

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: VR-HT-MA-007

Entrevistado: José Gomes Pereira

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

Data da entrevista: 07/11/2006

Horário da entrevista: 14h10min

Duração da entrevista: 59min31seg

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)

Equipamento utilizado: Câmera digital MiniDV

Transcrição: Eder Donizete de Melo

Data da transcrição: 03/12/2006

Conferência de fidelidade: Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

Data da conferência: 11/01/2007

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?

José Gomes – José Gomes Pereira.

Keka Simões – O senhor tem algum apelido?

José Gomes – Não.

Keka Simões – Onde o senhor nasceu?

José Gomes – Miguel Burnier¹, pertencente a Ouro Preto.

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

José Gomes – Dezesesseis de setembro de 1925.

Keka Simões – Como se chamavam seus pais?

José Gomes – Antônio Pereira Gomes.

Keka Simões – E sua mãe?

José Gomes – Basília Gomes Barbosa.

Keka Simões – Em que eles trabalhavam?

José Gomes – Meu pai era ferroviário também. Mexia justamente com máquina a vapor. Era foguista² e maquinista³. Minha mãe era doméstica.

Keka Simões – Quando o senhor morava em Miguel Burnier era porque seu pai trabalhava na Estação?

José Gomes – Mais ou menos por isso.

Keka Simões – O senhor tem, da infância, alguma lembrança da Estação, da linha de trem?

José Gomes – Eu tenho muita lembrança porque morava perto da linha que chegava de Lafaiete⁴ e eu via... Ficava muito... Desde pequenininho, eu era muito entusiasmado com estrada de ferro, por causa justamente disso. Lugar pequeno, sem outras coisas a não ser justamente o movimento dos trens. Então, quando o trem chegava de Lafaiete, eu ficava admirando, olhando a máquina chegar. Até a chamava de bitolão: “Ô, mãe! O bitolão tá chegando, o bitolão tá chegando!” Morava pertinho, a casa... Me lembro disso. Eu tinha uns

¹ Distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

² Profissional responsável por manter o forno das locomotivas à lenha em funcionamento.

³ Profissional responsável por operar a locomotiva.

⁴ 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.

quatro anos, mais ou menos. Eu lembro direitinho, como se fosse hoje, o trem chegando e eu vendo aquilo tudo.

Keka Simões – Vocês brincavam perto da Estação?

José Gomes – Não. Brincava só na parte de cá⁵. À Estação mesma a gente não ia.

Keka Simões – Era proibido.

José Gomes – Era proibido. Perigoso também, inclusive. Esse negócio de Estação é perigoso porque em uma ocasião... Isso já foi recentemente e não quando eu era pequeno. Nessas... Tinha umas casas por cima da Estação assim e estava chegando um trem. O menino saiu correndo e caiu debaixo da linha...

Keka Simões – Onde foi isso?

José Gomes – Em Miguel Burnier. Mas isso é mais recente. Quando era criança, nunca aconteceu isso.

Keka Simões – O senhor tem ou teve irmãos?

José Gomes – Irmãos?

Keka Simões – É.

José Gomes – Ah, tinha muito! Alberto, eu, Raimundo, Toninho (Antônio), Cecília, Zélia, Wilson e Geraldo⁶.

Keka Simões – Nossa Senhora! É muita gente! Em que eles trabalhavam ou trabalham?

José Gomes – Olha, o mais velho trabalhava em fábrica de tecidos. Trabalhou em Mariana, depois trabalhou em São Paulo⁷. Inclusive, já faleceu. O Raimundo, que era abaixo de mim, morava em São Paulo e mexia com fábrica de [inaudível]. Também já se foi. Um irmão, o Antônio Gomes, é padre. Minhas duas irmãs estudaram Auxiliar de Enfermagem e foram trabalhar no Rio de Janeiro⁸. Minha mãe se mudou para lá quando viúva e por lá... Os outros dois irmãos eram bancários.

Keka Simões – O senhor estudou [inaudível]?

José Gomes – Do primeiro ao quarto ano, naquele tempo. Mil novecentos... Não sei... E trinta e poucos, por aí.

⁵ O entrevistado refere-se ao espaço exterior e vizinho à Estação.

⁶ O entrevistado não mencionou o nome completo dos irmãos citados.

⁷ Capital do estado de mesmo nome.

⁸ Capital do estado de mesmo nome.

Keka Simões – Onde o senhor estudou?

José Gomes – Em Mariana mesmo, no Grupo Escolar Dom Benevides⁹. Existe até hoje do jeito que era, mesma coisa.

Keka Simões – Com que idade o senhor veio morar em Mariana?

José Gomes – Ah, eu tinha mais ou menos de quatro para cinco anos! Devia ter uns quatro anos.

Keka Simões – Depois disso o senhor foi...

José Gomes – Só fiquei aqui, também morei aqui. A não ser um tempo, quando entrei para a estrada de ferro e fui trabalhar em Lafaiete. Mas era só eu, não é?

Keka Simões – O senhor trabalhou em algum outro local antes de trabalhar na ferrovia?

José Gomes – Aí é que está o negócio, não é? Eu comecei a trabalhar com 16 anos. Entrei na Fábrica de Tecidos, onde é hoje o Poliesportivo¹⁰, em maio de 1941. Trabalhei lá durante sete anos. Não fiquei... Meu primeiro serviço foi fazer... Trabalhava em uma caldeira fixa para fazer vapor para tocar uma engomadeira que tinha lá dentro da Fábrica. Durante os sete anos eu não fiquei só lá, não. Depois eu trabalhei no almoxarifado. O chefe, José Ribeiro Leite, gostava muito de mim e me levou para dentro da Fábrica e me ensinou... Eu era mecânico na Fábrica, mexia com as máquinas, mexia com tudo lá. Em 1948, eu saí da Fábrica para entrar na estrada de ferro em Lafaiete, onde trabalhei até me aposentar.

Keka Simões – Qual é o nome dessa Fábrica?

José Gomes – Fiação e Tecelagem São José Limitada.

Keka Simões – O horário de trabalho do senhor era de dia, era à noite?

José Gomes – Ah, diversos horários! Às vezes, tinha um que pegava às seis horas e ia até à tarde. Tinha o horário de turno também: às vezes, pegava às 10 horas da noite e ia até às seis horas da manhã. Trocava-se turno. Não tinha horário fixo, não.

Keka Simões – O senhor falou que em 1948 foi trabalhar na...

José Gomes – Na estrada de ferro.

Keka Simões – Por que o senhor foi trabalhar na estrada de ferro?

⁹ Escola Estadual Dom Benevides, em Mariana.

¹⁰ Ginásio Poliesportivo de Mariana, situado à Avenida Getúlio Vargas, no centro da cidade.

José Gomes – Eu me interessava por aquilo. Toda vida – como é que chama? – meu ideal era ser ferroviário, não é? O meu ideal era ser ferroviário. E também, naquele tempo, ferroviário era quem tinha assim um ordenado melhor. Recebia melhor quem era ferroviário. Isso me interessou muito e eu já gostava do negócio. Então deu tudo direitinho.

Keka Simões – Como o senhor conseguiu o emprego?

José Gomes – Eu consegui o emprego... De vez em quando eles chamavam a pessoa, por indicação às vezes de colega do meu pai, que era vice-chefe, não é? Vamos dizer assim, tinha que ter um certo cartucho para entrar. [riso]

Keka Simões – Ah! Então era indicação, não é?

José Gomes – Era indicação. Agora, tinha que fazer exame médico, para poder entrar. Não entrava sem ter exame médico.

Keka Simões – Certo. Então o pai do senhor foi vice-chefe da Estação?

José Gomes – Não. No fim da vida, meu pai trabalhou como escalante, em Mariana. Escalava o pessoal para viajar, essa coisa toda. Morreu muito novo, ia fazer 50 anos, tinha problema cardíaco, aquela coisa. Então foi assim.

Keka Simões – Quais cargos ou funções o senhor ocupou na estrada de ferro?

José Gomes – Conforme eu falei, graxeiro. Como é que eu falei o...

Eder Melo – Recruta.

José Gomes – Recruta. Como eu falei para vocês, era recruta. O graxeiro era o recruta, depois passava a foguista. Foguista... Quando tinha vaga, tinha exame para maquinista. Mas tinha pessoa que não conseguia sair... De graxeiro para foguista ia fácil. Agora, para maquinista, tinha que fazer concurso. Eu trabalhei sete anos como foguista, vamos dizer assim. Na primeira vaga que apareceu para fazer exame para maquinista eu... Novo ainda, porque tinha foguista já velho, com mais de 20 anos de serviço e era foguista ainda. Então o Leonel¹¹, o mesmo maquinista que já foi coisa aí... Eu falei: “Ô, Leonel! Eu estou com vontade de fazer esse exame que está aparecendo aí. Mas ouço dizer que as pessoas mais novas prestam o exame e eles tiram as notas delas para dar para as mais antigas”. Ele falou comigo assim: “Não tem nada disso! Você pode fazer esse exame e se você

¹¹ Leonel de Oliveira Souza, entrevistado pelo Vale Registrar.

conseguir...” Aí [inaudível], aí eu fiz o exame. Da primeira vez que fiz, eu passei.

Keka Simões – Como era o exame? Tinha uma prova?

José Gomes – Tinha prova de máquina, de mecânica, e tinha também uma prova escrita que era feita no Rio de Janeiro¹².

Keka Simões – Ah! Tinha que fazer esses exames todos...

José Gomes – Tinha que fazer esses exames todos lá no Rio de Janeiro. Eu fui ao Rio. Naquele tempo, as coisas eram mais fáceis, não tinha tanto estudo, não é? Eu consegui uma nota muito boa que foi até... Passei no primeiro exame que fiz.

Keka Simões – O que era a prova escrita? Português, essas coisas?

José Gomes – Mais era Português, alguma coisa da época... Eu nem recordo o que era.

Keka Simões – Voltando só um pouquinho. O que fazia o graxeiro?

José Gomes – O graxeiro era subordinado ao foguista.

Keka Simões – Ao foguista. O foguista era responsável por fazer o fogo para...

José Gomes – Fazer vapor na máquina, não é? O graxeiro estava ali para aprender como se fazia.

Keka Simões – Ah! Só para...

José Gomes – Para aprender.

Keka Simões – Um ajudante desse foguista.

José Gomes – É. Depois que...

Keka Simões – Eu pensei que tivesse alguma coisa a ver com graxa. [riso] Uai¹³! Graxeiro, não é?

José Gomes – Deve ser porque tinha máquina que era graxa mesmo. Tem muito óleo, muito troço, então nós chamamos de graxeiro...

Keka Simões – Mais ou menos, o senhor lembra a data em que se tornou maquinista?

José Gomes – Ah, foi mais ou menos em... Em 1948... Eu trabalhei sete anos... Cinquenta e cinco, cinquenta e seis, cinquenta e... Aí eu já estava começando a ser maquinista. [riso]

¹² No Rio de Janeiro se localizava a sede da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.

¹³ Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

Keka Simões – Como maquinista, o senhor trabalhava na Estação de Mariana?

José Gomes – Não. Viajava daqui para Ponte Nova¹⁴, Lafaiete, Belo Horizonte¹⁵, por aí afora. O nosso trecho maior era esse.

Keka Simões – Mas o senhor morava aqui?

José Gomes – Morava sempre aqui. Às vezes pernoitava fora. Tinha vez que ficava escalado para trabalhar no lastro¹⁶, na reserva, em Miguel Burnier – ficava lá uma semana – ou no lastro ficava 15 dias, por aí afora. Mas a maioria ia e voltava... Às vezes pernoitava em Belo Horizonte, outras vezes pernoitava em Ponte Nova.

Keka Simões – O senhor morava perto da Estação?

José Gomes – A minha primeira casa dava fundo para a caixa d'água¹⁷. [riso]

Keka Simões – Então o senhor vinha a pé para o serviço?

José Gomes – É, vinha. Depois me mudei lá para cima, para o Colégio Providência¹⁸. Agora eu moro para aquele lado de lá, do Colégio Providência.

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

José Gomes – Ah! Eu vou falar com a senhora: isso aí foi a maior injustiça que pôde acontecer nessa época! A pessoa não tinha assim horário fixo de serviço. Enquanto tivesse serviço, você ia trabalhando, ia trabalhando. Saía daqui com um trem, às vezes, às cinco horas da manhã, viajava o dia inteiro, chegava aqui lá pelas oito, nove horas da noite, descansava um pouquinho e, de manhã cedo, estava outra vez na rotina. Era assim que acontecia, não tinha horário fixo. Nos últimos tempos, quando a Leopoldina¹⁹ estava por aí, eu ganhava mais por hora extra do que de salário. Eu trabalhava muito! Era muita injustiça que faziam com a gente, sabe?

Keka Simões – Quando o senhor entrou, era a Central do Brasil?

José Gomes – Eu entrei na Estrada de Ferro Central do Brasil. Depois é que a Leopoldina encampou aqui, não é? Terminei me aposentando na Leopoldina.

¹⁴ Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

¹⁵ 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.

¹⁶ Trem de lastro, 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.

¹⁷ Caixa d'água próxima ao prédio da Estação Ferroviária de Mariana.

¹⁸ Colégio mantido pela ordem religiosa Companhia das Filhas da Caridade, localizado em Mariana.

¹⁹ A Estrada de Ferro Leopoldina encampou este trecho na década de 1970.

Mas tudo pertencia à Rede Ferroviária²⁰, acabou sendo tudo Rede Ferroviária, mas cada um tinha a sua administração.

Keka Simões – A administração daqui, depois da Central, passou para a Leopoldina, mas pertencia à Rede?

José Gomes – É, pertencia à Rede.

Keka Simões – O senhor falou que não tinha horário de trabalho...

José Gomes – Não tinha horário.

Keka Simões – Intervalo para descanso, para almoço também...

José Gomes – O foguista não tinha muitas condições de ter horário de almoço. Quando dava ali... Quando não dava... Às vezes, você ficava quase o dia inteiro sem poder se alimentar direito, sabe? E descanso também era uma coisa... Às vezes, você trabalhava seis, sete dias. Costumava ter um dia de folga, isso tinha sim. Conforme a escala que você fazia, tinha ocasião em que você trabalhava 15, 20 dias sem descansar. Mas esse horário também já era um horário mais favorável, não é? Você pegava um trem aqui e ia a Miguel Burnier, onde dormia; no outro dia, você passava direto e ia para Ponte Nova, descansava lá. Esses trabalhavam 15, até 20 dias. Mas não era tão forçado como eram os trens de carga, não é? Os trens de carga é que não tinham limite. Trem de passageiro era melhor.

Keka Simões – Era melhor, não é? Dava mais tempo.

José Gomes – Dava mais tempo para descansar.

Keka Simões – O senhor tinha direito a férias?

José Gomes – Tinha. Toda vida teve.

Keka Simões – Quando tinha folga, o que o senhor gostava de fazer?

José Gomes – [riso] É uma pergunta até muito boa, viu?

Keka Simões – Gostou? Então está bom, uai! [risos]

José Gomes – Parece que eu nasci primeiro para serviço.

Keka Simões – É?

José Gomes – Na minha folga... Eu morava no trecho aqui... Não era sempre, mas tinha a mania de fazer cerca.

Keka Simões – Fazer cerca?

²⁰ Rede Ferroviária Federal S/A.

José Gomes – Cerca. Eu ia lá para o túnel... Você já subiu por aí fora no trem? Não tem um túnel lá em cima? Eu ia para o túnel a pé cortar bambu. Fazia três feixes de bambu. Pegava um feixe e punha na frente; ia lá e buscava o outro e punha na frente daquele, até chegar com os feixes em casa. [riso] Até hoje eu gosto... Quase não tenho parada, sabe? Até hoje eu gosto sempre de estar movimentando.

Keka Simões – Então, na hora de descansar o senhor fazia cerca?

José Gomes – Fazia cerca. [riso]

Keka Simões – Para que o senhor fazia tanta cerca?

José Gomes – Porque eu gosto de plantar horta e para as galinhas dos vizinhos não virem atrapalhar minha horta.

Keka Simões – Ah, entendi! A Central, depois Rede, tinha algum tipo de auxílio ou benefício que era dado para os empregados ou para a família?

José Gomes – Tinha um salário-família. Quem tivesse muitos filhos tinha uma certa... Agora eu nem sei mais quanto era. E também quando a pessoa atingia, parece, 25 anos de serviço, tinha um tal de abono permanência, não sei quantos por cento do total. Quando requeri o abono permanência, porque eu completei na estrada de ferro... Eu requeri o tempo da Fábrica. Aí entreguei no INPS²¹ e o pessoal ficou admirado: nesse tempo todo de serviço, eu não tinha um dia de falta!

Keka Simões – Além de benefício, financeiro nesse caso, tinha assistência médica, alguma coisa assim?

José Gomes – Ah! Tinha... Eles falavam Caixa²², não é? Mas não era coisa muito boa, não.

Keka Simões – Não?

José Gomes – Dava alguma coisinha pequena, não é? Tinha um médico que vinha de vez em quando atender as famílias, mas não tinha aquela assistência conforme hoje tem, não é? Graças a Deus, nessa parte as empresas melhoraram muito.

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

²¹ Instituto Nacional de Previdência Social, atual INSS, Instituto Nacional de Seguridade Social.

²² A Caixa dos Ferroviários 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.

José Gomes – Era subordinado à escala, que fazia as escalas de serviço. E tinha que respeitar as normas do serviço: procurar fazer bem dentro das normalidades, respeitar os horários dos trens, as quilometragens que eles estipulavam, a tudo isso a gente tinha que obedecer porque eles eram muito rígidos, não é? Inclusive, tem uma passagem muito interessante... Está perguntando, não é?

Keka Simões – Estou, uai! Pode falar.

José Gomes – Eu vinha com um trem de Miguel Burnier para... De Belo Horizonte para cá. Saía de Belo Horizonte às cinco para as cinco da tarde e chegava aqui às 11 horas da noite. Vinha com um trem de passageiro. Trem passageiro era bom conduzir porque era tranqüilão, não é? Vinha por aí afora... Quando chegou entre Rio Acima²³ e Aguiar Moreira²⁴, um trecho de linha muito mais acidentado do que esse aqui...

Keka Simões – Como se chama?

José Gomes – De Rio Acima para Aguiar Moreira. Lá tem um trecho de linha muito... Sobe e desce, muito coisa e tal. A licença dos trens se chamava TT4²⁵: era um papel... Naquilo ali eles davam a licença de trem tal até [de acesso ali]²⁶. Quando tinha alguma observação, eles colocavam observação. Nesse tal dia, eu vinha com o trem e puseram na declaração assim: “Velocidade máxima: 15 quilômetros por hora, do quilômetro tal a tal”. Eu respeitei os 15 quilômetros. Cheguei à Estação de Aguiar Moreira, tinha perdido, acho, seis minutos no percurso. Eles comunicavam tudo com o centro, pelo seletivo²⁷. Aí o agente²⁸ comunicou com o centro assim... O trem se chamava SO3²⁹: “SO3 chegou aqui, perdeu cinco minutos no percurso”. Na hora, eles não falavam nada comigo. Daí a pouco, chegou o processo para eu informar o porquê de ter excedido cinco minutos naquele trecho. Então eu declarei: “Devido à declaração no TT4”. A salvação... Eu tinha a mania de guardar as licenças: eu tinha um saco e ia pondo tudo lá dentro. Era muita licença! De Belo Horizonte

²³ 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.

²⁴ Estação ferroviária localizada em um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada em Nova Lima, município de Minas Gerais.

²⁵ Até o momento, não foi possível identificar o significado da sigla.

²⁶ Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

²⁷ Aparelho tipo “telefone” utilizado para comunicação interna da ferrovia.

²⁸ Agente-de-estação, profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

²⁹ Prefixo de um comboio.

aqui... Nesse dia eu declarei e mandei para lá. Eles mandaram o processo de novo para mim: “Fineza anexar o TT4 no coisa”. Fui lá, achei o coisa e coloquei para eles. [riso] Pedi: “Fineza devolver para o meu arquivo”. [riso] São coisas que acontecem que...

Keka Simões – Então tinha uma fiscalização muito grande...

José Gomes – Ah, a fiscalização era severa!

Keka Simões – Era severa, não é? O senhor já falou de uma série de coisas que os senhores tinham que cumprir: horário, quilometragem e tal. Se algum funcionário não cumprisse com sua obrigação – não só no trem, mas na Estação de maneira geral – tinha algum tipo de penalidade?

José Gomes – Ah, conforme o ato que cometesse, tinha! Eles chamavam atenção, davam punição de dois, três dias. Isso tinha sim.

Keka Simões – Certo. Além do maquinista, do graxeiro, do foguista, o senhor se lembra das outras funções, dos outros cargos que existiam na Estação de Mariana? Quem mais trabalhava?

José Gomes – Bom, eu sei mais é na locomoção, não é? Na locomoção nós tínhamos o escalante, os acendedores – os que tomavam conta das máquinas à noite –, os chamadores – que chamavam o pessoal que ia viajar de madrugada –, os consertadores, que revistavam as máquinas quando chegavam de viagem. Tinha tudo isso. Tinha uma mecanicazinha aí, coisa assim muito leve, porque aqui o movimento era muito pequeno. Em lugar grande, era oficina muito grande: Lafaiete, Sete Lagoas³⁰, Belo Horizonte, por aí afora. Aqui era muito... Uma Estação meia-sola, vamos dizer assim, não é?

Keka Simões – O senhor falou que tinha o chamador. Ele ia às casas das pessoas?

José Gomes – Ia às casas chamar.

Keka Simões – Estava na hora de...

José Gomes – É: “Ô, Fulano! Está na hora!”

Keka Simões – Gente, essa é boa! [risos] Qual era o número aproximado de funcionários que trabalhavam aqui? O senhor falou que era uma Estação que não tinha tanto movimento, não é? O senhor tem mais ou menos uma idéia?

³⁰ 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.

José Gomes – Não tenho. Mas te garanto que eram mais de 100 pessoas, fora os familiares. Digo funcionários mesmos, não é? Mais de 100 pessoas.

Keka Simões – Certo. Os funcionários tinham que usar algum tipo de uniforme?

José Gomes – Ah, tinham! O maquinista tinha sempre que usar uma calça preta, uma camisa mais ou menos coisa e blusa, não é? O foguista, coitado, usava roupa comum mesmo porque pegava pesado. Ele tinha sempre uma roupa mais ou menos... E se usava boné. O boné era imprescindível! Agora, não podia usar uma roupa gaiata, conforme se diz. Blusa vermelha, essa coisa, não podia usar, eles não aceitavam de jeito nenhum! O pessoal que trabalhava no trem de passageiro tinha que andar mais bem arrumadinho, gravata...

Keka Simões – Andava de paletó...

José Gomes – Paletó, gravata e tudo.

Keka Simões – O senhor se lembra da cor do uniforme do povo que trabalhava no trem?

José Gomes – Era justamente calça azul, blusa azul. O paletó era de casimira azul. De linho também podia usar, um linho azul.

Keka Simões – A Estrada é que dava esse uniforme ou...

José Gomes – Não, não dava.

Keka Simões – Cada um fazia o seu?

José Gomes – Cada um o seu.

Keka Simões – Entendi. Tinha alguma palavra, alguma frase que os senhores usavam para designar alguma coisa, como se fosse um código entre vocês? Por exemplo, já me contaram que o passe era chamado de passe-careta³¹. Em Ouro Preto, um senhor me contou isso, do passe-careta, não é? Um outro, que não é desta região aqui, mas de outra, me contou que, para um avisar ao outro que tinha fiscal, eles falavam que tinha “roupa no varal”. Aqui tinha alguma coisa desse jeito?

José Gomes – Esse negócio nós não temos, não! [riso] Eu lembro quando o chefe... Quando [inaudível] o chefe-de-trem³²... Quando um trem ia cruzar com

³¹ Passe que dava direito à gratuidade no transporte ferroviário aos funcionários da ferrovia. Por possuir uma foto do funcionário, apelidaram-no de “careta”.

³² Profissional responsável por coordenar todas as atividades realizadas em um comboio.

um outro, eles davam um sinal com um boné ou com uma bandeira, não sei. Mas esse trem³³ eu não tenho...

Keka Simões – Aí eles se comunicavam?

José Gomes – Meio que se comunicavam por código. Mas eu não tenho muita certeza de como era.

Keka Simões – E como era o espaço da Estação? O senhor falou da escala... Onde ficava o pessoal da locomoção? Como aqui dentro era distribuído...

José Gomes – A escala era naquela parte de lá³⁴, onde tem aquele barracão grande. Toda vida foi para aquele lado ali. Agora as casas... Cada um tinha a sua. Não tinha moradia própria para os funcionários. Cada um morava em uma casa. A Estação era do jeito que é hoje, é a mesma coisa. Não tem diferença nenhuma.

Keka Simões – No prédio da Estação não tem diferença nenhuma. Mas lá dentro funcionava o quê? Vendia-se passagem...

José Gomes – Vendia-se passagem, fazia-se despacho de mercadoria, recebia-se mercadoria que chegava, não é? E tudo assim... Tinha um funcionário que registrava mercadoria e despachava as que iam para fora.

Keka Simões – O senhor lembra mais ou menos que mercadoria mais chegava pelo trem?

José Gomes – Ah! Aqui vinha tudo, tudo vinha pelo trem! Não tinha condução... Não tinha rodovia, era tudo pelo trem. Então chegava tudo quanto era tipo... Inclusive gasolina. Vinham aqueles tamborões de gasolina. Tinha uma bomba de gasolina lá em cima, onde hoje é o Jardim³⁵. Nem sei... Foi uma pena ter tirado aquilo de lá, não é? Vinham os tambores de gasolina e eram levados para lá. As carroças pegavam tudo aqui. Não tinha nem carro, não tinha nada.

Keka Simões – Para levar as mercadorias para o comércio...

José Gomes – É. E trazia também nas carroças.

Keka Simões – O que saía daqui para ir para outros lugares?

José Gomes – Ah! Saía muita coisa, não é? Por exemplo, mercadoria... Vinha da roça toicinho... Tinha muita coisa! Inclusive, despachava-se muito carvão,

³³ Trem, neste caso, é uma referência aos códigos usados pelos ferroviários como uma forma alternativa de comunicação.

³⁴ A escala funcionava em um prédio que se localiza à esquerda do prédio da Estação, após a linha do trem.

³⁵ Nome dado pelos moradores de Mariana à Praça Gomes Freire de Andrade.

carvão vegetal. Nesse lado ali³⁶, tinha montanha de carvão vegetal. Então era também tudo despachado por aqui. Tinha uma serraria aqui embaixo³⁷ que despachava... Fazia muita coisa, muita madeira, recebia vagão de madeira lá debaixo, que vinha tudo por aí. Tudo isso era interessante, não é? Agora, tudo o que vinha para Mariana vinha por estrada de ferro, ou então no lombo de burro, não é? Às vezes, os lombos de burro traziam mercadoria aqui para despachar para fora: toicinho, açúcar, cachaça, vamos dizer, essa coisada toda saía por aí. E de fora vinha fazenda, vinham outras mercadorias que aqui não tinha, não é?

Keka Simões – A mercadoria da Fábrica de Tecidos São José saía daqui pelo trem?

José Gomes – Saía pelo trem e recebia pelo trem também. Vinham vagões e mais vagões de algodão, aqueles fardos imensos de algodão. Encostavam os vagões ali e tiravam para fora.

Keka Simões – Vinha o pessoal da Fábrica para levar para lá?

José Gomes – É. Os carroceiros pegavam e levavam.

Keka Simões – O senhor falou de uma serraria que tinha aqui para baixo. O senhor se lembra do nome dessa serraria?

José Gomes – Não lembro.

Keka Simões – Para se usar esse armazém – deixar carga ou despachar carga – tinha que pagar alguma coisa?

José Gomes – Olha, o despacho era pago, não é? Agora, se a pessoa [riso]... Acho que era assim mesmo. Se chegasse uma mercadoria... Igual ao Correio³⁸, não é? Chegava mercadoria, avisou, não veio buscar, passados dois ou três dias tinha multa. Não sei como se chamava, mas tinha que pagar uma taxa. Calculava.

Keka Simões – Esses armazéns funcionavam de dia, à noite?

José Gomes – Só durante o dia.

Keka Simões – E na Estação tinha segurança especial para a noite?

José Gomes – Não tinha nada disso. Pelo menos aqui em Mariana, eu não lembro que tivesse.

³⁶ O entrevistado refere-se à região de Ribeirão do Carmo, Monsenhor Horta e Furquim, distritos de Mariana.

³⁷ Indica a saída da cidade, em direção a Antônio Pereira, distrito de Ouro Preto.

³⁸ Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

Keka Simões – Nunca teve problema de roubo, nada disso?

José Gomes – Agora, uma coisa importante que a senhora não perguntou é... Hoje em dia o trem saiu, o automóvel³⁹ vai à frente, não vai? [riso] De primeiro, quando tinha... Só também para trem de passageiro. Tinha um trem de passageiro que passava às... [inaudível] lugar. Supondo, de Ouro Preto para aqui, tinha que sair um funcionário: ele ia revistar a linha de dia, trocava o bastão com outro que vinha lá da Passagem⁴⁰, trocava os... “A linha aqui está boa”. E voltava. De noite, na hora do trem passar, eles tinham que estar lá, dando o sinal para o trem.

Keka Simões – Se pudesse passar é que estava bom.

José Gomes – É.

Keka Simões – À noite, como eles davam o sinal?

José Gomes – Com um lampião. De dia, com uma bandeira.

Keka Simões – Certo. O lampião tinha uma cor?

José Gomes – É. Verde e vermelho, não é? O vermelho era para parar, e o verde é que estava tudo legal.

Keka Simões – A bandeira também era verde...

José Gomes – A bandeira também era a mesma coisa.

Keka Simões – O senhor falou que cada um morava na sua casa. Em casas aqui perto, da estrada de ferro, alguém morava?

José Gomes – O quê?

Keka Simões – Casas de moradia. A Estação, a estrada de ferro tinha casas?

José Gomes – Bom, a estrada de ferro oferecia casa para o agente-de-estação, para pessoal da Via Permanente⁴¹ (o feitor, o mestre-de-linha e os operários mais braçais⁴², vamos dizer assim). O feitor tinha casa que a estrada de ferro fornecia, o agente tinha, o guarda-chave⁴³ não tinha, os outros... Geralmente, para a Via Permanente, quando eles não moravam na cidade,

³⁹ Em alguns casos o automóvel-de-linha ou auto-de-linha segue à frente de uma composição.

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

⁴¹ Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que elas estejam em perfeito estado.

⁴² Feitor é o profissional responsável por comandar cada equipe de trabalhadores da soca. Mestre-de-linha é o profissional responsável por comandar todas as equipes de um determinado trecho. Operários braçais são os profissionais que executam os serviços de manutenção da linha, atuando na área da soca.

⁴³ Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

quando moravam em um trecho, tinha casa para eles, fornecida pela estrada de ferro.

Keka Simões – Certo. O senhor não morou nessas casas que o senhor falou.

José Gomes – Não.

Keka Simões – Mas o senhor teve oportunidade de entrar em alguma? Como eram?

José Gomes – As casas que conheci – em Mariana eu entrei em umas duas ou três – eram casas boas, melhores do que as normalmente...

Keka Simões – O senhor contou que, às vezes, fazia um trecho muito grande e ficava fora de casa por muitos dias, não é? Existiam dormitórios para os maquinistas, por exemplo, dormirem nas estações?

José Gomes – Tinha, tinha dormitório.

Keka Simões – Para esses dormitórios os senhores tinham que levar roupa de cama...

José Gomes – Levávamos só coberta, lençol. Quem quisesse levava travesseiro, não é? O colchão era da própria estrada de ferro.

Keka Simões – A alimentação era por conta da estrada de ferro?

José Gomes – Alimentação era por conta própria também.

Keka Simões – Certo. Nesses dormitórios tinha lugar para cozinhar ou vocês saíam...

José Gomes – Tinha lugar para a gente cozinhar. Muitas vezes se cozinava na própria máquina...

Keka Simões – Ah, é?

José Gomes – Fazia uma comida bem gostosa, viu? [risos]

Keka Simões – Tinha algum tipo de regulamento para o uso do dormitório? Horário para recolher, se podia receber visita ou não?

José Gomes – Não, não podia receber visita, não podia fazer bagunça, era proibida a jogatina dentro do dormitório. Muitas vezes eles extrapolavam, mas era proibido. Se a fiscalização fosse e pegasse nego⁴⁴ jogando dentro do dormitório, era punido.

⁴⁴ Gíria utilizada para indicar uma pessoa qualquer.

Keka Simões – Entendi. O senhor já falou do trem de passageiro e do trem de carga, não é isso? Esses eram os tipos de trem que trafegavam aqui? Só eles ou tinha trem que era misto? Como era?

José Gomes – Tinha um trem misto, justamente. O trem misto carregava carga e na cauda levava dois carros de passageiro e também o chefe. O trem misto carregava o chefe-de-trem. Se o maquinista saísse com um cargueiro, ele era responsável por tudo! Tinha que revistar os vagões, os lacres dos vagões, tinha que conferir as folhas... Não ia conferir a mercadoria que estivesse lá dentro do vagão porque não era possível, não é? Mas sempre tinha um boletim de todo tamanho! Você tinha que conferir as folhas, tudo, com o que estava no boletim. Saía daqui com um trem para ter de descarregar em Ouro Preto. Eu tinha que levar o boletim lá e eles davam o recibo. O maquinista era responsável por tudo, no trem de carga. Agora, no trem misto a responsabilidade era do chefe-de-trem. Então o trem misto saía daqui. Eu viajei muito daqui para Ponte Nova... Posso contar um acontecido?

Keka Simões – Pode.

José Gomes – Em um domingo, eu fui com um trem daqui para Ponte Nova. Já era máquina a diesel, não era máquina a vapor. Eu já era maquinista. Aí você... A linha por aqui abaixo era muito ruim, ruim, mas ruim mesmo! Você andava, como eu falo, nas mãos de Deus! Os trilhos já estavam gastos, aqueles trilhos desta finurinha assim⁴⁵ e os trens... Fui com o trem por aí fora. Quando chegou... Em Felipe dos Santos⁴⁶ tem uma subida muito forte e subimos. Mas quando chegou lá, em determinado lugar, a máquina descarrilou e tombou. Eu estava sentado aqui e ela tombou para o lado de lá. Eu fiquei segurando ali... Ela virou e eu fiquei lá em cima no teto assim. Não machuquei. Meu ajudante ficou [inaudível]. Aí o que aconteceu? O trem subindo, entendeu? O trem estava subindo, a cauda do trem eram uns três carros de passageiros... Depois que tombou, avisou-se onde tinha tombado, que não tinha machucado ninguém, aquela coisa toda. Aí pediu baldeação: o pessoal veio de Ponte Nova e levou os passageiros para Ponte Nova. No fim, só sobrou eu, que era o

⁴⁵ O entrevistado faz um gesto indicando a pouca espessura dos trilhos, gastos pelo uso.

⁴⁶ Distrito de Congonhas do Campo, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

maquinista, o ajudante e o guarda-freio⁴⁷ – também tinha guarda-freio. O sol estava muito quente! Depois que almoçamos, nós fomos para os carros e coisa. Eu tinha avisado uma pessoa que trabalhava comigo para segurar os vagões [inaudível]. Depois que almoçamos, fomos para os carros e deitamos lá então. Quando penso que não... Eu passando [inaudível], eu devia estar dormindo mesmo, cochilando. Só escutei alguém gritando lá fora assim: “Ô, Zé Gomes! Cai fora!” Os três carros... Não sei... Desengataram e estavam descendo serra abaixo. Menina! Saí correndo por dentro do vagão afora, fui lá, peguei o... Pode [inaudível] até hoje, tem aquele maço de freio ali, rodei o volante... Rodei, não segurou. Fui nos três! Consegui parar os vagões descendo. Mas quando eu consegui falar isso, eu estava tremendo de tanta...

Keka Simões – De tanto susto, não é?

José Gomes – De tanto susto, susto, mas muito susto! E Deus ajudou! Ia descarrilar e tombar tudo lá para baixo! Ia fazer a maior sujeira! E o responsável, no caso, seria eu também... Quando consegui parar os vagões, eu falei assim: “Que belos companheiros eu tenho, hein? Vocês caem fora e me largam sozinho!” [riso] Mas Deus ajuda a gente para fazer essas coisas. Humanamente a gente não fazia, não é?

Keka Simões – É. O senhor falou dos funcionários que viajavam normalmente no trem, não é? No caso do trem de passageiro, a diferença era que tinha a presença do chefe-de-trem.

José Gomes – Do chefe-de-trem...

Keka Simões – Que era o funcionário diferente, vamos dizer assim. No trem de carga eram maquinista, foguista, guarda-chave...

José Gomes – Tinha o guarda-freio.

Keka Simões – Guarda-freio, está certo. O senhor falou do combustível, que era a vapor...

José Gomes – E a diesel.

Keka Simões – E a diesel. O senhor trabalhou nas duas.

José Gomes – Trabalhei nas duas.

Keka Simões – Em termos do tipo de combustível, qual é a diferença de uma para a outra? O que mudou?

⁴⁷ Profissional que vigia os freios dos carros nas linhas das ferrovias.

José Gomes – A máquina a vapor, claro, queima lenha ou carvão, não é? A diesel, o combustível é óleo diesel, que toca motor diesel. Tem um gerador que gera energia elétrica, porque a máquina... É uma máquina a diesel porque se chama diesel elétrica, não é? O que funciona lá embaixo mesmo é o motor elétrico. O motor diesel é só para fornecer energia para o motor. Então a diferença é justamente essa. Agora, a diesel é muito mais complicada do que a outra. Muito mais!

Keka Simões – Para poder...

José Gomes – Dá mais defeito, às vezes. Os defeitos são defeitos mais difíceis de tirar, não é?

Keka Simões – Em termos de velocidade era mais...

José Gomes – Ah! A velocidade nossa aí era muito pequena porque, conforme se diz, a linha era muito ruim, não é? E muita curva no trecho, não é? Um trem de passageiro fazia uma média de uns 60, 70 quilômetros, quando muito! Trem de carga, 30 quilômetros, 35, por aí.

Keka Simões – Não importava se fosse máquina a vapor ou a diesel?

José Gomes – Não, isso aí...

Keka Simões – Dava na mesma.

José Gomes – Mesma coisa.

Keka Simões – Essas locomotivas tinham algum nome ou apelido? Vocês davam algum apelido para as máquinas?

José Gomes – Eles falam Maria Fumaça⁴⁸, não é? Maria Fumaça é a que tem aí.⁴⁹

Keka Simões – O senhor se lembra de mais algum nome ou de alguma máquina?

José Gomes – Não... Umas eles chamavam de Santa Fé⁵⁰, não é? Nem sei o porquê. As Santa Fé eram máquinas alemãs. As Malés⁵¹ eram máquinas duplas. Pertenciam mais a Lafaiete, sabe? Mas elas viajavam aqui. As Malés eram tão grandes, que esse girador aqui, para virar a Malé, tinha que separar o *tender*, virar o *tender* primeiro, depois entrar com a máquina e virar, porque não cabia.

⁴⁸ Apelido de locomotiva movida a vapor.

⁴⁹ Refere-se à locomotiva usada pelo Trem da Vale.

⁵⁰ Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

⁵¹ Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

Keka Simões – Separar o quê?

José Gomes – O *tender*, aquele [inaudível]...

Keka Simões – Ah, o *tender*! Senão não dava conta de virar?

José Gomes – Não dava conta, não cabia! [riso]

Keka Simões – Olha só! Isso também a gente não sabia! Os vagões de carga, Senhor José, eram sempre iguais? Era sempre o mesmo tipo de vagão?

José Gomes – Ah, não! Eram de muitos tipos: uns de maior capacidade, outros de menor. Vagões para carregar combustível, óleo, são diferentes, não é? Vagões para carregar gado... De início, descia muita boiada lá no Horto⁵², como eles falavam. Vinha lá do sertão, vinha... Ah! Eram 29, 30 vagões, todos carregados de gado. Eram vagões especiais, porque se fosse por [inaudível], eles morriam todos. Aqueles vagões de grade...

Keka Simões – Gradeados?

José Gomes – É.

Keka Simões – Tinha vagão fechado e vagão aberto?

José Gomes – Ah, tinha! Aqueles para carregar carvão vegetal eram quase isto aqui⁵³, só que isto aqui não tem um teto, não é? Aí enchia ali para...

Keka Simões – De que material eram feitos esses vagões?

José Gomes – Era chapa de ferro, não é?

Keka Simões – E do carro de passageiro também?

José Gomes – Nos carros de passageiro, a maioria era carro. Já era de madeira, não é? Uma madeira especial, mas já era de madeira.

Keka Simões – O senhor falou que tinha diferença entre os carros de passageiro.

José Gomes – Tinha primeira classe e segunda e carro-dormitório também.

Keka Simões – Ah, tinha carro-dormitório?

José Gomes – Tinha. Quando era noturno tinha um carro-dormitório, não é? O carro-dormitório era um carro confortável. No carro de passageiro de primeira classe, a poltrona era um estofado, vamos dizer assim. No de segunda classe, era madeira mesmo. Não [tem]⁵⁴ diferença não.

⁵² Estação Ferroviária do Horto Florestal, pertencente ao Ramal de Belo Horizonte, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada no bairro de mesmo nome, em Belo Horizonte.

⁵³ Refere-se ao Vagão Oficina de Vídeo e Sala de Histórias.

⁵⁴ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

Keka Simões – Como era montada a composição... No caso de um trem só de passageiro, primeiro vinha... Tinha a máquina...

José Gomes⁵⁵ – A máquina, os vagões de carga, não é?

Keka Simões – Os vagões de carga e depois os de passageiros.

José Gomes – Depois os de passageiros.

Keka Simões – Os últimos.

José Gomes – Os de passageiros, geralmente, vinham na cauda do trem.

Keka Simões – Primeiro era o de segunda classe e depois o de primeira classe? O último era de primeira classe?

José Gomes – O último era de primeira, não é? Acho que era sim. [riso]

Keka Simões – E o carro-dormitório?

José Gomes – O carro-dormitório era mais à frente, porque era mais pesado, não é?

Keka Simões – Ah, então ele ia mais à frente?

José Gomes – Mais à frente, mas junto com os carros de passageiros, não é?

Keka Simões – Certo, mas mais à frente...

José Gomes – Mais à frente, é.

Keka Simões – Quem era responsável pela manutenção do trem e pela limpeza do trem?

José Gomes – Tinha uma equipe própria, não é? Em Mariana nunca teve... Tinha alguém... Suponhamos: chegava um trem aqui às 11 horas da noite. Os mesmos vagões que chegavam aqui voltariam às cinco horas da manhã. Então tinha alguém que varria os vagões, fazia uma limpeza. Mas limpeza mesma era feita em Belo Horizonte.

Keka Simões – Certo, entendi.

José Gomes – Em Ponte Nova também. Quando o trem permanecia em Ponte Nova, tinha mais ou menos uma equipe para limpar o carro, para lavar, porque os vagões pernoitavam lá de um dia para outro, vamos dizer assim. Então, lá tinha uma limpeza melhor.

Keka Simões – O senhor já falou os dias e horários de alguns trens. Quais trens de passageiros normalmente corriam? Em quais horários corria trem?

⁵⁵ O entrevistado confunde-se ao responder, pois a entrevistadora perguntou apenas sobre trem de passageiro, e não de carga.

José Gomes – Tinha um que saía daqui para Belo Horizonte às cinco horas⁵⁶. Tinha outro – misto – que saía às seis horas⁵⁷, ia para Ponte Nova, saía de Ponte Nova lá pelas três e meia⁵⁸, chegava aqui à noite. Tinha um que saía de Belo Horizonte às quatro horas⁵⁹ e chegava aqui às 11 horas⁶⁰. E tinha um que saía de Belo Horizonte, parece, às cinco para seis da manhã e chegava a Ponte às quinze para as quatro⁶¹, por aí. Os trens eram esses, não é? O misto corria todo dia daqui para Ponte Nova.

Keka Simões – Os de carga não tinham horário fixo?

José Gomes – Carga não tinha horário, não.

Keka Simões – Se ele não tinha hora para chegar, como se sabia que um trem de carga estava chegando?

José Gomes – Hein?

Keka Simões – Como ficava sabendo...

José Gomes – Não, não tinha horário para sair daqui, vamos dizer assim. A hora em que saísse tinha, porque a Estação comunicava uma com a outra, aí...

Keka Simões – Como era feita essa comunicação?

José Gomes – Através do telégrafo⁶².

Keka Simões – Quando acontecia algum problema, como o acidente que aconteceu com o senhor, como se avisava a Estação?

José Gomes – No caso lá de...

Keka Simões – É, em um caso assim.

José Gomes – Ah, tinha o seletivo, como eles falavam. Seletivo era uma caixa com um telefone, muito rude, vamos dizer assim, com umas varetas. Você emendava uma vareta em uma... Ficava parecendo um negócio mais ou menos assim⁶³: dois ganchos para enganchar nos fios de telégrafo. Aí você costumava telefonar... Tinha que acontecer, não é? Muitas vezes dava mau contato, não acontecia. Quando não tinha jeito, você tinha que mandar alguém avisar a Estação mais próxima.

⁵⁶ Cinco horas da manhã.

⁵⁷ Seis horas da manhã.

⁵⁸ Quinze horas e 30 minutos.

⁵⁹ Dezesesseis horas.

⁶⁰ Vinte e três horas.

⁶¹ Quinze minutos para as 16 horas.

⁶² 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.

⁶³ Indica a forma de um Y.

Keka Simões – Ia de qualquer jeito, não é? Ia a pé...

José Gomes – É, ia a pé, de qualquer jeito.

Keka Simões – Quais sinais indicavam a chegada e a partida do trem em uma cidade?

José Gomes – A chegada?

Keka Simões – É.

José Gomes – Batia-se o sino. E o sinal fixo ficava aberto também. Geralmente, o maquinista apitava quando estava chegando por aí. Era assim...

Keka Simões – Cada maquinista tinha um apito próprio, uma forma de apitar, que os outros sabiam que era ele que estava chegando?

José Gomes – Uns tinham. [riso]

Keka Simões – O senhor tinha?

José Gomes – Eu não! [riso] Mas geralmente... Umas máquinas tinham uns apitos mais bonitos, não é? E... Uns eram bons mesmos... [riso] Mas geralmente era assim. E o sino da máquina também batia. Mas... Também dependia do gosto de cada um: tinha sujeito que trabalhava sem gosto e tinha pessoa que tinha gosto de fazer aquilo que estava fazendo. Aí já era diferente.

Keka Simões – O senhor falou de um acidente. Em alguma época do ano podia acontecer mais problema ou mais acidente?

José Gomes – Geralmente, tempo de chuva é mais perigoso. Em todo trecho, toda condução em tempo de chuva é mais perigosa. Por que no trem é mais perigoso? Porque tem muito barranco – chuva vai [pegando aquilo]⁶⁴, costuma cair barreira na linha, costuma cair pedra na linha. Às vezes, também uma enxurrada pode abalar uma ponte, aterro pode fugir. Então época de chuva era a mais perigosa. Acontecia mesmo mais acidente justamente no tempo de chuva.

Keka Simões – A gente falou de problemas, não é? Sem ser problema, mas relacionado à viagem, tinha algum dia da semana ou alguma época do ano em que viajavam mais passageiros?

José Gomes – Neste trecho nosso aqui tinha sim. No mês de setembro tinha uma festa⁶⁵ em Congonhas. Até hoje ainda se faz essa festa. Daí debaixo vinha muito passageiro. Costumava ter até trem especial, sabe? Além dos

⁶⁴ Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

⁶⁵ Jubileu de Nosso Senhor do Bom Jesus do Matozinhos, em Congonhas do Campo.

trens normais, costumava ter trem especial para levar o pessoal para Congonhas. Era aquele movimento muito grande! Mariana tem uma coisa: o pessoal tinha o costume de ir para a Estação esperar o trem chegar, principalmente em dia de domingo. O pessoal ficava na Estação esperando. Acho que parecia aquela alegria mesmo de ver as coisas acontecerem assim. Mas nessa época que estou dizendo, justamente ia muita gente aí de baixo para Congonhas. Era um movimento muito grande!

Keka Simões – Sem ser época de festa, o senhor falou do domingo, quando a Estação ficava movimentada.

José Gomes – Ficava.

Keka Simões – Tinha algum tipo de comércio dentro dos trens? Vendia-se alguma coisa?

José Gomes – Costumava ter algum vendedor ambulante, vamos dizer assim. Agora, tinha trem que carregava o carro-restaurante, não é? O carro-restaurante fornecia a alimentação, dentro do próprio carro. Eles não traziam prato para o sujeito [riso], porque ficava até sem jeito, não é?

Keka Simões – Carro-restaurante era para viagens mais longas?

José Gomes – É, justamente. Vinha de Belo Horizonte até aqui. Para Ponte Nova mesmo eu não tenho muita certeza; para Ponte Nova acho que não foi, não. Ele vinha no trem que chegava aqui mais ou menos ao meio-dia e voltava no outro que passava aqui às quatro horas⁶⁶, mais ou menos.

Keka Simões – Tinha comércio nas estações?

José Gomes – Costumava ter café, como eles falavam, uns balcões com café. Em Ouro Preto mesmo tinha um, Rodrigo Silva⁶⁷ tinha, Miguel Burnier tinha, acho que Raposos⁶⁸ e Sabará⁶⁹, todos tinham restaurante na Estação.

Keka Simões – E vendedor ambulante?

José Gomes – Dentro do trem?

Keka Simões – Não. Do lado de fora.

⁶⁶ Dezesesseis horas.

⁶⁷ 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.

⁶⁸ 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.

⁶⁹ 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.

José Gomes – Muitas pessoas vinham vender café, vender doce, vender... Isso aí tinha também. No tempo de congoneiros, conforme estou te falando, aí ficava fervendo de pessoas ganhando seu dinheirinho, não é?

Keka Simões – Na viagem tinha algum tipo de regulamento que os passageiros tinham que seguir?

José Gomes – Tinham que manter respeito. Em todo lugar, o respeito vale. Então, tinha que ter um respeito dentro do trem, não poderia ter baderna, essas coisas. Era mais ou menos igual a uma viagem de ônibus. Por exemplo, você está viajando de ônibus: se tiver alguém perturbando, o motorista tem o direito de ir lá chamar atenção ou parar em um lugar, chamar a polícia ou um negócio qualquer assim, não é? Pode ter sim, senão...

Keka Simões – Então se alguém criasse...

José Gomes – Era chamado atenção pelo próprio chefe-de-trem, pelo pessoal. A equipe do trem ia lá e falava com ele.

Keka Simões – Os passageiros faziam algum tipo de reclamação da viagem ou do trem?

José Gomes – Ah, eu... [riso] Não tinha disso, não.

Keka Simões – Não tinha, não é?

José Gomes – [riso] Não tem, não. Reclamava quando o trem atrasava. Aquele pessoal estava para embarcar aqui, o trem não chegava [aquela coisa]⁷⁰ reclamava, na Estação mesmo. Esse negócio de atraso... Você vê os aviões, como aconteceu aí agora⁷¹? [riso] Então isso é... [riso]

Keka Simões – Aqui em volta da Estação tinha hotel, restaurante, pensão, alguma coisa assim?

José Gomes – Tinha. Umas pensõezinhas... Tinha uma ali⁷², tinha uma outra perto da Prefeitura⁷³, do lado de lá. Tinha uns hotéis e umas pensões.

Keka Simões – Geralmente serviam às pessoas que estavam viajando?

José Gomes – É, estavam mais perto da Estação. E vinham os... Interessante esse negócio, não é? Vinham os anunciadores, vamos dizer assim. O trem chegava às 11 horas da noite, chegando às vezes com um viajante, uma

⁷⁰ Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

⁷¹ O entrevistado refere-se à crise da aviação civil brasileira, ocorrida nos últimos meses de 2006, que desencadeou problemas para os passageiros como atrasos nas viagens e riscos de segurança.

⁷² Refere-se às imediações da Estação Ferroviária de Mariana.

⁷³ Prefeitura Municipal de Mariana, vizinha à Estação Ferroviária.

pessoa... Tinha uma pessoa: “Pensão tal, fulano de tal, hotel...” Essas coisas assim.

Keka Simões – Ah, fazia uma propagandazinha!

José Gomes – Uma propaganda.

Keka Simões – O senhor se lembra de algum visitante ilustre que veio de trem para cá?

José Gomes – É... Deixa ver...

Keka Simões – Algum político, alguma autoridade...

José Gomes – Pessoa ilustre que chegou de trem aqui, eu me lembro de um expedicionário, quando ele voltou da Guerra⁷⁴. Foi uma festa bacana que fizeram para ele. Me lembro desse. De outros não me recordo.

Keka Simões – Como foi essa festa para o expedicionário? O trem veio, apitou diferente, foi enfeitado?

José Gomes – Não, não teve nada disso. Só teve a propaganda de que ele ia chegar.

Keka Simões – Aí juntou gente.

José Gomes – Aí juntou gente mesmo, para poder esperar.

Keka Simões – Será que a Banda⁷⁵ veio?

José Gomes – Veio, claro! Banda tem que ter! [risos]

Keka Simões – Alguma festa especial era feita pelos ferroviários ou para os ferroviários?

José Gomes – Ferroviário, vamos dizer assim... Tinha uma Festa para Santa Efigênia⁷⁶. Nós fazíamos, porque Santa Efigênia é protetora dos ferroviários. Tinha procissão, tinha festa e tinha uma imagem dela que ficava na proximidade... Onde era a escala. Depois que aconteceu uma coisa aí... Agora essa imagem, parece, está lá na Sé⁷⁷, na Catedral.

Keka Simões – Então essa era a festa que os senhores faziam?

José Gomes – Festa de ferroviários era essa.

Keka Simões – Quando o senhor se aposentou?

José Gomes – Eu não gostaria de falar muito disso, não.

Keka Simões – Não?

⁷⁴ Segunda Guerra Mundial.

⁷⁵ Banda União XV de Novembro.

⁷⁶ No dia 21 de setembro, comemora-se a Festa de Santa Efigênia.

⁷⁷ Catedral Basílica de Nossa Senhora da Assunção, Sé de Mariana.

José Gomes – Mas eu falo. Conforme estou dizendo, toda vida fui apaixonado pela estrada de ferro. Mas não dei muita sorte. Em 1974, em um exame médico, a pressão estava alta. Você pensa bem, 1974! Chegou ao Rio, eles me afastaram. Já pertencia à Leopoldina. O que aconteceu? Eu vou contar isso. É a primeira vez que falo isso, hein? Eu sabia que dificilmente voltaria a trabalhar. Nessa época, eu já estava com tempo suficiente para me aposentar. Eu tinha 28 anos de serviço, sete na Fábrica e dois anos concedidos de licença-prêmio. Como sabia que dificilmente eu voltaria a trabalhar, antes de entrar de licença pedi minhas férias. No período de férias, fiz um requerimento requerendo minha aposentadoria. O que aconteceu? Aconteceu que... Não sei por que cargas d'águas, a Leopoldina consumiu com meu pedido de aposentadoria e acabei me aposentando por invalidez.

Keka Simões – Que coisa, hein?

José Gomes – É! Mas ainda tem uma graça muito grande que eu dou a Deus. Não é desmerecer quem foi não... Quando eu ia aos exames de saúde que eram periódicos, vamos dizer assim... Minha família toda tem hipertensão, pressão alta. Meu pai inclusive morreu quando ia fazer 50 anos. Então eu, quando ia às revisões médicas em Belo Horizonte, chegava e o médico me dava: “Voltar daqui a seis meses”. Outros: “Voltar daqui a um ano”. Os colegas que iam comigo – não estou me vangloriando, não estou me vangloriando –, quase todos que iam comigo às revisões: “Como foi seu caso?” “Ah! Eu tenho que voltar daqui a seis meses.” “Faz como eu, rapaz! Vou voltar daqui a dois anos”. Todos eles já morreram e eu estou aí até hoje. Entende o que é a vida?

Keka Simões – Aí nessa época o senhor parou.

José Gomes – Em 1974... Me aposentaram por invalidez em 1977.

Keka Simões – Em 1977. Quando a ferrovia foi paralisada, o senhor já não estava...

José Gomes – Já não estava trabalhando mais.

Keka Simões – Mas o que o senhor sentiu quando ela parou?

José Gomes – Ah! Na época, senti! [riso] O que eu vou dizer? Eu já estava fora mesmo... Eu senti um pouquinho de tristeza, vamos dizer assim, porque até hoje sou fã de ferrovia! Então eu senti tristeza. Não gostei de ver o que aconteceu, de maneira nenhuma!

Keka Simões – Nesse sentido o trem deixou saudades?

José Gomes – Ah, deixou! Até hoje!

Keka Simões – A gente está aqui fazendo entrevista com o senhor, dentro de um projeto que é o Trem da Vale, e a Estação voltou a ter movimento. O que o senhor achou disso?

José Gomes – Desse movimento?

Keka Simões – É... Dessa...

José Gomes – Ah, isso aí é simplesmente espetacular, não é? Muito bom mesmo, muito legal! Eu sei que deu nova vida à cidade, vamos dizer assim, reanimou. O trecho mesmo aqui valorizou mais a cidade, valorizou o trecho que nós temos por aí. Eu achei muito bacana, muito bacana!

Keka Simões – Eder, você tem alguma pergunta?⁷⁸ Senhor José, a entrevista foi ótima! Em nome do Projeto Trem da Vale, nós gostaríamos de agradecer muito a aula sobre o trem que o senhor nos deu, não é? [risos]

José Gomes – Eu gostaria só de acrescentar um pouquinho mais.

Keka Simões – Pode falar.

José Gomes – Um acontecimento comigo, uma coisa que me marcou muito também, uma coisa emocionante! Já falei diversas vezes, não sei se tem alguém que já... Eu ia com um trem de carga daqui para Ouro Preto. Quando chegava a Vitorino Dias⁷⁹, ali tinha uma entrada que pegava uns vagões na frente da máquina para levar para Ouro Preto. Você vê bem o que é esse mundo! Nesse tal dia, eu peguei os vagões na frente da máquina, empurrando para Ouro Preto. Na chegada de Ouro Preto, na travessia de Saramenha⁸⁰, quando os vagões foram... Lá é uma mina. Quando o vagão foi entrando na curva, vinha um caminhão descendo. O caminhão entrou na frente dos vagões, que o foram empurrando assim, [inaudível] dentro da [inaudível]. O caminhão pegou fogo – vai escutando – e eu parei o trem, é claro, não é? Quando eu cheguei [inaudível], o fogo já estava a toda altura. Menina, foi aquela confusão! Com muito custo... Dentro do caminhão estavam três pessoas; duas conseguiram escapar, uma morreu esturricada embaixo dos pneus. O final da história foi assim... Quando eu ia trabalhar em Miguel Burnier, ficava lá uma semana ou mais. Aí eu fiquei muito impressionado com aquilo, com o

⁷⁸ O monitor indica com um gesto que não tem perguntas.

⁷⁹ Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Ouro Preto, entre a Estação de Passagem de Mariana e a de Ouro Preto.

⁸⁰ Bairro de Ouro Preto, onde se localizavam a fábrica Saramenha e a ALCAN, atual Novelis do Brasil Ltda.

acontecimento: quando eu ia fechar os olhos para dormir, só via aquele fogaréu subindo. Fiquei impressionado! Aí [inaudível]: “Quem é o rapaz que morreu?” “Não sei quem...” Aquela coisa toda. Passados uns dias, eu sonhei com um rapaz, cabelo escovinha, cabelo de milho, meio avermelhado, um rosto cheio de sarda, um dente de ouro saliente. Ele falava comigo assim: “Ô, rapaz! Você está impressionado à toa. Você não tem responsabilidade pelo que aconteceu, porque se largou a travessia aberta e o trem pegou”. Passei em Ouro Preto, fui procurar saber e era direitinho o rapaz que tinha morrido!

Keka Simões – Olha só, hein? Ele veio avisar para o senhor...

José Gomes – Dessa data para cá, aquela minha impressão acabou. Quer dizer, realmente existe uma vida depois da morte, pode acreditar!

Keka Simões – Foi um bom aviso, não é?

José Gomes – Um bom aviso. Me tirou aquela impressão... No caso, podia ficar até doido, não é?

Keka Simões – Pois é, Senhor José, muito obrigada.

José Gomes – Valeu, valeu!

Keka Simões – Foi muito bom.

[Término da entrevista]