújo Vieira

Local da entrevista: Estação Ferroviária de Mariana / Vagão Oficina de Vídeo e Sala de Histórias

Data da entrevista: 10/10/2006

Horário da entrevista: 11h40min

Duração da entrevista: 44min06seg

Equipe do Vale Registrar / História Oral:

Supervisão: Jason Barroso Santa Rosa

Subcoordenação: Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

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

Gravação das entrevistas:

Coordenação: Bellini Andrade (EMVIDEO)

Produção: Mateus Brandão (EMVIDEO)

Câmera: Gustavo Costa Mendes (monitor)

Assistente: Rafael de Almeida Santos (monitor)

Equipamento utilizado: Câmera digital MiniDV

Transcrição: Eder Donizete de Melo

Data da transcrição: 30/10/2006

Conferência de fidelidade: Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

Data da conferência: 27/11/2006

Pesquisa para notas de rodapé: Elodia Honse Lebourg

Copidesque: Maria Angélica Vieira Bonome

[Início da entrevista]

Keka Simões – O senhor poderia nos dizer seu nome completo?

Elpídio Vieira – Elpídio Araújo Vieira.

Keka Simões – O senhor tem algum apelido?

Elpídio Vieira – Não, não.

Keka Simões – Onde o senhor nasceu?

Elpídio Vieira – Eu nasci em Teixeira, Minas Gerais.

Keka Simões – Qual é a data de nascimento?

Elpídio Vieira – Vinte e dois de novembro de 1962.

Keka Simões – Como se chamavam seus pais?

Elpídio Vieira – Amélio Domingos Vieira, falecido, e Maria Auxiliadora Araújo Vieira.

Keka Simões – Em que eles trabalhavam?

Elpídio Vieira – O meu pai era militar e minha mãe trabalhava no serviço público estadual.

Keka Simões – O senhor teve ou tem irmãos?

Elpídio Vieira – Tenho irmãs, só irmãs.

Keka Simões – Elas trabalham?

Elpídio Vieira – Trabalham. É dona de Escola Técnica em Monlevade¹... Araxá²... Outra em Petrópolis³... E as outras moram em Teixeira. Professora.

Keka Simões – São quantas?

Elpídio Vieira – Cinco. Só eu de homem.

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

Elpídio Vieira – Não. Primeiro emprego, ferrovia.

Keka Simões – Certo. Quando o senhor começou a trabalhar na ferrovia?

Elpídio Vieira – Eu entrei na ferrovia no dia 30 de dezembro de 1983.

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

Elpídio Vieira – Teve um concurso... Muita gente desempregada lá na minha terra... Nessa idade... Eu estava com 20 para 21 anos. Um colega chegou falando que tinha um concurso da Rede Ferroviária Federal, na época. Era

¹ João Monlevade, município de Minas Gerais.

² Município de Minas Gerais.

³ Município do Rio de Janeiro.

concurso federal. No outro dia de manhã... Acordei cedo, tirei um retrato de cinco minutos – rapidinho para tirar e levar o retrato... Aí fui passando nas provas: Português, Matemática, Conhecimentos, exames psicológicos, psicotécnicos... Fui fazendo os exames e tal, até passar. Dois mil, dois mil e poucos candidatos para 80 vagas, acho. Graças a Deus... Até hoje.

Keka Simões – O senhor passou no concurso e entrou. Qual cargo o senhor ocupou?

Elpídio Vieira – Auxiliar-de-maquinista. Quando entrei para fazer o concurso, eu olhei qual era o salário melhor, não é? Antigamente, era auxiliar-de-maquinista e optei por auxiliar-de-maquinista.

Keka Simões – Como auxiliar-de-maquinista, o que o senhor fazia?

Elpídio Vieira – Auxiliar-de-maquinista fazia revista de locomotiva, de vagão, completava areia... Você tinha que fazer o... Máquina a diesel. Revista, alguma anormalidade. Auxiliava, acompanhava o maquinista⁴ na viagem, fazia manobra.

Keka Simões – O senhor falou “completava areia”?

Elpídio Vieira – Colocando areia nas locomotivas para subir serra. Igual eu vim aqui para Ouro Preto... Quando entrei para a ferrovia, eu entrei aqui.

Keka Simões – Aqui em Mariana?

Elpídio Vieira – Mariana.

Keka Simões – A areia é para ajudar...

Elpídio Vieira – É para o deslizamento de roda. A roda desliza e você joga areia para não patinar. Aí a máquina dá aderência e você pode subir tranquilo.

Keka Simões – Quando começou a trabalhar, o senhor já veio designado para Mariana?

Elpídio Vieira – Para Mariana. Viemos... De 80, acho que 14 na época vieram para Mariana. Eu, incluído nesses 14, vim para cá.

Keka Simões – Onde o senhor morou?

Elpídio Vieira – Eu morei na Manoel Leandro Corrêa⁵, morei lá no Beco de Cica⁶. Fiquei em Mariana até dois de abril de 1994. Onze anos.

⁴ Profissional responsável por operar a locomotiva.

⁵ Avenida de Mariana.

⁶ Rua Salomão Ibrahim da Silva.

Keka Simões – Qual era o horário de trabalho?

Elpídio Vieira – A escala da gente tinha de sobreaviso o sábado... Dia de semana, trabalhava geralmente oito horas, quando a gente viajava. Pegava de sobreaviso de oito às 16. Tinha uma hora de almoço, largava às 17. No sábado costumava trabalhar quatro horas só e folgava domingo. Quando a gente viajava, não tinha... Tinha dia em que a gente viajava sábado, domingo, viajava para Miguel Burnier⁷.

Keka Simões – O que é sobreaviso?

Elpídio Vieira – Sobreaviso é a gente ficar à disposição.

Keka Simões – Disposição?

Elpídio Vieira – É. Hoje em dia é sobreaviso; antigamente era serviço correlato. Se precisasse dar areia, ajudar a revistar locomotiva, abastecer locomotiva, limpar pátio, a gente ficava... A gente ajudava também. Tipo um serviço geral – a gente ficava só por conta da ferrovia.

Keka Simões – Tinha intervalo para descanso, direito a férias?

Elpídio Vieira – Tínhamos férias. Trabalhava e todo ano a gente tirava férias de 30 dias. Tinha uma folga semanal. Costumava folgar... Trabalhava quatro horas e folgava no outro dia. Geralmente a gente folgava praticamente 40 horas, 30, talvez no intervalo davam até mais horas de folga.

Keka Simões – Nos dias de folga, nas horas de folga, o que o senhor gostava de fazer?

Elpídio Vieira – Eu jogava futebol. Meu negócio era futebol e trabalho. Era novo ainda, estava com 21 anos. Gostava muito de Carnaval. Ouro Preto... Já tinha morado em Ouro Preto, aproveitei bem a região, conheci muita gente. Meu lazer era futebol. E serviço. Ficava mais... Aos bares, de vez em quando, a gente ia...
[riso]

Keka Simões – Já na época em que o senhor entrou, tinha algum tipo de auxílio ou benefício para os empregados da ferrovia e sua família?

Elpídio Vieira – Antes eu era solteiro, não é?

Keka Simões – E depois?

Elpídio Vieira – Depois, futuramente teve. Tinha plano de saúde... A gente tinha tudo. A cada ano vão melhorando os planos de saúde.

⁷ Distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

Keka Simões – O senhor começou como auxiliar-de-maquinista, não é isto?

Elpídio Vieira – Auxiliar-de-maquinista.

Keka Simões – Como o senhor mudou de cargo?

Elpídio Vieira – Antigamente, em um acordo coletivo, todo mundo passou a maquinista. Acabou o cargo de auxiliar-de-maquinista e todo mundo passou a maquinista, na época. A gente, que trabalhava como auxiliar, já aprendia o trecho, conduzia locomotiva.

Keka Simões – O senhor aprendeu a conduzir locomotiva... O senhor fez algum curso ou foi na prática, dentro da ferrovia?

Elpídio Vieira – No treinamento. Quando entramos na ferrovia, nós ficamos um mês fazendo aula teórica de regulamentos, e, entre 15 a 20 dias, parte mecânica e elétrica, para pegar uma posição. Aí no dia-a-dia a gente vai... Nós pegamos e fomos aprendendo as coisas. Interesse... Quem tinha mais interesse em aprender ia procurar...

Keka Simões – Esse treinamento de um mês foi feito onde?

Elpídio Vieira – Em Ponte Nova⁸.

Keka Simões – Da época em que o senhor trabalhou em Mariana até 1994, quais outros cargos existiam na Estação ou compondo o trem?

Elpídio Vieira – Aqui era o maquinista, o auxiliar-de-maquinista, o pessoal da Via Permanente⁹ que conservava o trecho, o manobreiro que ajudava na manobra; os agentes-de-estação, chefe-de-estação, supervisor-de-estação e supervisor-de-tração¹⁰ também. Tinha serviços gerais. E mecânica, um ou dois mecânicos quando vim para cá.

Keka Simões – O senhor falou em um ou dois mecânicos. Qual seria o número aproximado de funcionários nesse período?

Elpídio Vieira – Na minha época, juntando o pessoal de via do trecho daqui a Miguel Burnier, Itabirito¹¹ (para onde a gente viajava), creio que devia ter na

⁸ Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

⁹ Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que elas estejam em perfeito estado.

¹⁰ Chefe-de-estação é o profissional responsável por coordenar todas as atividades realizadas em uma estação ferroviária; supervisor-de-estação é o profissional responsável por coordenar e programar horários para a circulação de trens de manutenção; supervisor-de-tração é o profissional responsável por coordenar o andamento do trem em determinado trecho.

¹¹ 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.

faixa de umas 60 a 80 pessoas, mais ou menos. Juntando tudo, o global, Estação e transporte.

Keka Simões – Existia algum regulamento que devia ser seguido pelos funcionários?

Elpídio Vieira – Quando a gente entrou na empresa, já tinha um regulamento para você cumprir aquelas normas. A cada ano que passa, de dois em dois anos, de três em três anos, eles vão mudando o regulamento. Alguma coisa mais diferente, mais moderna, eles vão ajustando para...

Keka Simões – Antes da entrevista, o senhor me falava da questão do aprendizado, da forma como o senhor aprendeu. Da sua época para os dias atuais há diferença na forma de lidar ou de aprender a condução de uma locomotiva?

Elpídio Vieira – Nos dias atuais, a tecnologia é mais avançada. Nos cursos do CEFET¹², em Belo Horizonte¹³, tem um simulador. Você estuda, faz as provas e entra em uma cabine de locomotiva. Você aprende como se faz a partida de trem, dá a partida do trem. Você faz... Descida de serra, quando pára em serra, entendeu? Tem o treinamento, tem o Módulo 1, Módulo 2 e Módulo 3. Hoje em dia o pessoal, todo mundo... Todo ano o pessoal vai fazer esse treinamento em Belo Horizonte. A gente fica lá uma semana fazendo esse curso.

Keka Simões – Todo ano?

Elpídio Vieira – Todo ano tem o Módulo 1, Módulo 2... Agora nós estamos para entrar no segundo módulo, Módulo 2.

Keka Simões – Atualmente o senhor trabalha...

Elpídio Vieira – Em Cataguases¹⁴.

Keka Simões – Para qual empresa?

Elpídio Vieira – Ferrovia Centro-Atlântica.

Keka Simões – Ao sair daqui o senhor foi para a Ferrovia Centro-Atlântica?

Elpídio Vieira – Não. Na época, Rede Ferroviária... Na época em que eu saí daqui, 1994, antes de privatizar... Eu fui de permuta com um colega meu para Cachoeira do Itapemirim¹⁵. Em Cachoeira do Itapemirim, eu viajava para

¹² Centro Federal de Educação Tecnológica.

¹³ Capital de Minas Gerais.

¹⁴ Município de Minas Gerais.

¹⁵ Município do Espírito Santo, por onde passava um trecho da Rede Ferroviária Federal S/A. Possuía uma estação ferroviária.

Vitória¹⁶, Porto Velho¹⁷, na Vale¹⁸ lá, e para o Rio de Janeiro¹⁹, transportando combustível, *banquers*, cimento. Ano passado é que eu fui para Cataguases.

Keka Simões – Em Cachoeira do Itapemirim, o senhor ainda era da Rede Ferroviária?

Elpídio Vieira – É, Rede Ferroviária, na época de privatizar. Privatizou em 1996. Na mudança, eu passei para a Ferrovia Centro-Atlântica.

Keka Simões – Quando o senhor trabalhava aqui, os funcionários usavam algum tipo de uniforme?

Elpídio Vieira – Quando a gente entrou tinha uniforme: uma calça azul-marinho e uma camisa branca, uma cáqui. Depois parou... De calça jeans... Até um supervisor na época... Se você chegasse com a calça meio desbotada, você não pegava serviço. A calça tinha que ser... Ele falava com a gente, tirava você até do trem: “Não, você não vai! Sua calça está desbotada”. Você tinha que... Aí tinha esse uniforme. Bota a gente comprava. Não dava EPI nenhum. Hoje em dia...

Keka Simões – Não dava o quê?

Elpídio Vieira – O EPI. Hoje em dia a gente fala EPI, segurança: capacete, protetor auricular... Hoje em dia dá tudo para a gente: bota, uniforme...

Keka Simões – EPI significa Equipamento de Proteção Individual?

Elpídio Vieira – Individual.

Keka Simões – Vocês têm uniforme na Centro-Atlântica?

Elpídio Vieira – Temos. Hoje em dia, a ferrovia dá tudo para a gente. Tem EPI, tem treinamento de segurança – eles visam muito à segurança, não é? Segurança para... Dá todo o material adequado para você trabalhar tranquilo e sair sem problema nenhum, sem se machucar se der algum acidente.

Keka Simões – Quando vocês trabalhavam aqui, os funcionários tinham alguma forma de falar como se fosse um código entre eles? Eu participei de uma entrevista com um ferroviário da Vitória – Minas²⁰ que contou que, para avisar a

¹⁶ 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.

¹⁷ Trecho às margens da Baía de Vitória, no Espírito Santo, atualmente pertencente à Ferrovia Centro-Atlântica.

¹⁸ Companhia Vale do Rio Doce.

¹⁹ 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.

²⁰ Estrada de Ferro Vitória a Minas.

um outro que ia chegar o fiscal, se falava que tinha “roupa no varal”. Aí, sabia-se que tinha fiscal chegando. Vocês tinham algum tipo de código assim?

Elpídio Vieira – Não, não, não. A gente conhecia todo mundo, não havia necessidade... Antigamente, na Vale, o regulamento era mais do que na Rede Ferroviária.

Keka Simões – Era mais rigoroso...

Elpídio Vieira – Mais rigoroso, mais rígido.

Keka Simões – Aqui e depois na Centro-Atlântica, a que tipo de penalidade o funcionário estaria sujeito no caso desse regulamento não ser cumprido?

Elpídio Vieira – Em um descarrilamento, eles olhavam o motivo – se foi uma falha funcional ou uma chave²¹ contra...

Keka Simões – Chave contra...?

Elpídio Vieira – Chave contra é você passar na chave contra. Ela está a favor de você; você passou, descarrila vagão, máquina, entendeu? Você tem que prestar atenção, mais atenção na... Geralmente, dava punição de 15 dias à pessoa. Quando entrava um trem em cima do outro, costumava dar uma punição de 15, 20 dias. Antigamente, eles falavam um tal de galeão... Descarrilava vagão: eles olhavam, apuravam as causas... Quando era um acidente bem mais grave, antigamente levava para Ponte Nova – o escritório, o gerente, tudo ficava em Ponte Nova. Aí eles falavam galeão.

Keka Simões – Galeão?

Elpídio Vieira – É galeão que eles falavam. Você tinha que ficar no meio do supervisor, do engenheiro, todo mundo fazendo pergunta para você falar o que tinha acontecido realmente, para se apurar a causa do acidente.

Keka Simões – Então esse é um código de ferroviário. Falar galeão, para quem é de fora... Ninguém sabe o que é! [riso]

Elpídio Vieira – O galeão é tipo um... Como é? Um julgamento: você está no meio de uma porção de gente te fazendo pergunta.

Keka Simões – Como era o espaço físico da Estação de Mariana? O que tinha no prédio da Estação? O que funcionava? Como era a rotina?

Elpídio Vieira – Eu cheguei a pegar o telégrafo²². Quando vim para cá, ainda existia o telégrafo. Depois tinha o CCO²³ também, escala de... Telefone...

²¹ Chave para mudança de linha.

Antigamente a gente ajudava a fazer escala. No serviço correlato, tinha dia em que a gente ajudava a fazer escala. O Centro de Controle era todo em Ponte Nova. Você entrava em contato, escalava os maquinistas, tudo. E aqui era o telégrafo. Depois foi modernizando, o telefone e tal... Hoje em dia é o auto-track²⁴, sistema todo computadorizado, não é?

Keka Simões – Tinha dormitório? Ele funcionava?

Elpídio Vieira – Tinha o dormitório. O pessoal de Ponte Nova viajava para cá e ficava no dormitório, com cozinha e tudo. Geralmente, quando o pessoal vinha para cá, morava em república²⁵, em duas ou três repúblicas. A gente morava em república. E o pessoal daqui mesmo ia para suas casas. Só o pessoal que viajava de Ponte Nova para cá é que ficava no dormitório.

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

Elpídio Vieira – Quando eu vim para cá, a Estação funcionava durante 24 horas. Trem não tinha horário, não é? Tinha dia em que tinha que sair de madrugada, tinha trem à tarde, tinha muito horário. Tinha o trem de passageiro, que fazia daqui para Ponte Nova e de Ponte Nova para cá.

Keka Simões – Trem de passageiro, que você lembra, nesse período, era esse para Ponte Nova e para cá? Para outros locais não tinha?

Elpídio Vieira – Não. Teve turismo depois com a Maria Fumaça²⁶, não é? Isso eu peguei.

Keka Simões – E armazéns para depósito de mercadoria, isso tinha?

Elpídio Vieira – Não. Isso aí não foi da minha época, não.

Keka Simões – Na sua época era só esse trem de...

Elpídio Vieira – Aqui, a gente transportava muita bauxita, alumínio, entendeu? Ferro silício passava de vez em quando.

Keka Simões – O quê?

Elpídio Vieira – Ferro silício. Transportava muitas coisas: bauxita, de Saramenha²⁷; chegamos, acho, a transportar magnésio daqui mesmo; já

²² O telégrafo foi o 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.

²³ Centro de Controle Operacional.

²⁴ Equipamento portátil de comunicação via satélite.

²⁵ Moradia compartilhada por várias pessoas.

²⁶ Apelido de locomotiva movida a vapor.

²⁷ Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Ouro Preto.

transportamos minério de ferro, e os trens de passageiros. Em relação à mercadoria, na minha época já tinha acabado.

Keka Simões – Então aqui funcionava durante 24 horas. Tinha escala de pessoas que ficavam aqui?

Elpídio Vieira – É. Tinha agente-de-estação, tinha auxiliar-de-estação²⁸ – esqueci-me de falar –, chefe-de-estação... Agente-de-estação ficava para a circulação dos trens, licenciamento. Ele licenciava pelo telégrafo, daqui para Ouro Preto, Ouro Preto – Saramenha. Saramenha funcionava só na parte do dia; à noite não funcionava. Aí ia subindo: Rodrigo Silva²⁹, Miguel Burnier... O licenciamento de entroncamento a gente pegava com a Vale, lá em Lafaiete Bandeira³⁰.

Keka Simões – Lafaiete Bandeira?

Elpídio Vieira – É. Perto de Miguel Burnier. Lá era tudo estafe elétrico, tipo um bastão, a licença. Você rodava, aí liberava o trem. Se estivesse vindo trem, o bastão não saía. Se o bastão não saísse, não tinha licença para você.

Keka Simões – Entendi...

Elpídio Vieira – Aí a gente descia para Miguel Burnier, onde também era estafe elétrico, até Itabirito.

Keka Simões – Fala-se estafe?

Elpídio Vieira – É. Estafe elétrico.

Keka Simões – Na época em que você esteve aqui, como era feita a segurança da Estação? Tinha segurança?

Elpídio Vieira – Tinha segurança patrimonial, da Rede Ferroviária mesma: o segurança ficava aqui 24 horas, cobrindo também qualquer eventualidade que acontecesse no trecho, ou um acidente, não é?

Keka Simões – Nessa época, as casas construídas pela ferrovia eram ocupadas por funcionários?

Elpídio Vieira – Muitas eram ocupadas por ferroviários, tanto da ativa, quanto aposentado. Inclusive, aqui como em Ouro Preto, uns até compraram as casas na região. Na região, no leito da ferrovia toda, tem casa de ferroviário aí.

Keka Simões – Essas casas eram todas iguais?

²⁸ Profissional responsável por auxiliar o agente-de-estação.

²⁹ 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.

³⁰ Até o momento, não foi possível obter outras informações sobre o local citado.

Elpídio Vieira – É. O motivo... O estilo era quase todo igual. Umas maiores, outras menores, mas, em si, quase tudo de um modo só, um jeito só. Os quartos... Acho que era tudo a mesma coisa.

Keka Simões – Quem podia morar nessas casas?

Elpídio Vieira – Geralmente, muita gente que morava... Quando vim para cá, já morava o pessoal mais antigo da ferrovia, mais o pessoal da Via Permanente, entendeu? O chefe-de-estação... Nessa época foi isso aí.

Keka Simões – O dormitório, onde ficavam os funcionários que vinham de fora, era dividido em quartos? Ou eram várias camas em um mesmo cômodo...

Elpídio Vieira – Não, não. O dormitório tinha quartos – não lembro direito se eram dois ou três quartos. Tinha uma sala de televisão, antes, não é? Televisão. Tinha a cozinha...

Keka Simões – O funcionário trazia sua roupa de cama?

Elpídio Vieira – Antigamente o pessoal trazia... A gente andava com umas caixas de madeira assim e deixava. O pessoal de Ponte Nova chegava ao dormitório e o mantimento ficava ali. Cada um... Juntavam dois ou três e falavam: “Vamos fazer essa caixa de mantimentos”. Compravam arroz, feijão, aí só carne, verduras, umas coisas assim. A caixa estava com liquinho, andava com liquinho. Tinha muito chefe-de-trem na época e eles mesmos carregavam suas caixas para baixo e para cima. Vinham no trem de passageiro.

Keka Simões – Dividiam entre eles...

Elpídio Vieira – Dividiam tudo. E o dormitório nosso também... Quando saía daqui e pernoitava em Miguel Burnier, a gente tinha que rachar lenha para fazer comida. Lá, o fogão era ainda de serpentina, fogão à lenha. A gente tinha que rachar dormente ainda para fazer a comida e esquentar água para tomar banho, na época. Isso é bem... [risos]

Keka Simões – No período em que você trabalhou aqui, era trem de carga que trafegava mais, não é?

Elpídio Vieira – Era de carga.

Keka Simões – E um de passageiro.

Elpídio Vieira – É. O de passageiro para Ponte Nova.

Keka Simões – Como era montada a composição desse trem de carga? Ele era montado aqui ou já passava...

Elpídio Vieira – Vagão de minério geralmente ia direto, preferencial. Os outros eram... Misturava muito: carvão vegetal com cimento com alumínio, que pegava na ALCAN³¹. Aí misturava. Era um trem que transportava – como se fala? – uma variedade de mercadoria. Não era como o minério: o minério era só minério, um trem mais preferencial, não é? Os de gusa também costumavam andar só com gusa, preferencial.

Keka Simões – De onde vinha e para onde ia esse de gusa?

Elpídio Vieira – Ferro-gusa, silício, isso aí [acho que vinha]³² lá pelo lado de Pirapora³³. Os vergalhões, que a gente também transportava, vinham lá pelo lado de Pirapora, Três Marias³⁴, e passavam por aqui.

Keka Simões – Passavam por aqui.

Elpídio Vieira – Mas isso a gente pegou pouco, entendeu? Porque depois... Transportava também os [tarocos]³⁵, e acabou rapidinho esse transporte.

Keka Simões – Como era o trem de passageiro para Ponte Nova?

Elpídio Vieira – O trem saía daqui de manhã – não estou lembrando se saía às cinco e meia, seis horas da manhã. Chegava a Ponte Nova e regressava de Ponte Nova às 14 horas. Chegava aqui por volta de 21 horas, 20 horas. Gastava cinco horas, cinco horas e pouco.

Keka Simões – Os carros de passageiros eram todos iguais ou tinha...

Elpídio Vieira – Eram todos iguais. Eram da cor de um azul-claro com branco. Tinha um carro do chefe-de-trem, tinha auxiliar do chefe-de-trem. Acho que transportava uns três ou quatro vagões de passageiro.

Keka Simões – Qual é a função do chefe-de-trem?

Elpídio Vieira – É bilhetar³⁶ as passagens do pessoal. Hoje em dia, é o [inaudível] não é? Pegava a sua passagem e bilhetava assim, andava com um tipo de um...

Keka Simões – E o auxiliar dele?

Elpídio Vieira – O auxiliar ajudava também. De repente estava muito cheio, não é? Comandava a parada do trem. Você passava em muitos lugares assim e

³¹ A ALCAN era uma fábrica de alumínio localizada em Ouro Preto. Atualmente, chama-se Novelis do Brasil Ltda.

³² Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

³³ Município de Minas Gerais, que possui indústrias produtoras de ferro silício.

³⁴ Município de Minas Gerais, que possui indústrias produtoras de ferro silício.

³⁵ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

³⁶ Fazer a conferência dos bilhetes de passagem.

parava nas paradas de trem no trecho. Ele avisava o maquinista para parar o trem certinho, no lugar, não é? Para não... E na hora da partida também. Tudo feito através de sinal, lá atrás de... Tipo segurava o trem, não é?

Keka Simões – Como era esse sinal? Era com buzina, o que era?

Elpídio Vieira – O sinal era buzina. Tipo freava o trem lá atrás, para parar o trem no lugar certinho, para o maquinista não passar. Funcionava assim.

Keka Simões – Qual era o combustível utilizado?

Elpídio Vieira – Era esse mesmo, óleo diesel.

Keka Simões – Essas locomotivas, essas máquinas tinham algum nome específico?

Elpídio Vieira – Não. Antigamente, a gente trabalhava com aquela U13.

Keka Simões – U...?

Elpídio Vieira – U13. Depois começaram a vir umas G12, de Belo Horizonte. Eram umas máquinas até barulhentas demais! Hoje em dia, a gente trabalha com ela lá em Cataguases. E também tinha U20, que aqui não andava muito porque ela é três rodeiros, três eixos, e por causa do perfil de linha...

Keka Simões – Ah! Essa tinha três eixos?

Elpídio Vieira – É.

Keka Simões – Essa numeração, essa nomenclatura é por causa de características técnicas...

Elpídio Vieira – Técnicas e força também, a potência também. Entre U20 e U13 tinha uma diferença. Andava mais... Aqui a gente pegou pouco, trabalhou pouco com a U20. De Ponte Nova para São Geraldo³⁷ é que a U20 transportava mais.

Keka Simões – Voltando um pouquinho, como eram as cadeiras, as poltronas dos carros de passageiros?

Elpídio Vieira – Era uma poltrona... Umas mais confortáveis... Hoje tem econômico, executivo, tem mais econômico... Antigamente eles falavam Classe A e, acho, Classe B. A Classe A era mais confortável, com poltronas para se sentar, mais em conta³⁸.

Keka Simões – Vendia-se alguma coisa dentro do trem? Alimento?

Elpídio Vieira – Não, não. Não vendia.

³⁷ Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

³⁸ O entrevistado parece confundir-se, pois a classe “mais em conta” seria a que ele denominou de Classe B.

Keka Simões – Nas estações tinha algum comércio?

Elpídio Vieira – Não. Parava pouco, porque geralmente ia direto. Geralmente, quem ia mais para Ponte Nova ou era estudante de Ouro Preto que morava em Ponte Nova... Geralmente, o pessoal ia daqui para Monsenhor Horta³⁹, Monsenhor Horta – Furquim⁴⁰. Mas o trecho de viagem era pouco.

Keka Simões – Qual era a velocidade que...

Elpídio Vieira – A velocidade era 20 quilômetros por hora.

Keka Simões – Quem era responsável pela limpeza desses carros, desses vagões?

Elpídio Vieira – O pessoal da Estação mesmo. O chefe-de-trem procurava auxiliar, ajudava fazer a limpeza dos vagões para retornar.

Keka Simões – E a manutenção do trem?

Elpídio Vieira – Manutenção era em Ponte Nova, onde tinha uma oficina mecânica. O vagão chegava lá e ficava por conta da oficina mecânica de Ponte Nova.

Keka Simões – Esses trens não tinham um horário certo de chegada?

Elpídio Vieira – É. Os horários de trem... Ele saía às seis horas. Geralmente, chegava a Ponte Nova ao meio-dia, à uma hora⁴¹, não sei. Às 14 horas, 14 e 40, saía. De repente tinha algum atraso, algum imprevisto, não é? Atrasava. Mas era raro atrasar, porque a preferência era ir direto, cruzamento com outro trem...

Keka Simões – No caso dos trens de carga, não tinha uma hora certa?

Elpídio Vieira – Os de carga não tinham horário. Eles programavam um horário certo, mas tinha dia em que saía e dava atraso, [uma avaria]⁴² de locomotiva, alguma coisa aí, não é? Um atraso.

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

Elpídio Vieira – O sinal é através da buzina: um apito longo para a partida da locomotiva. Saía, [inaudível] estação. Chegando à estação, dois. Igual a gente

³⁹ Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

⁴⁰ Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

⁴¹ Treze horas.

⁴² Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

descia lá de cima da serra⁴³, onde é o antigo mirante: você apitava e aqui dava para ouvir – o trem estava chegando.

Keka Simões – No meio do caminho também...

Elpídio Vieira – Dava apitada. Nos túneis, nas passagens livres, a gente tinha que fazer o apito. Antigamente o apito... Hoje em dia, tem regulamento a respeito de apito de locomotiva.

Keka Simões – Ah, é diferente?

Elpídio Vieira – Hoje em dia, é tudo diferente. O regulamento é diferente.

Keka Simões – Como é? Tem algum exemplo?

Elpídio Vieira – No caso de uma passagem livre assim, 250 metros, você faz dois apitos curtos. Na partida do trem, você tem que dar um apito longo. Nas passagens de nível de muito trânsito e fora do perímetro urbano, você dá dois apitos longos, um curto e um longo, até atravessar.

Keka Simões – Passagem livre é o quê?

Elpídio Vieira – Passagem de nível. Hoje em dia, aqui tem cancela. Colocaram umas cancelas, o que antigamente não tinha. A gente apitava e também fazia... Buzinava na hora, como hoje em dia está buzinando.

Keka Simões – No caso desses trens de cargas que não tinham hora fixa, como o agente-de-estação ficava sabendo que eles estavam chegando?

Elpídio Vieira – Através do CCO. Ligava para Ponte Nova e Ponte Nova já informava certinho o horário dele, se estava havendo algum atraso, entendeu? Hoje em dia, a comunicação é mais fácil, você comunica através do auto-track, um sistema de... Vai para Brasília⁴⁴, de Brasília diretamente para Belo Horizonte⁴⁵, tudo através... Tipo um computador pequenininho [assim]⁴⁶ esse auto-track, que faz comunicação em Belo Horizonte com o CCO. Licenciamento, tudo é através dele. Sem aquela licença, você não pode partir com o trem.

Keka Simões – O CCO é tipo um telefone?

Elpídio Vieira – O CCO comanda tudo, não é? Em Ponte Nova, tinha um painel através do qual eles olhavam o trem: onde o trem estava passando, se estava dando algum problema com a locomotiva, se na serra deu algum problema, se

⁴³ Serra de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

⁴⁴ Capital do país, onde se localiza uma das unidades da Ferrovia Centro-Atlântica.

⁴⁵ Onde se localiza a sede operacional da Ferrovia Centro-Atlântica.

⁴⁶ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

houve uma parada, alguma coisa indevida. Aí a máquina podia ir lá... Aí o pessoal daqui entrava em contato com eles, via telefone. Ou senão... Até telefone... Antigamente tinha um telefone – você rodava assim e conseguia falar com eles e rapidinho eles liberavam... O trem estava dando algum problema... Se podia vir manobrando... No pátio, de repente, estava chegando um trem e eles estavam manobrando. Aí você entrava em contato com eles para mandar parar o trem lá em cima, para continuar a manobra aqui, até depois entrar no pátio.

Keka Simões – O senhor já falou a respeito do descarrilamento. Algum outro tipo de problema podia acontecer com o trem ou na linha?

Elpídio Vieira – Aqui, geralmente, era descarrilamento. Ou a linha abria, entendeu? Tempo de chuva dava muito problema – fuga de aterro que dá muita... Barranco, barranco assim acontece muito... Ou problema mesmo de vagão. Acontece muito descarrilamento – pode ser uma barra de balanço, alguma coisa do vagão que acontecia.

Keka Simões – Havia algum trecho, aqui desta estrada, que era mais perigoso ou onde acontecia mais acidente?

Elpídio Vieira – Não. Acidente acontecia muito ali, principalmente para o lado de Ponte Nova. Acontecia muito acidente, descarrilamento assim. A linha, aqui para cima, era bem melhor do que em Ponte Nova. Porque... Aqui para cima era bem melhor. Não sei se é por causa da serra aqui. E para o [inaudível] muito podre, aí causava muito acidente, tombamento de vagão.

Keka Simões – O senhor se lembra de algum acidente, algum problema que aconteceu aqui, na época em que trabalhava?

Elpídio Vieira – Eu lembro que, quando entrei na ferrovia, em Miguel Burnier, um colega meu, na serra... Acho que... Não sei o motivo. Eu estava até em Miguel Burnier. O maquinista e o auxiliar que tinham entrado com um ano de ferrovia... Aconteceu um acidente: o trem disparou, entrou uma máquina em cima da outra, matou os dois. Nós fomos lá. Na hora em que chegamos, já estavam todos os dois mortos. Chegando a Miguel Burnier.

Keka Simões – Chegando a Miguel Burnier?

Elpídio Vieira – É. Isso foi em 1985. Acho que foi em 1985. Janeiro de 1985. Com morte foi esse. Agora, descarrilamento mesmo... Descarrilava e a gente mesmo – que era mecânico, auxiliar de maquinista, mecânico – fazia tudo aqui.

Keka Simões – Por quem era feita a manutenção da linha?

Elpídio Vieira – Pelo pessoal da Via Permanente, em cada posto. Mariana tinha o pessoal da Via, Ouro Preto tinha o pessoal, Rodrigo Silva. De um pedaço do trecho aquela turma ali tomava conta; outra turma pegava dali até mais à frente.

Keka Simões – Tinha muito movimento de pessoas da cidade aqui dentro da Estação?

Elpídio Vieira – Não. Eu não achava nada de estranho. O pessoal já tinha se acostumado com a ferrovia sempre passando por aqui, não é? Não tinha nada de mais aí.

Keka Simões – Quando houve a paralisação dos trens de cargas, o senhor me falou que trabalhou no trem de turismo, não é?

Elpídio Vieira – É, eu trabalhei no...

Keka Simões – Quando foi isso? Como é que...

Elpídio Vieira – O trem turístico foi em 1987. Inclusive, na época, escolheram dois auxiliares que fizeram um curso em São Paulo – o treinamento na Maria Fumaça – e depois passaram para a gente, ensinaram a trabalhar e tal. Aí eu trabalhei, pegamos a [inaudível] 327; depois 1424; por último, em 1994, foi a 1170⁴⁷. Acho que até paralisou um pouco o turismo; depois voltou, em 1994.

Keka Simões – Era com a Maria Fumaça?

Elpídio Vieira – Com a Maria Fumaça.

Keka Simões – Máquina a vapor?

Elpídio Vieira – Máquina a vapor. Andava como a máquina que hoje está correndo aí⁴⁸. Era com carvão, com dormente... Antigamente, nós colocávamos dormentes. Tinha locomotiva que a gente colocava de 18 a 20 dormentes para forrar e conseguir subir a serra aí. A gente mesmo buscava carvão. Já cansei de

⁴⁷ 327, 1424 e 1170 são tipos de locomotivas.

⁴⁸ Refere-se à locomotiva usada pelo Trem da Vale.

ir a Lafaiete⁴⁹ de caminhão, pegar com pá e jogar carvão em cima do caminhão para trazer para cá, para colocar na locomotiva. [inaudível].

Keka Simões – No caso do trem de passageiro para Ponte Nova, quando funcionava, e no caso do trem turístico, o senhor se lembra dos passageiros fazerem algum tipo de reclamação?

Elpídio Vieira – Não. Na época em que trabalhei, o pessoal não reclamava, porque tudo era novidade. Principalmente nos túneis: quando descia nos túneis, mandava o pessoal fechar a janela para não cair umas [bolhas]⁵⁰ de fogo na roupa. Costumava... Isso aí acontece. Mas muita gente não reclamava. Tudo era alegria para eles. Queriam passear mesmo, não é?

Keka Simões – Quando o senhor trabalhava aqui, vocês faziam algum tipo de confraternização? Tinha alguma festa feita por vocês ou para vocês?

Elpídio Vieira – Quando eu entrei na ferrovia, tinha em Juiz de Fora⁵¹ o dia do ferroviário, me parece dia 30 de... Não sei se era dia 30 de setembro. Eu sei que era... Não sei se era no mês de setembro... Nós pertencíamos a Juiz de Fora. Em Ponte Nova fazia time de futebol para a gente ir jogar em Juiz de Fora. Para inauguração dos prédios da ferrovia, em Juiz de Fora, a gente saía daqui e ia. Mas daqui era pouco; eu e mais dois jogávamos. A gente ficava em Ponte Nova só no futebol, representando Ponte Nova. A ferrovia do Brasil inteiro participava: Santos Dumont⁵², Lafaiete, Belo Horizonte, Juiz de Fora, São Paulo⁵³, Rio de Janeiro. Aí a gente participava dessa confraternização. Todo aniversário, a gente ficava lá uma semana por conta. Arrumava uns colégios para ficar hospedado. Cada equipe representando... Tudo certinho. A confraternização que a gente tinha era só isso. Senão com a turminha nossa aqui: reunia, jogava uma pelada ou fazia um churrasco ou ia para a casa de um, para a casa de outro. Festa é conosco mesmo!

Keka Simões – O senhor falou aí... Mariana estava subordinada a Ponte Nova que, por sua vez, estava subordinada a Juiz de Fora?

⁴⁹ 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.

⁵⁰ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

⁵¹ 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.

⁵² 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.

⁵³ Capital do estado de mesmo nome, por onde passava o quilômetro zero da Linha Tronco, pertencente à antiga Estrada de Ferro Sorocabana. Possuía uma estação ferroviária.

Elpídio Vieira – É, Juiz de Fora, o miolo era lá. Em Ponte Nova tinha um gerente e a diretoria ficava toda em Juiz de Fora. Depois passou para Campos⁵⁴, para o Rio de Janeiro. Em Ponte Nova ficava o engenheiro, um supervisor geral de tração que... Correspondia por Mariana, Ponte Nova, São Geraldo, [Recreio]⁵⁵. Ficava em Ponte Nova um engenheiro, um supervisor geral. Aqui, a gente tinha dois ou três supervisores para tomar conta do trecho nosso, dos maquinistas e auxiliar.

Keka Simões – Esses supervisores mais próximos ficavam em Ponte Nova ou aqui mesmo?

Elpídio Vieira – Não, ficavam aqui mesmo. O geral ficava em Ponte Nova, o engenheiro, o engenheiro-de-Residência⁵⁶, tanto da Via Permanente quanto da tração, da operação. Ficava tudo em Ponte Nova. Escritório... Era tudo em Ponte Nova. Aqui ficava geralmente a sala lá... Inclusive até o Gilberto⁵⁷ foi nosso supervisor na época. O Gilberto, que hoje trabalha como maquinista aí, era supervisor quando eu entrei na ferrovia.

Keka Simões – Existia o supervisor para máquina, para o maquinista, para o funcionamento da locomotiva e supervisor para outras áreas?

Elpídio Vieira – Não. Aqui tinha o supervisor-de-estação que mexia só na parte da Estação. Operação era só o supervisor que comandava, que tomava conta dos maquinistas ali, entendeu? Os maquinistas, o acompanhamento no trecho do pessoal.

Keka Simões – Tinha um supervisor, por exemplo, para a Via Permanente?

Elpídio Vieira – Tinha, Via Permanente. Cada setor tinha seu supervisor. Antigamente, falava-se encarregado da Via Permanente. Eles falavam encarregado disso, encarregado daquilo. Da tração, não. Tração era supervisor, maquinista e auxiliar. Isso aí na operação. Na Estação já eram agente-de-estação, chefe-de-estação, auxiliar de agente-de-estação. Antigamente aí... Depois passou tudo para agente só.

Keka Simões – E o combustível, o senhor falou que era o diesel, não é?

⁵⁴ Campos de Goitacazes, município do Rio de Janeiro, por onde passava um trecho da Linha do Litoral, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina e, posteriormente, à Rede Ferroviária Federal S/A. Possuía uma estação ferroviária.

⁵⁵ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

⁵⁶ Engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

⁵⁷ O entrevistado não mencionou o nome completo.

Elpídio Vieira – Óleo diesel.

Keka Simões – O abastecimento era feito aqui?

Elpídio Vieira – O abastecimento era feito aqui e em Ponte Nova. O posto de abastecimento era aqui. A gente mesma abastecia a locomotiva: chegava, abastecia, completava de areia, fazia a revista geral, completava a água, se precisasse. Depois partia a locomotiva ou a deixava prontinha para partir no horário. Tudo era aqui.

Keka Simões – Certo. E quando... O senhor não parou de trabalhar na ferrovia?

Elpídio Vieira – Não.

Keka Simões – O senhor foi transferido...

Elpídio Vieira – Eu fiz a permuta para Cachoeira do Itapemirim.

Keka Simões – O que o senhor sentiu quando teve a notícia de que ela foi paralisada aqui?

Elpídio Vieira – Fechou aqui, mandou embora muitos colegas meus, uns foram transferidos. Você sente porque aquele pessoal é tudo amigo e tal. Eu vinha muito para cá, para a casa da minha cunhada, que morava na beira da linha. Com o passar do tempo, começou a ficar tudo abandonado, pessoal roubando dormente, não é? Tudo mato, cheio de mato. Você sente. A Estação ficou um pouco abandonada, principalmente o pátio que era conservado. Aí começou caminhão com areia... Você sente, não é? Eu senti muito nessa época da privatização, quando fechou esse trecho aqui. Depois eu tive mais um alívio, porque fiquei sabendo que ia voltar, como está hoje em dia aí. Está de parabéns!

Keka Simões – O senhor tem alguma outra coisa ou algum caso, engraçado ou triste, que aconteceu aqui com vocês?

Elpídio Vieira – Tem caso da Maria Fumaça, em Ouro Preto. Para apagar a locomotiva na parte da tarde, a gente tinha que... O ar dela tem que cair bem. Em Ouro Preto, eu andava buzinando para baixo e para cima só para diminuir... Doido para largar, cansado o dia inteiro! Aí o tal de José Jaime⁵⁸ falava assim: “Esse menino é doido! Esse menino é doido!” [inaudível] assim comigo, esse José Jaime. Ele falava assim: “Você não tem juízo, não?” Eu ficava buzinando para baixo e para cima só para a pressão cair, para acabar o serviço mais rápido.

⁵⁸ O entrevistado não mencionou o nome completo.

Keka Simões – O trem turístico terminava a viagem lá?

Elpídio Vieira – Terminava. A gente partia de lá às nove horas da manhã e chegava aqui por volta de 10 horas, 10 e meia. A gente parava no mirante⁵⁹ lá em cima, tanto subindo como descendo; depois parava em Passagem de Mariana. Aí ele ficava lá. Costumava voltar em uma locomotiva comum para cá mesmo, porque era aqui que a gente fazia a limpeza dela: parava e a gente tinha que lustrar tudo, deixar toda limpinha, tudo no esquema mesmo, para o pessoal não chiar, não reclamar.

Keka Simões – Eder, você tem alguma pergunta?⁶⁰ Não? Senhor Elpídio, o que o senhor achou do Trem da Vale e de ter participado do Vale Registrar?

Elpídio Vieira – A opinião minha é que o Trem da Vale foi uma alegria... Inclusive meu menino estava aí no mês de agosto. Veio e teve a oportunidade de andar no dia da Maria Fumaça. Aí chegou, ficou doido: “Ah, quero ir para Mariana! Quero ir para Mariana!” Eu também cheguei – gosto de ferrovia – e vim aqui, tive a oportunidade de subir com ele na locomotiva, no vagão, mas a diesel. Só pelo perfil da linha, deu até para arrepiar quando comecei a subir o Morro da Cascavel⁶¹, os lugares... Os pontos... A linha, o perfil de linha está muito bom, os lastros⁶². Vocês estão de parabéns e espero que a tendência seja melhorar.

Keka Simões – Nesse caminho que deixou o senhor arrepiado, tem alguma paisagem especial?

Elpídio Vieira – É a paisagem que a gente tem no mirante. A gente parava muito na curva do Cascavel, sobre a qual a gente brincava muito. De vez em quando... Quando acontecia um descarrilamento de vagão, a gente falava: “Ih! Lá no Cascavel tem muita cobra!” Ninguém gosta de cobra! Inclusive, nós até apelidamos um colega nosso de Cascavel por causa disso, da curva do Cascavel. Até hoje! [risos]

Keka Simões – Até hoje ele é chamado de Cascavel!

Elpídio Vieira – Chama ele de Cascavel! [riso]

⁵⁹ Mirante na Serra de Passagem de Mariana.

⁶⁰ O monitor indica com um gesto que não tem perguntas.

⁶¹ Até o momento, não foi possível obter informações sobre o local mencionado.

⁶² Pedras que preenchem o espaço entre os dormentes.

Keka Simões – Senhor Elpídio, em nome do Trem da Vale, eu gostaria de agradecer muito o depoimento que você deu para a gente. Certamente, vai nos ajudar muito nesse trabalho de registro da ferrovia.

Elpídio Vieira – Eu agradeço a oportunidade. A tendência é melhorar e espero que daqui a uns dias chegue outra locomotiva Maria Fumaça e a oportunidade de vir trabalhar com vocês aqui, para fazer parte da equipe. Se precisar de alguma coisa, estou disponível.

Keka Simões – Está jóia⁶³. Obrigada. É isso, gente.

[Término da entrevista]

⁶³ No sentido de que está bom, satisfatório.