

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: VR-HT-MA-009

Entrevistado: Benjamim Nicomedes de Oliveira

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

Data da entrevista: 05/12/2006

Horário da entrevista: 09h50min

Duração da entrevista: 1h01min18seg

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: Rafael Almeida Santos (monitor)

Equipamento utilizado: Câmera digital MiniDV

Transcrição: Eder Donizete de Melo

Data da transcrição: 02/01/2007

Conferência de fidelidade: Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

Data da conferência: 19/01/2007

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?

Benjamim de Oliveira – Benjamim Nicomedes de Oliveira.

Keka Simões – O senhor tem algum apelido?

Benjamim de Oliveira – Beijo.

Keka Simões – Beijo?

Benjamim de Oliveira – É.

Keka Simões – Por que Beijo?

Benjamim de Oliveira – Isso é de pequeno. Arranjaram esse apelido para mim. Derivaram de Benjamim: Beijo. [riso]

Keka Simões – Como o senhor prefere ser chamado?

Benjamim de Oliveira – Pelo nome próprio, não é? É melhor. Aqui muita gente me conhece por Beijo, mas pode ser o nome próprio mesmo.

Keka Simões – Está ok. Onde o senhor nasceu?

Benjamim de Oliveira – Eu nasci em Passagem de Mariana, um município aí¹.

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

Benjamim de Oliveira – É 15 de setembro de 1930.

Keka Simões – Como se chamavam seus pais?

Benjamim de Oliveira – Francisco de Assis de Oliveira.

Keka Simões – E sua mãe?

Benjamim de Oliveira – Laudelina Ribeiro de Oliveira.

Keka Simões – Em que eles trabalhavam?

Benjamim de Oliveira – Meu pai era pedreiro. Ele trabalhou na ferrovia, mas não foi efetivado, sabe? Trabalhou mais como pedreiro, particular. Eu até aprendi o ofício com ele.

Keka Simões – E sua mãe?

Benjamim de Oliveira – Minha mãe era doméstica.

Keka Simões – Ficava em casa cuidando dos filhos.

Benjamim de Oliveira – Só em casa.

Keka Simões – O senhor falou que seu pai trabalhou na ferrovia, mas não foi efetivado. Onde ele trabalhou?

¹ Passagem de Mariana é um distrito de Mariana.

Benjamim de Oliveira – Trabalho provisório, não é?

Keka Simões – Provisório?

Benjamim de Oliveira – Ele trabalhou no setor de obras, dando manutenção no trecho designado.

Keka Simões – Qual era o trecho?

Benjamim de Oliveira – No princípio, o trecho tinha o título de I.V. 10² da Central do Brasil³. Estava situado em Ouro Preto. O título do setor era I.V. 10.

Keka Simões – Vocês moravam em Passagem?

Benjamim de Oliveira – Em Passagem, pouco tempo. No momento em que nasci, pode-se mesmo constar Bandeirantes⁴ como moradia nossa. Depois de 24 anos eu mudei... Casei-me... Entrei para a ferrovia com 22 anos. Com 24 anos casei-me e vim para Mariana.

Keka Simões – O senhor tem ou teve irmãos?

Benjamim de Oliveira – Irmãos?

Keka Simões – É.

Benjamim de Oliveira – Ao todo são oito irmãos.

Keka Simões – Em que eles trabalhavam?

Benjamim de Oliveira – Um deles, mais novo do que eu, era mestre de padaria. O segundo também era operário de padaria. O terceiro vive assim... Nunca foi fichado por firma nenhuma. Vive assim... As irmãs também... A mais velha, doméstica; a segunda, doméstica; a terceira, falecida, também era doméstica. Tem uma outra que é professora, reside em Belo Horizonte⁵.

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

Benjamim de Oliveira – Oh, eu trabalhei particularmente com meu pai, como ajudante. Depois ingressei na Companhia Minas da Passagem⁶, onde trabalhei por dois anos. E resolvi sair para a ferrovia. Entrei em 1952...

Keka Simões – Na ferrovia?

Benjamim de Oliveira – Na ferrovia Central do Brasil.

² Até o momento, não foi possível obter informações adicionais sobre a sigla.

³ Estrada de Ferro Central do Brasil.

⁴ Distrito de Mariana.

⁵ Capital de Minas Gerais.

⁶ Mineração de ouro localizada em Passagem de Mariana.

Keka Simões – Entendi. O senhor falou que ficou por dois anos na Minas da Passagem. O senhor lembra a data?

Benjamim de Oliveira – De 1950 a 1952. Mas eu não era mesmo trabalhador de mina. Era na manutenção de obra, na vila dos moradores.

Keka Simões – Ah! O senhor dava manutenção na vila?

Benjamim de Oliveira – Na vila, na obra. Eu citei aqui Minas da Passagem, pertencente à Companhia, mas era manutenção de obra na vila dos moradores da Companhia.

Keka Simões – Antes de a gente entrar na ferrovia, conta um pouquinho dessa experiência na Companhia. Essa manutenção que o senhor dava... O senhor e outras pessoas...

Benjamim de Oliveira – Tinha um grupo, tinha um grupo.

Keka Simões – Como era? Se tivesse algum problema, as pessoas chamavam os senhores para dar manutenção ou tinha...

Benjamim de Oliveira – Muitas vezes, quando era um caso de emergência, não é? Uma rede de esgoto entupida, uma coisa assim... Por exemplo, um caso de tempestade, de chuva que desmoronasse os telhados: comunicava e a gente ia rápido. Mas, na maioria das vezes, o mestre-de-obra fazia revisão nas obras que necessitavam manutenção e designava a gente: iam o pedreiro e o ajudante. Conforme a obra, se fosse de emergência ou maior, iam mais empregados.

Keka Simões – Entendi. Quando se dava essa manutenção, isso corria por conta da Companhia? Não era o morador que pagava?

Benjamim de Oliveira – Não, não. A Companhia dava assistência em tudo, porque os moradores eram empregados da própria firma. A Companhia dava assistência toda, sem despesa nenhuma para o morador.

Keka Simões – Olha! Quem podia morar nessas casas, Senhor Benjamim? O senhor sabe se tinha alguma forma de escolher quem ia morar nessas casas? Pagava-se um aluguel?

Benjamim de Oliveira – Eles davam preferência para um empregado mais carente que não tinha casa para morar. Inclusive, tinha também apartamento de chefia, diretor... Quem fazia parte da administração tinha casa também para morar. Mas, como expliquei para a senhora, eles davam preferência àqueles mais carentes, empregados de baixo nível, não é?

Keka Simões – E eles não pagavam aluguel...

Benjamim de Oliveira – Não pagavam despesa nenhuma. Era somente o consumo... Até consumo de energia acho que não, porque era fornecida pela Companhia. Nem isso pagavam.

Keka Simões – A Companhia tinha...

Benjamim de Oliveira – A Companhia tinha usina própria, como tem até hoje. Está situada em Bicas⁷, município de Mariana. Tem uma usina lá até hoje.

Keka Simões – Bicas é um distrito...

Benjamim de Oliveira – É um distrito, é um distrito, sim senhora. Não é considerada vila, porque não tem cartório, esses trens⁸. É um distritozinho pequeno.

Keka Simões – Certo. O senhor falou que começou a trabalhar na ferrovia em mil novecentos e cinqüenta...

Benjamim de Oliveira – Em 1952, primeiro de novembro de 1952.

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

Benjamim de Oliveira – Até na época eu fui bem classificado lá na Companhia, sabe? Mas por motivo... Eu vou falar com a senhora. Para fazer uns escoramentos na mina, uns pedreiros já eram preparados para esse serviço. E por motivo de melhores salários... A gente tem que explicar direitinho, não é?

Keka Simões – Claro.

Benjamim de Oliveira – Por motivo de melhora de salário foram demitidas diversas pessoas da firma. Meu chefe imediato me chamou e falou assim: “Vai ser dispensada uma turma do seu grupo aí. Você foi escolhido para continuar na firma. De maneira que nós vamos levar o senhor para fazer o escoramento de mina para ficar meio escondido, porque o senhor não foi também demitido”. Muitos empregados reclamavam, porque eu era o mais novo do grupo... Quando cheguei lá, em 1950, tinha muita gente antiga e não sei por que eles resolveram me deixar. Falou: “Você vai para a mina uns 15 dias, só para acabar essa fase. Se você continuar aqui no setor, eles vão reclamar: ‘Por que ele, sendo mais novo, ficou?’” Aquela polêmica, não é? Aí eu falei com ele

⁷ Município de Minas Gerais, onde se localiza a Central Hidrelétrica Bicas, que pertencia à Companhia Minas de Passagem, atualmente concedida a OPM Empreendimentos Ltda.

⁸ Trens, neste caso, foi o termo usado pelo entrevistado para se referir a todos os quesitos necessários para que um distrito se transforme em município.

assim: “Eu não vou cumprir essa ordem. Devo muita obrigação a vocês...” – eles me classificaram até muito bem. Na época, o salário lá era melhor do que no início... No início da ferrovia, conforme o setor, a gente tinha que trabalhar uns tempos de experiência para depois ser efetivo. Eu trabalhei sete anos e tanto como provisório. Direito a férias, no princípio, não. Depois deram o direito a umas férias e tudo, mas não era efetivado. Eu resolvi sair porque... Eu falei com eles: “Olha, eu já perdi um parente na mina, por doença de mina, e se minha mãe descobrir que eu estou lá trabalhando...” Escoramento não tinha nada a ver com extração de minério, não é? “Mas minha mãe vem aqui, vai achar ruim e tal. Eu prefiro sair”. Eles pelezaram para eu ficar e eu resolvi sair. Aí eu tinha um parente lá na ferrovia, meu tio... Diversos tios. Um tio, irmão da minha mãe, outros cunhados... Um tio era chefe de setores na Via Permanente⁹. Arrumou para mim e eu fui para lá. O motivo foi esse.

Keka Simões – O senhor então conseguiu emprego na ferrovia através de uma indicação, não é?

Benjamim de Oliveira – Indicação...

Keka Simões – Do seu tio.

Benjamim de Oliveira – É, do meu tio.

Keka Simões – Não tinha concurso, essas coisas...

Benjamim de Oliveira – Meu pai tinha trabalhado em um setor de obras que... Não estava nas mãos dele essa efetivação, porque era muito difícil. Esse chefe geral da obra, um tal de Senhor Elídio Marques, gostava muito do meu pai. Meu pai tinha falecido. Em consideração a meu pai, eu entrei no mesmo setor. Já fui mais feliz, porque agüentei uns sete anos e tal e fui classificado. E fui só sendo promovido: de ajudante fui para pedreiro, de pedreiro para encarregado e de encarregado para supervisor de obra. Eu sou aposentado como supervisor de obra.

Keka Simões – Então, esses foram os cargos que o senhor ocupou, não é? O senhor começou como ajudante...

Benjamim de Oliveira – Ajudante.

Keka Simões – E chegou a supervisor...

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

Benjamim de Oliveira – Na Companhia de Passagem, eu era classificado como pedreiro, mas na ferrovia e na Vale do Rio Doce¹⁰... O camarada pode ser o melhor oficial possível, mas inicia no cargo de ajudante e vai. Eu tenho um filho na Vale do Rio Doce com quem aconteceu a mesma coisa. Aposentou...

Keka Simões – Ah, então o sistema da ferrovia é feito também pela Vale do Rio Doce?

Benjamim de Oliveira – Seguiu o mesmo sistema, é.

Keka Simões – Como ajudante, o senhor estava ligado a um pedreiro específico, não é?

Benjamim de Oliveira – É isso mesmo.

Keka Simões – E aí ia subindo. Qual era o trabalho? O que vocês da Via... É Via Permanente, não é isso?

Benjamim de Oliveira – É isso mesmo.

Keka Simões – O que vocês tinham que fazer?

Benjamim de Oliveira – Fazer, não é? O trabalho nosso era este: manutenção de bueiros, canaletas no trecho... Muitas vezes, quando se demolia um aterro, tirava o trânsito: a gente fazia um escoramento provisório daquele trecho até que viesse... Nós fazíamos muro de arrimo também. Ao mesmo tempo, nós dávamos manutenção nas casas de moradores, como eu falei para a senhora, como se deu na Companhia de Passagem. Nós dávamos manutenção nas estações. Inclusive nesta Estação aqui¹¹, eu dei muita manutenção: telhados e conservação interna. O serviço era este: partia do bueiro, conservação de casas, manutenção de estações, tudo isso nós fazíamos.

Keka Simões – Qual trecho essa turma tinha obrigação de olhar?

Benjamim de Oliveira – Muito bem...

Keka Simões – Mariana...

Benjamim de Oliveira – Pertencendo à Central, como eu já citei, nossa sede era Ouro Preto – I.V. 10. Nós atendíamos serviço do setor Centro, que era Ouro Preto; nós atendíamos serviço no Ramal de Lafaiete¹² até Lobo Leite¹³, e

¹⁰ Companhia Vale do Rio Doce.

¹¹ O entrevistado refere-se à Estação Ferroviária de Mariana, onde foi gravada a entrevista.

¹² 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.

no Ramal de Belo Horizonte¹⁴, Honório Bicalho¹⁵... Honório Bicalho, estaçõzinha que era... Tinha aquela divisa de trecho. Como passava a I.V. 10... Nesse trecho final já iniciava o outro setor que era I.V. 11, Sabará¹⁶.

Keka Simões – Entendi. Então a última era Honório Bicalho?

Benjamim de Oliveira – Honório Bicalho, indo para Belo Horizonte. Porque tinha o Ramal de Lafaiete e outro de Belo Horizonte. Para Lafaiete, Lobo Leite. Agora, para o Ramal de Ponte Nova¹⁷, o final era Ponte Nova, porque lá terminava o trecho. Para adiante, já era Leopoldina¹⁸.

Keka Simões – Daqui para Ponte Nova, o senhor se lembra das estações ou paradas que tinham na época em que o senhor trabalhava?

Benjamim de Oliveira – É parada... Posso até esquecer um bocadinho o nome de parada, mas vou mais ou menos... Pode começar de Mariana, não é?

Keka Simões – Pode.

Benjamim de Oliveira – Mariana... Já tiveram diversos nomes. Atualmente é... Mariana, Ribeirão do Carmo¹⁹, Monsenhor Horta²⁰, Parada das Lavras Velhas²¹, Parada do Crasto²², Furquim²³, Parada da Goiabeira²⁴, Acaiaca²⁵. Após Acaiaca: Crasto²⁶, Felipe dos Santos²⁷. Após Felipe dos Santos: Parada

¹³ Distrito de Congonhas do Campo, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, à Rede Ferroviária Federal S/A. Possuía uma estação ferroviária.

¹⁴ Por Belo Horizonte passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

¹⁷ Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

¹⁸ Estrada de Ferro Leopoldina.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ 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.

²² Até o momento, não foi possível obter informações sobre o local citado.

²³ 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.

²⁴ Parada localizada em um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada em Acaiaca, município de Minas Gerais.

²⁵ 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.

²⁶ Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Acaiaca.

²⁷ Distrito de Congonhas do Campo, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

de Mata Cavalos²⁸, Barro Branco²⁹, Parada das Vinte e Duas³⁰, como eles falavam – acho que, talvez, seja o número do quilômetro. Após essa Vinte e Duas era o final do trecho, Ponte Nova.

Keka Simões – O senhor falou Parada do Crasto, não é isso?

Benjamim de Oliveira – É...

Keka Simões – E depois Crasto. São duas?

Benjamim de Oliveira – Parada do Crasto era pé-de-estribo: somente para pegar passageiro, não tinha agente³¹ nem nada. Nesse outro Crasto já tinha agente.

Keka Simões – Então são duas...

Benjamim de Oliveira – A Parada de Mata Cavalos é próxima a Barro Branco; somente parada. Ao todo são... Lavras Velhas, parada, Crasto – eles até falavam Crasto de Cima, para não fazer confusão... Após Crasto, Furquim, parada oficial com agente... Ah! Eu me esqueci de falar da Parada da Goiabeira. Não tem problema voltar atrás?

Keka Simões – Não, não tem.

Benjamim de Oliveira – Eu esqueci a Parada da Goiabeira: é para cá de Acaiaca, entre Acaiaca e Furquim. Essa eu tinha esquecido.

Keka Simões – Não esqueceu. O senhor falou.

Benjamim de Oliveira – Ah, falei Goiabeira?

Keka Simões – É. Por que será que se chamava Goiabeira, hein?

Benjamim de Oliveira – Eu não sei se por motivo de ter muita plantação de goiaba, esses trens³². Aí puseram Goiabeira. É na... Convertendo para o local, tinha muita goiaba.

Keka Simões – Como o senhor ia para seu local de trabalho? O senhor já morava aqui em Mariana?

Benjamim de Oliveira – No princípio, eu morava em Bandeirantes. Naquele tempo, a gente ia de trem de ferro para o setor de trabalho. Depois que passou a só correr trem de carga – aliás, tinha misto quando terminou – a gente viajava de ônibus.

²⁸ Até o momento, não foi possível obter informações sobre o local citado.

²⁹ Distrito de Mariana. Até o momento, não foi possível obter informações sobre a estação citada.

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

³¹ Agente-de-estação, profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

³² Trens, neste caso, foi o termo usado pelo entrevistado para levantar uma hipótese sobre a razão do nome da Parada das Goiabeiras.

Keka Simões – Até chegar ao local?

Benjamim de Oliveira – Ao setor, sim senhora.

Keka Simões – Esse “ir de ônibus” era por conta dos senhores?

Benjamim de Oliveira – Era por conta da gente. Inclusive, quando a Leopoldina encampou o final do trecho em Caratinga³³ – até em Caratinga eu trabalhei –, a gente saía de ônibus, às vezes, até fora de hora da noite, para poder se manter no serviço às sete horas da manhã, não é? Até os colegas da minha turma – eu era encarregado – chegavam e falavam assim: “Mas o senhor não precisava se preocupar tanto em chegar às sete horas aqui, porque o senhor é o encarregado.” “Não, eu sou obrigado a chegar antes de vocês!” – sempre falava com eles. Teve vez de ficar jogando com a sorte no domingo à noite, na rodoviária aqui em cima. Eu morava aqui e para ir para Caratinga ficava jogando com a sorte: se não tivesse vaga, poderia até perder o dia. Aí o motorista chegava e eu: “Tem vaga?” “Não, está tudo cheio”. Aí eu explicava a situação para ele e ele falava assim – isso é um caso de humanidade do motorista: “Como agora é noite, fora de hora, não tem fiscal, o senhor não faz questão de ir em pé, não?”³⁴ Eu falava assim: “Vou em pé”. E ia em pé. O trocador, com aquela sua gentileza, me procurava e falava: “Ô, moço! Tem uma vaga que é reservada para o fiscal de...” – fiscal que se fala – “fiscal de trânsito. O senhor pode se sentar nela”. Às vezes, tinha colaboração com a gente. Saía daqui à uma hora, chegava e só trocava de roupa para trabalhar.
[riso]

Keka Simões – Quando o senhor fala “pegar o ônibus aqui”, isso era na rodoviária que funcionava aqui?³⁵

Benjamim de Oliveira – A gente pegava era no Posto de Raul³⁶.

Keka Simões – Posto do Raul?

Benjamim de Oliveira – É, sim senhora.

Keka Simões – Qual era o horário de trabalho?

³³ Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

³⁴ Provavelmente, o entrevistado quis dizer “não faz questão de ir sentado”.

³⁵ Refere-se à rodoviária quando essa funcionava em frente à Estação Ferroviária de Mariana, no local onde hoje está instalada a Prefeitura Municipal de Mariana.

³⁶ Nome dado pelos moradores de Mariana ao Posto Mariana, localizado no quilômetro 108 da Rodovia MG-56.

Benjamim de Oliveira – No início, nós trabalhávamos de sete às quatro³⁷. Tinha uma semana inglesa... No início, o trabalho era direto, não é? Depois veio um governo que achou por bem dar a semana inglesa. Inclusive eu, quando entrei, não tinha esse negócio de sábado o dia todo, não. Tinha semana inglesa: nós trabalhávamos de sete às quatro, até sexta; no sábado, de sete às 11. Depois – sempre tem um governo mais humano – o Ranieri Mazzilli³⁸, muitos anos atrás, adotou o sistema da gente fazer meia hora por dia para compensar as quatro horas de sábado: nós trabalhávamos de sete às quatro e meia. Essa meia hora era a mais, para compensar o horário de sábado. Aí melhorou, porque no sábado a gente ficava folgada.

Keka Simões – Nesse horário de sete às quatro ou quatro e meia, tinha intervalo para descanso?

Benjamim de Oliveira – O intervalo, para almoço, era de 11 às 12. Mas geralmente, para ter direito a 15 minutos de café, eles davam 45 minutos de almoço, para tirar os 15 para o café. O regulamento era esse.

Keka Simões – Os senhores levavam esse almoço de casa ou a ferrovia fornecia?

Benjamim de Oliveira – Nós tínhamos as turmas. Dava direito a um cozinheiro para fazer... A gente carregava o necessário, o alimento que tinha na dispensa de cada um – falava-se armariozinho – e o cozinheiro ficava incumbido de tirar ali o feijão, o arroz, tudo quanto havia. Ele ajeitava as marmitas e levava no trecho, quando a gente estava trabalhando no trecho. Tinha, por exemplo... Vamos supor, está situado em Mariana. Nosso dormitório era um vagão...

Keka Simões – Ah! Era um vagão?

Benjamim de Oliveira – Era vagão. Nosso dormitório era um vagão. Tinha um vagão para dormitório e a gente, quando mudava de um lugar para outro,

³⁷ Das sete horas da manhã às 16 horas.

³⁸ Pascoal Ranieri Mazzilli nasceu em Cacondas, São Paulo, em 27 de abril de 1910. Em 1950, elegeu-se deputado federal por São Paulo, na legenda do Partido Social Democrático, reelegendo-se, sucessivamente, até 1967. Foi, por seis vezes consecutivas, presidente da Câmara dos Deputados. Por essa razão, assumiu a Presidência da República na ausência de seus titulares: em agosto de 1960, quando Juscelino Kubitschek viajou a Portugal e o vice, João Goulart, esteve impossibilitado de assumir o cargo por ser mais uma vez candidato à vice-presidência; em agosto de 1961, quando Jânio Quadros renunciou e o vice, João Goulart, encontrava-se em missão comercial na China; em abril de 1962 e em junho de 1963, respectivamente, quando Goulart viajou aos Estados Unidos e ao Vaticano. Com a instauração do bipartidarismo, filiou-se ao Movimento Democrático Brasileiro, mas não conseguiu reeleger-se à Câmara, no pleito de 1966. Retirou-se da vida pública para dedicar-se ao cultivo do café, no Sul de Minas Gerais. Morreu em São Paulo, em 21 de abril de 1975.

confeccionava um barraco para cozinha, sabe? Depois, passa o tempo e tudo vai melhorando: eles resolveram fazer um vagão para dormitório e outro vagão para cozinha. Aí já melhorou para aquela mão-de-obra ficar fazendo cozinha. O cozinheiro ficava incumbido de fazer. Quando estava trabalhando no local pertinho do vagão, a gente almoçava ali mesmo. Quando estava no trecho – três, quatro quilômetros no trecho, dando manutenção em bueiro –, o cozinheiro chegava na hora certinha com o almoço. Cada um com a sua marmitinha.

Keka Simões – Esse mantimento era comprado pelo pessoal da turma que dividia...

Benjamim de Oliveira – Era. O próprio trabalhador comprava. A despesa era dele mesmo. Não era fornecido pelas... Não, senhora.

Keka Simões – O senhor falou do vagão-dormitório. Esse vagão era para quando os senhores estivessem trabalhando em um trecho onde não tinha nada perto, não é isso?

Benjamim de Oliveira – Era isso mesmo.

Keka Simões – Agora, nas estações também tinha dormitório para trabalhadores da ferrovia de outro lugar dormirem, ou não?

Benjamim de Oliveira – Muitas vezes também a gente... Por exemplo, tinha Estação com espaço maior – no final, o transporte de mantimentos foi acabando e o armazém ficava disponível, não é? Muitas vezes, a gente se alojava no armazém da própria Estação, de acordo com autorização do agente.

Keka Simões – O senhor tinha direito a férias?

Benjamim de Oliveira – No início, como empregado provisório, não tinha. Depois – como falei para a senhora, sempre tem administração humana – passou a dar 20 dias de férias. Como efetivo, eram 30. Nós pegávamos... Somavam 23 úteis e... Vinte úteis. Descontando os domingos e tal, davam 23 dias. Tinha mês em que davam 24. Já ficamos muito satisfeitos! Aí a gente ficou lá lutando, prejudicado com o salário, o salário era baixo... Tinha ocasião, por exemplo... Pode citar também sobre o salário?

Keka Simões – Pode, pode.

Benjamim de Oliveira – Tinha ocasião, por exemplo, que o empregado efetivo... A menor categoria era 5200 e nós recebíamos... O salário mínimo da região era 3800, e nós recebíamos 3300 só. E com família... Eu já estava

casado. Lutei muito, com dificuldade! Eu deixava o serviço às quatro horas para pegar biscate até à noite, para poder manter a família.

Keka Simões – Nessa época, com o salário de três e pouco...

Benjamim de Oliveira – Até foi no governo de Juscelino³⁹. Esse aí foi muito ruim para nós. Ele...

Keka Simões – Nesse período era Rede Ferroviária⁴⁰ ou ainda era...

Benjamim de Oliveira – Não, nesse período era cargo de funcionário público. A gente era empregado provisório, mas os direitos eram os mesmos de funcionário público. Em 1957, passou para Rede Ferroviária, respeitando nossos direitos.

Keka Simões – Até então era Estrada de Ferro Central do Brasil?

Benjamim de Oliveira – Central do Brasil. Depois, em mil novecentos e cinquenta e... Em 1971, a Leopoldina encampou aqui e a gente... Aqueles empregados que não quiseram cumprir a ordem de ficar pediram transferência para Belo Horizonte, para Sabará, para outros lugares, não é? Eu resolvi ficar aqui. Nessa época em que a Leopoldina encampou, eu era artífice de obra. Eu até não posso dizer contra a Central, que foi onde fui admitido; não posso também me queixar da chefia, que sempre me considerou. Mas na Leopoldina, no período da Leopoldina, eu tive mais sorte, porque veio a classificação de encarregado – de artífice passei a encarregado e me aposentei. Me deram o cargo de mestre-de-obras. Foi assim.

Keka Simões – O senhor falou um pouquinho do direito a férias, da questão do salário, que não era muito, de uma época em que o senhor fazia biscate. Nas férias, o que o senhor gostava de fazer? Além de trabalhar, o que o senhor gostava de fazer?

Benjamim de Oliveira – Nas férias todas, eu ia pegar os biscates para poder suprir as necessidades. Eu não gozava de um dia, não. Família já iniciando, a gente...

Keka Simões – Só mudava de serviço, não é?

Benjamim de Oliveira – Só mudava de serviço. Era isso mesmo.

³⁹ Juscelino Kubitschek de Oliveira foi Governador de Estado de Minas Gerais (1951-1955) e Presidente da República (1956-1960). No seu período como Presidente da República, ocorreu a criação da Rede Ferroviária Federal, unificando todas as ferrovias. Além disso, foi em seu governo que começou a implantação da indústria nacional de automóveis e caminhões, priorizando a malha rodoviária em detrimento das ferrovias.

⁴⁰ Rede Ferroviária Federal S/A.

Keka Simões – Existia algum tipo de auxílio ou benefício que a ferrovia dava para os empregados e sua família? Assistência médica...

Benjamim de Oliveira – No início, o único benefício que tinha... Por exemplo, no Natal, eles davam uns presentinhos para os filhos: fazia-se uma inscrição de acordo com os filhos, documentos e tal, e eles davam uns brinquedinhos para as crianças e tudo. Naquela época, muita dificuldade... A gente ficava satisfeita, não é? Agora, depois teve um benefício que foi... Como se diz, de tempo em tempo vai melhorando a situação. Em uma certa ocasião, como trabalhávamos no trecho, nós tínhamos uma quilometragem designada; para quem excedia a quilometragem no trecho, eles pagavam ajuda de custo. Aí a situação melhorou muito! Eles pagavam a metade do salário em ajuda de custo, o que muito ajudou os empregados – somente quem saía no trecho, trabalhando. Trabalhador fixo não. Quando estivéssemos trabalhando na sede – como eu, que trabalhei em oficina de carpintaria, nós também dávamos manutenção em tudo –, a gente ficava na sede e não tinha direito. Mas, se a senhora viajasse, após cinco quilômetros no trecho aí vinha essa... Anotava ali a ajuda de custo para a gente.

Keka Simões – O senhor falou de vários cargos que ocupou na Via Permanente. O último, como encarregado, não é isso?

Benjamim de Oliveira – É, e me aposentei como supervisor.

Keka Simões – Como supervisor. A quem o supervisor era subordinado?

Benjamim de Oliveira – O supervisor era subordinado ao engenheiro, o engenheiro da seção.

Keka Simões – Cada seção tinha um engenheiro...

Benjamim de Oliveira – Engenheiro. O engenheiro passava as ordens para o mestre-de-obra. Lá se falava mestre-de-obra. Depois, na classificação, tem o supervisor auxiliar; antes se falava encarregado, não é? Depois, no sistema deles lá, adotou-se supervisor auxiliar, que vem a ser o encarregado. O supervisor direto comandava... O supervisor distribuía o trabalho para o supervisor auxiliar, como eu, que estive durante muitos anos como auxiliar.

Keka Simões – Auxiliar?

Benjamim de Oliveira – É. Nós éramos, mais ou menos, uns 10 encarregados, todos do setor, não é? Nessa época em que fui promovido, tinha cinco trabalhadores encarregados de obra, tinha ferraria, tinha pintor... Ao todo

10. Quando o supervisor geral saía de férias, ele escolhia um supervisor auxiliar para cumprir as suas ordens por 30 dias. Eu fui indicado, dentre esses 10, para substituir o encarregado. Dava férias e licença-prêmio de seis meses. Tudo isso passou pelas minhas mãos, graças a Deus!

Keka Simões – Na época em que o senhor se tornou encarregado, eram 10 encarregados. Agora o número total de...

Benjamim de Oliveira – Dez encarregados [internos]⁴¹, na divisão a que a gente pertencia.

Keka Simões – Pois é, no trecho, nesse setor, não é isso?

Benjamim de Oliveira – É.

Keka Simões – Nesse setor em que o senhor trabalhou, qual era o número total de trabalhadores, mais ou menos? Contando encarregados...

Benjamim de Oliveira – Contando trabalhadores...

Keka Simões – Com trabalhadores. Quantos deviam ter, mais ou menos?

Benjamim de Oliveira – Foi reduzindo o quadro por motivo de aposentadoria e eles não substituíam. Lá era assim. Ingressava trabalhador pela administração local. Aí, por exemplo, vinha do Rio⁴² ordem para colocar tantas pessoas. Aqueles que corriam atrás, que estavam mais coisa, pegavam a vaga, não é? Vinham designados do Rio. O engenheiro mesmo não tinha autorização para admitir ninguém. A autorização vinha do diretor de lá: “Preciso de tantos homens no setor de obras, tantos homens no setor de linha, montador de linha, ou tantos homens...” Então era assim: designava a quantia e aquelas pessoas corriam atrás. Se dessem mais sorte, pegavam a vaga.

Keka Simões – Mas teve época em que tinha bastante gente trabalhando...

Benjamim de Oliveira – Tinha. Eu vou citar para a senhora mais ou menos... É na obra que a senhora fala? Essa divisão tinha, mais ou menos, 56 a 60.

Keka Simões – Que pegavam todo esse trecho por aqui?

Benjamim de Oliveira – É, sim senhora. Esses 60 homens compunham turmas de 10, 11, 12 homens. Muitas vezes tinha turma que tinha... Foi reduzindo o quadro, aposentando. Às vezes, sete, assim.

⁴¹ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

⁴² Rio de Janeiro, capital do estado de mesmo nome, onde se localizava a sede da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.

Keka Simões – Cada uma dessas turmas ficava em um local mais ou menos específico?

Benjamim de Oliveira – Em um local. Trabalhava dando manutenção. Dividiam-se as obrigações para as turmas.

Keka Simões – Algum regulamento, Senhor Benjamim, tinha que ser seguido pelos funcionários? Coisas que tinham que ser feitas, o que não podia ser feito?

Benjamim de Oliveira – Regulamento para...

Keka Simões – De conduta...

Benjamim de Oliveira – Ah, de conduta! Procedimento do... Por exemplo, encarregados mais rigorosos que exigiam a presença dos... A gente largava serviço às quatro horas, tomava um banho e aí ficava à vontade. Aqueles que gostavam de uma cervejinha – eu nunca gostei muito de freqüentar boteco – iam para aqueles botecos. Não tinha outro lugar para se divertir! Mas tinha encarregado que exigia estar às nove horas⁴³ no vagão. Muitos não concordavam com aquilo, porque achavam assim que... O compromisso do trabalhador era de sete às quatro horas. Não precisava exigir mais. Às vezes, o encarregado não era muito de sair e ficava exigindo, como aconteceu comigo, não é? A gente, para não bancar... Hoje não tem essa obediência. Como no final dos tempos: nós tínhamos empregados que chegavam ao vagão na hora de trabalhar; ficavam nas farras, nessas coisas, não é? Passou a não ter exigência. No princípio tinha exigência.

Keka Simões – Tinha um horário para chegar...

Benjamim de Oliveira – Procedimento no serviço. Por exemplo, no caso de uma pessoa discutir com um companheiro em serviço, até no caso de agressão, vinha punição para... Eles apuravam o caso, quem tinha aquela razão, quem provocou o tumulto. Aí dava também uma punição de tantos dias para o trabalhador.

Keka Simões – Durante esses dias o trabalhador ficava suspenso?

Benjamim de Oliveira – Era o tal do balão, sim senhora.

Keka Simões – Ah, o balão...

⁴³ Vinte e uma horas.

Benjamim de Oliveira – Por causa do motivo de provocar. A senhora sabe, há pessoas de todas as qualidades. Terminou o horário de serviço, troca de roupa, vai para um bar, chega meio exaltado e vai perturbar um que está dormindo. Já aconteceu muito. Inclusive eu, como encarregado, tinha um engenheiro muito severo. Ele fazia umas reuniões para fazer o julgamento das pessoas, chamava as testemunhas do caso e aplicava uma punição para o camarada. Eu já conhecia todo mundo e falava com o engenheiro: “O senhor está certo em punir. Mas com tal Fulano assim, assim, é a primeira vez que acontece. E ele é muito atencioso no serviço, muito bom”. Aí ele reduzia, com o meu pedido, aquela pena, sabe? Mas tinha o rigor do regulamento, a forma de proceder, não é mesmo?

Keka Simões – Certo. Voltando um pouquinho à questão do vagão-dormitório, como era esse vagão? Tinha camas?

Benjamim de Oliveira – Tinha uns estrados próprios, fixos, uma carreira de vagões com... Tinha, como a gente falava, primeiro e segundo andar, não é? Para o pessoal poder se comportar melhor. Tinha uma carreira de camas embaixo e uma em cima, fixa. E os trabalhadores não tinham regalia de achar aquilo organizado. Tinha o colchão, a gente comprava o colchão por conta da gente...

Keka Simões – Roupa de cama...

Benjamim de Oliveira – Roupa de cama, tudo por conta da gente.

Keka Simões – Na Via Permanente, os funcionários tinham algum tipo de uniforme?

Benjamim de Oliveira – No início, não. A gente ia como podia, não é? Depois de muitos anos de trabalho, veio uma ordem para se usar uniforme. Da primeira vez que exigiram, a gente comprava esses uniformes por conta da gente. Eles só exigiam a cor e o distintivo. Na época até se falava casquete. Não era boné, era um casquete para pôr o distintivo da firma: “Estrada de Ferro Central do Brasil”, por exemplo. Mas a gente tinha que comprar. Passaram-se muitos anos e no final já teve aquele negócio de organizar a CIPA⁴⁴, segurança do trabalho, não é? Inclusive, eu fui até nomeado para ser fiscal de CIPA

⁴⁴ Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.

também. Exigia-se que o operário fosse calçado de botina e bota, conforme o serviço que fosse fazer. Aí eles forneciam o uniforme para a gente.

Keka Simões – Isso já não era mais na Central?

Benjamim de Oliveira – Quando chegaram mesmo os uniformes, já era por conta da... Aliás, como na Leopoldina tinha, na Central também teve esse mesmo sistema. A Rede Ferroviária era composta de 23 estradas de ferro. Tinham mais outras, mas de outras, outras coisas... Essa aí era composta de 23. O que uma adotava a outra adotava também. Mas, quando veio essa regalia de uniforme dada pela empresa, eu pertencia à Leopoldina.

Keka Simões – O senhor falou que, quando veio essa ordem de usar o uniforme, tinha exigência de cor. Como era o uniforme e de que cor ele era?

Benjamim de Oliveira – Era um tipo de calça, cor de calça *jeans*. Era assim. Camisa era um pano... Como se fala? Tem o nome do pano... A gente comprava e a costureira confeccionava.

Keka Simões – Continuou dessa mesma cor depois?

Benjamim de Oliveira – Por conta da gente. Era aquela mesma... Agora, quando veio o uniforme dado pela empresa, era uma cor laranja. Até lá na hora, eles chamavam o pessoal de abobrinha. [risos]

Keka Simões – Abobrinha?

Benjamim de Oliveira – É. Dessa cor, justamente!

Keka Simões – Da minha sandália?

Benjamim de Oliveira – É, é. Eles falavam abobrinha, mas era uma cor assim. Aí passava um tempo... Em geral era esse tipo para montador de linha, setor de linha, para toda a obra, carpintaria, todo setor. Depois distinguiram essa cor, deixaram essa cor para os funcionários de linha e somente para linha. E era de acordo... Para sinalização no trecho, não é? Amarelo: destacar a visão do maquinista⁴⁵ no trecho, para identificar um trabalhador. Depois passou essa mesma cor, que eu citei para a senhora, desse tipo assim, para a turma de obra e todos os tipos de artífices.

Keka Simões – Entendi.

Benjamim de Oliveira – É azul.

Keka Simões – Começou a separar, não é?

⁴⁵ Profissional responsável por operar a locomotiva.

Benjamim de Oliveira – É, azul. É, separou. Depois veio a separação. Como também os capacetes: amarelo era para artífices de obra e trabalhadores de linha; para destacar, o do encarregado era verde, como eu usei; o mestre geral e o engenheiro tinham capacete branco.

Keka Simões – O senhor já falou duas palavrinhas que eu chamo de apelido das coisas. O senhor usou a palavra balão, quando ficava suspenso, não é isso?

Benjamim de Oliveira – É, é.

Keka Simões – E quando os senhores...

Benjamim de Oliveira – Muitas vezes... Lá até não se usava muito balão. Falava-se suspensão.

Keka Simões – Suspensão. E o senhor falou também da abobrinha, quando começou a se usar o uniforme laranja e o pessoal brincava. Tinha algum outro tipo de palavra, de brincadeira feita entre os funcionários da ferrovia, como se só vocês entendessem? Igual à abobrinha: quem estivesse de fora não saberia por que estava chamando de abobrinha...

Benjamim de Oliveira – Chamava de abobrinha por causa do uniforme, não é?

Keka Simões – Por causa do uniforme. Tinha alguma outra coisa assim que vocês falavam? Algum código entre vocês para dar um nome específico para alguma coisa? Ou não?

Benjamim de Oliveira – Para o trabalhador?

Keka Simões – É, é.

Benjamim de Oliveira – Somente o apelido, não é?

Keka Simões – É?

Benjamim de Oliveira – É, sim senhora, apelido. Às vezes, a pessoa tinha um nome de José e eles arrumavam um apelido para ela. Eu me lembro de um camarada que eles puseram apelido de Formigão.

Keka Simões – É?

Benjamim de Oliveira – É, tinha dessas coisas, não é?

Keka Simões – É brincadeira?

Benjamim de Oliveira – É brincadeira.

Keka Simões – Passando agora para a questão maior da ferrovia, como era a Estação de Mariana? Na época em que o senhor trabalhava, o que tinha aqui na Estação?

Benjamim de Oliveira – Na Estação, na parte interna?

Keka Simões – É.

Benjamim de Oliveira – As repartições de trabalho, não é? Os armazéns de um lado e de outro. Estão lá até... Os armazéns de armazenar mercadorias. Os banheiros – o que é necessário –, o setor de agente e um setor de guarda-armazém. Guarda-armazém é o [trato]⁴⁶ na Central do Brasil. Guarda-armazém era aquele incumbido de fazer despachos de mercadorias e receber mercadorias. Para os guarda-chaves⁴⁷, por exemplo, já não tinha um setor, porque eles atendiam serviço no pátio. Hoje, trata-se guarda-chave de manobreiro. A senhora quer dizer por dentro do prédio, como era dividido?

Keka Simões – No prédio, o que era... Fora do prédio, tinha alguma outra coisa aqui? Tinha a linha, lógico. Mas tinha algum dormitório, alguma coisa assim?

Benjamim de Oliveira – Fora do prédio?

Keka Simões – É.

Benjamim de Oliveira – Ah, não! O principal era a Estação, não é?

Keka Simões – A Estação. E depois?

Benjamim de Oliveira – Licenciar trem e tal. Agora, nós tínhamos o dormitório na parte da locomoção, onde estão situados os guardas-vigilantes⁴⁸. A senhora já sabe, não é? Ali era dormitório de empregados que vinham... Por exemplo, vinha uma equipagem conduzindo o trem de Belo Horizonte. Chegava aqui, descansava e entrava outra equipagem. Gente localizada em Mariana já não dependia de dormitório. Dormitório era para esse pessoal de fora, que vinha e tinha o alojamento. Naquele tempo, esses tinham o privilégio... Achavam colchão. As outras coisas de manutenção, lençol, coberta, essas coisas não. Já tinham o colchão, as camas no jeito; era só chegar e descansar. É, tinha o dormitório lá. E no mesmo prédio, com uma divisão, tinha a escala de trabalhadores, era o escritório.

⁴⁶ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

⁴⁷ Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

⁴⁸ O entrevistado refere-se à Guarda Municipal de Mariana, que atualmente se encontra instalada no prédio em que funcionava o dormitório da Estação Ferroviária de Mariana.

Keka Simões – Onde fazia essa escala...

Benjamim de Oliveira – A escala, tudo do trabalhador. O trabalhador estava de folga em casa e tinha lá uma tabuleta indicando o horário dele, qual trem... Tinha diversos trens, com todos os prefixos. Ele ia: “Tal trem assim, assim. Vou viajar tal hora assim, assim”. Para evitar que a pessoa atrasasse um trem por motivo de errar a hora, tinha um acendedor incumbido de acender as máquinas para iniciar o trabalho no horário. E faltando uma hora para o empregado cumprir a ordem de se apresentar no serviço para pegar o trem, para não perder o horário, esse acendedor ficava incumbido de ir à casa do maquinista designado para aquele horário, para chamá-lo. Às vezes, muitas vezes... Como eu viajei muito às quatro e meia da manhã para atender serviço em Ouro Preto, porque eu morava aqui... Era o horário de quatro e meia. Aí tinha que chamar o maquinista, não é?

Keka Simões – O acendedor é quem ia?

Benjamim de Oliveira – Ia chamar faltando uma hora para ele... Quando ele chegava, no tempo das máquinas a vapor, o acendedor já tinha acendido a máquina. Estava pronta para viajar. Entregava para o maquinista no jeito.

Keka Simões – Então os maquinistas moravam aqui perto?

Benjamim de Oliveira – Os maquinistas, que pertenciam ao destacamento⁴⁹ daqui, moravam. Agora, tinha o destacamento de Belo Horizonte que pegava o trem de lá e entregava para outro aqui, para ir para Ponte Nova.

Keka Simões – O senhor falou dos armazéns, não é?

Benjamim de Oliveira – É.

Keka Simões – Que tipo de mercadoria chegava a Mariana? O que vinha pelo trem?

Benjamim de Oliveira – Oh, pelo trem, todo tipo de mercadoria. Por exemplo, quando um comerciante comprava um vagão completo, um vagão de uma mercadoria, cimento ou milho... Antigamente, tinha muito transporte de milho, de todo tipo de alimento. Quando era vagão completo, vinha por carga. E nos trens de passageiros tinha um – como se falava – coletor de cargas pequenas. Se a senhora quisesse despachar uma cama de solteiro ou uma cama de casal ou um guarda-roupa para Bandeirantes, por exemplo, aquilo vinha e era

⁴⁹ Grupo de funcionários destacados para atividades em turnos diferentes.

despachado. Eles colocavam no trem de passageiro quando era carga urgente. Agora, uma carga demorada, em vagões fechados, era por meio dos trens de carga, não é? E esses... Os coletores, por exemplo, o expresso... O trem de passageiro conduzia quatro carros – dois de segunda classe, dois de primeira – e um carro de Correio⁵⁰, que tinha um moço empregado do Correio. Ele não era empregado da estrada de ferro. Ele vinha fazendo entrega de malotes de Correio em todas as estações. E tinha uma repartição em que viajavam os chefes-de-trem⁵¹. E tinha um carro de madeira gradeado que conduzia carregamento de bois. Para um ou dois bois, tinha aquela seleção. Agora, a partir de cinco, 10, eles requisitavam um vagão para poder transportar.

Keka Simões – O senhor já entrou em um outro assunto que eu ia trabalhar: os tipos de trem.

Benjamim de Oliveira – Eu não estou perturbando a entrevista da senhora?

Keka Simões – Não! Está ótima! O senhor está seguindo o que pus aqui⁵². Então, está indo rápido, não é?

Benjamim de Oliveira – É.

Keka Simões – Quem era responsável pela manutenção do trem? Ele chegava a algum lugar e tinha uma equipe responsável por essa manutenção?

Benjamim de Oliveira – Para a manutenção tinha o... Na época não era mecânico; citava-se consertador. Antes tinha classificação de consertador: aquele incumbido de material rodante dos vagões. E tinha uma equipe de mecânica, composta por ferreiros... Tinha um moço responsável por limpar as caldeiras da máquina; de tempo em tempo, tinha que limpar as caldeiras para funcionar de acordo, não é? Ele chamava-se caldeireiro. E tinha uma oficina para manutenção de máquina – essa dos consertadores. Depois veio a classificação de mecânico. Os consertadores davam manutenção no material rodante dos vagões, não é? Agora, conservação de máquina e mecânica era outro setor. Mas tudo localizado onde é aquele barracão ali⁵³, que eles reformaram. Tudo era ali, sim senhora.

Keka Simões – Algum sinal indicava a chegada e a partida do trem?

⁵⁰ Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

⁵¹ Profissionais responsáveis por coordenar as atividades realizadas em um comboio.

⁵² A entrevistadora refere-se ao roteiro elaborado para a entrevista.

⁵³ Refere-se a um local no pátio da Estação Ferroviária de Mariana.

Benjamim de Oliveira – Sinal automático, não. Era muito interessante: na chegada do trem tinha uma placa que era movida pelo guarda-chave por meio dos cabos de arame – chamava-se sinal fixo. Vamos supor que se licenciasse um trem de Passagem para Mariana. Naquele período em que estivesse manobrando um trem, interditavam-se as linhas... Isso é questão de poucos minutos, porque trem de passageiro não podia, mas trem de carga podia reter até uma hora, se fosse preciso. Quando o pátio estava congestionado... Muitas vezes o transporte estava muito animado, muito... Aí se estacionava muito no pátio. O pátio [inaudível] nas manobras para impedir a linha central. Aí o guarda-chave ficava ali e fechava o sinal – era um disco que rodava por meio de mão, nada automático. Você rodava a alavanca e controlava, fechava o sinal. O maquinista chegava ali: se avançasse o sinal, seria punido.

Keka Simões – Então era assim que avisava?

Benjamim de Oliveira – É, avisava a entrada do trem no pátio. Agora, comunicações eram por seletivo⁵⁴ e telégrafo⁵⁵. Nos postes se conduzia a fiação de seletivo e de telégrafo: comunicação de um agente para o outro. Aqui tinha que ter muita precaução: se um agente licenciasse um trem e esquecesse que tinha licenciado, o outro de cá licenciava, como muitas vezes deu encontro.

Keka Simões – O que acontecia quando tinha encontro? Batia?

Benjamim de Oliveira – Batia, dava o encontro. Muitas vezes o maquinista enxergava o outro trem que vinha de longe e evitava. Mas com tudo isso o agente era punido. No caso de um encontro de trem, dava até rua para o camarada.

Keka Simões – Essa é uma...

Benjamim de Oliveira – Aconteceu muito no trecho também. Essa daí era por meio de comunicação de telégrafo. Seletivo era para poder... Movimento de trem, separação...

Keka Simões – É outra pergunta que vou fazer para o senhor: que tipo de problema e acidente podia acontecer com o trem ou com a linha do trem? O que era comum acontecer?

⁵⁴ Aparelho tipo “telefone” utilizado para comunicação interna da ferrovia.

⁵⁵ 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.

Benjamim de Oliveira – A linha do trem, por exemplo... Quando tinha um descarrilamento no trecho, o supervisor ia ver se era defeito da linha ou se era defeito da coisa. Tudo era apurado. Muitas vezes o defeito da linha podia ser um defeito causado assim por acidente, [às vezes]⁵⁶ fora de hora. Aí não culpava, mas o responsável, que era o feitor⁵⁷... Hoje se fala supervisor auxiliar de linha; mas se falava feitor, não é? Fazia-se a pesquisa no trecho: se foi culpa do feitor ou coisa... Às vezes era defeito da linha, muitas vezes era defeito do trem. Apurava-se. Se fosse defeito da linha, o feitor era punido.

Keka Simões – Em alguma época do ano esses problemas ou acidentes ocorriam com maior frequência?

Benjamim de Oliveira – Esta época agora de dezembro, novembro. A partir de outubro, existia muita interrupção, barreiras... E fuga de aterro também.

Keka Simões – Por causa da chuva?

Benjamim de Oliveira – É, por causa da chuva. Uma vez... Pode citar, não pode?

Keka Simões – Pode.

Benjamim de Oliveira – Uma vez aconteceu... Tinha o ronda fora de hora para observar essas coisas. Aconteceu uma enchente no Córrego Canela⁵⁸. Aquela ponte que tem ali perto da Vila da Vale⁵⁹... Não tem uma ponte de estrada de ferro ali? Talvez a senhora não conheça. Tinha uma ponte, por baixo da qual passa o Rio do Canela que se encontra com o ribeirão mais embaixo. Essa ponte foi demolida. O rondante, ao fazer a supervisão do trecho, viu a ponte demolida e evitou a queda de um trem, que estava correndo no trecho. O rondante conduzia uma lanterna com um lampiãozinho com sinalização amarela, verde e vermelha. O verde correspondia ao trecho livre; o amarelo, precaução, andar devagar; o vermelho, parar. Aí o rondante ia e brecava o trem com aquele sinal vermelho, como aconteceu quando a ponte coisa. Deus ajudou o trem não cair no local, porque vinha assim... De repente não dava para frear, não se sabia o que estava acontecendo. Como acontecia também com as barreiras. Antes não, mas depois se adotaram rondas. Cada trecho de

⁵⁶ Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

⁵⁷ Profissional responsável por comandar cada equipe de trabalhadores da soca.

⁵⁸ A Ponte do Canela localiza-se no Barro Preto, bairro de Mariana.

⁵⁹ Nome dado pelos moradores de Mariana ao Bairro Jardim Inconfidentes, construído para abrigar os primeiros funcionários da Companhia Vale do Rio Doce.

turma – mais ou menos dividido em oito, nove quilômetros – tinha sempre uma turma composta por nove trabalhadores. Cada trabalhador dava manutenção em um quilômetro mais ou menos. Tirava-se um ronda para rondar à noite – eles adotaram o noturno que passava fora de hora – para evitar problemas, sinalizar uma barreira e tudo. Como antigamente caiu... Sempre caiu, não é? Mês de dezembro, até hoje... Se estivesse funcionando, barreira era certeza.

Keka Simões – Sempre tem que ter.

Benjamim de Oliveira – É.

Keka Simões – Tinha algum trecho deste pedaço da estrada de ferro que era mais perigoso ou onde podiam ocorrer mais problemas ou acidentes?

Benjamim de Oliveira – Ah, isso tinha! Tinha sim. Em certos trechos tinha sinalização para o maquinista reduzir a quilometragem para 40 quilômetros, vamos supor. Conforme o trecho, podia correr com 60, não é?

Keka Simões – O senhor se lembra de algum trecho perigoso, se era perto de onde?

Benjamim de Oliveira – Por exemplo, um trecho aqui de Passagem a Mariana tem uma curva muito perigosa. A felicidade é que nunca caiu trem nesse lugar. O maquinista tinha que reduzir a máquina. Tinha maquinista que era meio atrevido e não respeitava muito. Quando chegava na ponta do... Lá tem uma pirambeira. Caso tombasse um trem de passageiro, não escaparia ninguém mesmo! Maquinista sempre respeitou aquela curva muito perigosa. A senhora não passou ainda de trem?⁶⁰ Talvez a senhora tenha visto este trecho, onde tem um corte alto ali: aquela curva é muito perigosa. Mas Deus ajudou tanto, que nunca teve um problema! Ali é um dos principais.

Keka Simões – Os passageiros que viajavam no trem de passageiro faziam algum tipo de reclamação? O senhor se lembra de algum problema?

Benjamim de Oliveira – Muitos reclamavam, às vezes, de atraso de trem, mas aquilo não era culpa de coisa. Só de atraso. Questão de conforto... Quando tinha carro de segunda, mais barato... Aquele que tivesse melhor situação viajava nos carros de primeira, mais confortáveis, com uma almofada melhor, não é? Os outros eram bancos duros. Mas ninguém reclamava daquilo. Ficava satisfeito, é.

⁶⁰ A entrevistadora responde com um gesto afirmativo.

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

Benjamim de Oliveira – Ah, isso é... Tinha sim. No domingo, por exemplo, tinha um misto de manhã, que era muito freqüentado para o pessoal passear. Muitos que moravam fora de casa iam nesse trem. Agora, época em que era mais freqüentado mesmo era primeiro de setembro, por causa da Festa de Bom Jesus⁶¹ de Congonhas. O pessoal da Mata⁶² vinha pela Leopoldina, baldeava em Ponte Nova e nessa... Como eu falei, o trem tinha quatro carros de passageiros, fora os vagões de Correio e transporte de criação. Época de congoneiros, como eles falavam, de pessoal que ia para Congonhas, eles dobravam os vagões. Em vez de quatro, eram oito. Aí tinha que vir uma máquina mais possante. Inclusive a máquina que vinha naquela época era do tipo dessa vaporosa que estava aqui⁶³. Aquela já vinha com mais capacidade, porque a outra não agüentava. No mais, dia de domingo era quando tinha maior freqüência nos trens.

Keka Simões – Passageiro criava algum tipo de problema, Senhor Benjamim?

Benjamim de Oliveira – Quando alcoolizado, sempre tinha. Aqui não era tanto, mas de um Ramal que se chamava... No Ramal da linha que fazia a divisa com a Bahia, os baianos viajavam muito procurando emprego. Tinham aquele vício de ficar andando e criavam muito problema. Às vezes, acontecia até de um matar o outro no caminho.

Keka Simões – Nossa Senhora!

Benjamim de Oliveira – É, sim senhora. Lá acontecia, mas aqui nunca aconteceu isso.

Keka Simões – O senhor falou de festas religiosas, como a do congoneiro, quando o trem andava cheio.

Benjamim de Oliveira – É, não tinha outro transporte.

Keka Simões – Tinha alguma festa feita pelos ferroviários ou para os ferroviários?

⁶¹ Jubileu de Nosso Senhor do Bom Jesus do Matozinhos, em Congonhas do Campo.

⁶² A Zona da Mata está localizada a sudeste do Estado de Minas Gerais, limitando-se com as microrregiões Alto Rio Grande, Campos da Mantiqueira, Espinhaço Meridional, Siderúrgica, Bacia do Suaçuí, Governador Valadares e Bacia do Manhuaçu, e ainda com os estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro. É formada por oito microrregiões e 143 municípios.

⁶³ Refere-se à locomotiva a vapor utilizada pelo Trem da Vale.

Benjamim de Oliveira – Aqui tinha uma santa. Inclusive, ela ficava na escala, como eu falei com a senhora. Tinha uma santa, Santa Efigênia⁶⁴. Os ferroviários promoviam a festa para a Santa Efigênia. Só os ferroviários, mas os particulares também participavam.

Keka Simões – Tinha o quê? Tinha missa...

Benjamim de Oliveira – Essa santa, por exemplo... Eles a tiraram e não sei se a depositaram em alguma igreja. Mas tinha essa santa, Santa Efigênia, protetora dos ferroviários.

Keka Simões – Aí tinha missa, tinha tudo?

Benjamim de Oliveira – Hein?

Keka Simões – Tinha missa?

Benjamim de Oliveira – Missa, sim senhora.

Keka Simões – Banda?

Benjamim de Oliveira – Banda, isso mesmo. Tinha uma equipe responsável por fazer esses festejos, não é? Inclusive, fizeram um oratório e colocaram essa santa lá. Ao modificar, essas coisas... Eles retiraram a santa. Acho que a guardaram em algum lugar. Acho que existe essa santa ainda.

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

Benjamim de Oliveira – Em 1983. Eu me aposentei por tempo de serviço. No meu setor, eram 35 anos. Eu juntei o tempo que tinha – só na Rede eu trabalhei 31 –, juntei o tempo da Companhia de Passagem. Ainda não dava para completar os 35. O engenheiro falou assim: “O senhor está correndo para se aposentar por quê? Seu chefe geral, daqui a seis meses, vai se aposentar e o senhor é quem vai pegar a vaga”. Mas eu tinha a minha senhora – muito doente, problema de coração – para dar manutenção. Eu resolvi me aposentar. Aí o chefe do escritório falou assim: “O tempo do senhor não está dando para completar. Você tem alguma licença-prêmio?” A licença-prêmio era isto: por 10 anos de trabalho sem perder um dia de serviço, a gente tinha seis meses de licença-prêmio. Se falhasse um dia, se cortasse aquele dia, perdia esse direito. Eu tinha gozado uma licença-prêmio e tinha uma de resto. Falei assim: “Eu tenho uma de resto”. Ele foi e olhou na sua programação. Antigamente não tinha computador, não tinha nada. Tudo era por meio de arquivo, olhava no

⁶⁴ No dia 21 de setembro, comemora-se a Festa de Santa Efigênia.

arquivo: “É, o senhor tem uma licença-prêmio: seis meses. A ferrovia dá em dobro: um ano”. Aí completei o tempo e me aposentei em 1983.

Keka Simões – O que o senhor sentiu quando a ferrovia foi paralisada aqui...

Benjamim de Oliveira – Ah! Uma tristeza fora do comum! Fora do comum! E quando... Graças a Deus, com a proteção divina, com a boa vontade da Vale e de outros setores – eu não sei se tem outro setor incluído... Aí trouxe uma satisfação enorme para a cidade! Não só para a cidade! Pessoas que moram fora gostaram muito dessa promoção. A Vale foi um dos pontos principais nisso aí e ninguém nega, não é?

Keka Simões – O trem deixou saudade, Senhor Benjamim?

Benjamim de Oliveira – Demais! Demais!

Keka Simões – É? Por que deixou saudades?

Benjamim de Oliveira – Eu até ainda não viajei, porque ia chorar, não é? [risos] Eu nunca... No dia em que tive oportunidade de ir até Ouro Preto... Nossa Banda de Música⁶⁵ estava participando do festejo aqui⁶⁶ – nós tivemos que manter a ordem ali – e o trem saiu e nós ainda ficamos tocando. Uma hora qualquer vou matar a saudade.

Keka Simões – Senhor Benjamim, muito obrigada pela entrevista.

Benjamim de Oliveira – No máximo... A senhora me desculpe alguma falha aí.

Keka Simões – Nada! Que isso!

[Término da entrevista]

⁶⁵ Refere-se à Banda União XV de Novembro.

⁶⁶ Refere-se à solenidade de inauguração do Trem da Vale, ocorrida no dia cinco de maio de 2006.