

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: VR-HT-MA-022

Entrevistado: Arlindo José da Silva

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

Data da entrevista: 29/03/2007

Horário da entrevista: 17h55min

Duração da entrevista: 40min48seg

Equipe do Vale Registrar / História Oral:

Supervisão: Jason Barroso Santa Rosa

Subcoordenação: Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

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

Gravação da entrevista:

Coordenação: Bellini Andrade (EMVIDEO)

Produção: Mateus Brandão (EMVIDEO)

Câmera: Rosilene Magda Figueiredo (monitora)

Equipamento utilizado: Câmera digital MiniDV

Transcrição: Bernardo Alves de Brito Andrade

Data da transcrição: 13/04/2007

Conferência de fidelidade: Elodia Honse Lebourg

Data da conferência: 17/04/2007

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, a data e o local de nascimento?

Arlindo da Silva – Arlindo José da Silva, 24 de agosto de 1966. Nasci em Piranga¹.

Keka Simões – Piranga.

Arlindo da Silva – Piranga, porque Pinheiros Altos pertence ao município de Piranga.

Keka Simões – Certo. E o nome dos seus pais?

Arlindo da Silva – José Inácio da Silva e Maria Sales Silva.

Keka Simões – De onde eles são?

Arlindo da Silva – Meu pai é de Desterro do Melo². Minha mãe é de Piranga.

Keka Simões – Em que seu pai trabalhava ou trabalha?

Arlindo da Silva – Ele trabalhava na lavoura, no seu terreno, lá na terra.

Keka Simões – E sua mãe?

Arlindo da Silva – Minha mãe, só em casa.

Keka Simões – Você tem irmãos?

Arlindo da Silva – Cinco irmãos.

Keka Simões – Qual é o nome e a profissão deles?

Arlindo da Silva – Minha irmã mais velha, Maria da Conceição Sales, trabalha na secretaria da escola, em Pinheiros. Meu outro irmão, Geraldo Magela Sales, tem uma molduraria aqui em frente, logo aqui ao lado³. Você deve conhecer, tem o apelido de Chico. Uma irmã, Izabel Silva Vilas Boas, mora em Mariana. E Elias⁴, que mora em Ouro Preto, é filósofo.

Keka Simões – E sobre sua formação profissional, Arlindo? Você estudou?

Arlindo da Silva – Eu fiz segundo grau, só. E entrei na Vale⁵. Na época em que entrei na Vale, só pediam oitava série, mas eu tenho segundo grau. E eu... A vida toda na Vale. Por enquanto, não estou estudando. Estou querendo voltar a estudar.

¹ Município de Minas Gerais.

² Município de Minas Gerais.

³ Próxima à Estação Ferroviária de Mariana.

⁴ O entrevistado não mencionou o nome completo.

⁵ Companhia Vale do Rio Doce.

Keka Simões – Então você começou sua vida profissional dentro da Vale do Rio Doce.

Arlindo da Silva – É, na Vale. Eu morava na roça, vim para Mariana para estudar e entrei na Vale. Meu primeiro emprego foi na Vale.

Keka Simões – Quando foi isso?

Arlindo da Silva – Eu fiquei no dia 12 de setembro de 1990.

Keka Simões – O que você começou? Qual a sua função dentro da Vale?

Arlindo da Silva – Sempre na ferrovia. Eu comecei como manobreiro⁶ e passei para estação.

Keka Simões – Hoje você...

Arlindo da Silva – Eu trabalho na estação.

Keka Simões – Qual é o nome do seu cargo?

Arlindo da Silva – Técnico de operação ferroviária.

Keka Simões – Como é essa estrutura? Você começou como manobreiro e passou para a estação. Quais outros profissionais trabalham ou são necessários na operação ferroviária?

Arlindo da Silva – Precisa-se de um maquinista⁷, do manobreiro, que hoje é o oficial de operação ferroviária. Precisa-se do TOF – o técnico de operação ferroviária. No nosso caso, precisa-se do CCO – a parte de segurança.

Keka Simões – O que é CCO?

Arlindo da Silva – Centro de Controle Operacional.

Keka Simões – Você falou um outro nome: TOF?

Arlindo da Silva – É o Técnico de Operação Ferroviária. É só... [riso]

Keka Simões – É a sigla.

Arlindo da Silva – É.

Keka Simões – Dentro da Companhia, como foi feita essa sua mudança, esse salto de manobreiro para a estação? Foram cursos ou seu desempenho?

Arlindo da Silva – Treinamento, não é?

Keka Simões – Quais são as suas funções? O que você faz?

Arlindo da Silva – Na estação?

Keka Simões – É.

⁶ Profissional responsável por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

⁷ Profissional responsável por operar a locomotiva.

Arlindo da Silva – Documentação de trem, alimento o sistema, previsão de carregamento, atender o cliente, interno e externo...

Keka Simões – O que é cliente interno?

Arlindo da Silva – É a Mina, porque eu trabalho diretamente em Timbopeba⁸, dentro da Mina. Então, nosso cliente principal é a Mina. Da ferrovia, é a Mina e o porto. No nosso caso, da mineração, é Mina e o porto.

Keka Simões – Quando você começou a trabalhar, quando foi fichado... Como foi esse processo?

Arlindo da Silva – A Vale ainda era estatal. Era concurso público.

Keka Simões – Você fez um concurso.

Arlindo da Silva – Era concurso público. Na época, a Vale era estatal. Ela abria edital, punha nos jornais... Inclusive eu fiquei sabendo através do jornal **Estado de Minas**.

Keka Simões – Ah, está ok! E esses treinamentos? É uma coisa que acontece sempre na Companhia? Cursos...? A Companhia está sempre fazendo esse tipo de treinamento com vocês, ou não?

Arlindo da Silva – Para a gente... Por exemplo, se eu quiser mudar de função, ela sempre está, de acordo com o que está precisando. Também tem um banco de oportunidades, no qual a pessoa se inscreve.

Keka Simões – Ah, como é? Me fala um pouquinho disto: o que é o banco de oportunidades?

Arlindo da Silva – O banco de oportunidades é um sistema na Vale, para o qual a gente entra, deixa o currículo e a área em que quer trabalhar. Por exemplo, eu estou na ferrovia e quero mudar para mina. Fiz um curso de Técnico de Mineração, vou lá, preencho um currículo, coloco a minha pretensão. Automaticamente vai um *e-mail* para o meu gerente, que fica sabendo que o cara quer sair da área dele. [riso] Quando tem uma oportunidade, a gente vai fazer uma prova, uma entrevista para ver se... E de acordo também com a nossa disponibilidade. Às vezes, surge uma vaga, mas não tem ninguém para ficar no meu lugar.

Keka Simões – Em termos administrativos, como é a estrutura do complexo ferroviário da mineração? Você falou de um superintendente. Como se chama o setor ao qual vocês estão ligados? Qual é a chefia?

⁸ Mina de Timbopeba, explorada pela Companhia Vale do Rio Doce. Localizada em Ouro Preto.

Arlindo da Silva – O meu setor é [inaudível] – Gerência de Pátios e Terminais de Minas Gerais. É um gerente que fica em Itabira⁹, mas ele é só da nossa regional: ele vai cuidar das ferrovias de Itabira, Mariana até Fábrica¹⁰.

Keka Simões – Certo. Existem outras gerências em outros pontos.

Arlindo da Silva – Em outros pontos. E tem o gerente geral, Rodrigo¹¹, que fica em Vitória¹². É o gerente geral de toda a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Keka Simões – Entendi. Essa ferrovia é a Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Arlindo da Silva – Vitória a Minas.

Keka Simões – Apesar de você não ser maquinista, não fazer a viagem, em quais dias ou horários sai carregamento daqui? Você já falou da mina, ferrovia e porto. Para onde esse minério é escoado? Qual é esse trajeto e, aproximadamente, o número de vagões? Existe alguma peculiaridade nesse trem, por ser um trem de minério de ferro?

Arlindo da Silva – Por dia carregam-se em Timbopeba oito lotes, em média. Um lote são 80 vagões. É um trem com uma locomotiva e 80 vagões. Em média, Timbopeba carrega oito lotes por dia.

Keka Simões – Então, seriam oito locomotivas.

Arlindo da Silva – Oito lotes. Não, oito trens.

Keka Simões – Oito trens. E isso sai...

Arlindo da Silva – De Timbopeba direto para o porto.

Keka Simões – Por ser um carregamento de minério, existe alguma especificidade nesse tipo de máquina e nesses vagões? Os vagões são vagões como os de outra parte...

Arlindo da Silva – Não, não. No trem de minério é só um tipo de vagão. O trem de minério que vai para o porto é só o GDE¹³.

Keka Simões – GDE.

Arlindo da Silva – GDE. Não tem porta, é só um caixote. No porto, lá em Tubarão¹⁴, ele é virado no *car-dumper*. Gira o vagão.

⁹ Município de Minas Gerais, onde está instalada a Unidade “Minas de Itabira” ou “Complexo Minerador de Itabira”, pertencente à Companhia Vale do Rio Doce.

¹⁰ Mina de Fábrica, mineração de minério de ferro pertencente à Companhia Vale do Rio Doce. Localizada no Quadrilátero Ferrífero, Minas Gerais.

¹¹ O entrevistado não mencionou o nome completo.

¹² Capital do Espírito Santo.

¹³ Até o momento, não foi possível identificar o significado da sigla. O GDE é um vagão gôndola de carregamento superior, para descarga em *car-dumper*.

¹⁴ Porto de Tubarão, localizado em Vitória.

Keka Simões – Ele vira no...

Arlindo da Silva – No *car-dumper*.

Keka Simões – Cardampo?

Arlindo da Silva – *Car-dumper*.

Keka Simões – *Car-dumper*.

Arlindo da Silva – É um virador de vagões. O trem chega e coloca dois vagões. Ele prende o vagão e aí gira todo o... Pega o vagão e vira o vagão e volta.

Keka Simões – E vira onde?

Arlindo da Silva – Isso cai em um silo, cai na correia e vai para a pilha. [riso]

Keka Simões – É para explicar mesmo esse processo, não é? E aqui, na hora de carregar esses vagões, como é?

Arlindo da Silva – No silo. Em Timbopeba, silo. Em Alegria¹⁵, pá carregadeira. Alegria é com pá carregadeira. Em Timbopeba é silo. Passa o vagão, vai jogando o minério no vagão e fechando a boca. De um vagão para o outro, no engate ali, fecham-se as bocas. Aí vai passando e vai abrindo de novo. Carrega-se com o trem em movimento.

Keka Simões – Existe um controle em termos do peso de cada vagão?

Arlindo da Silva – Tem que ter um controle. O bruto não pode passar de 100 toneladas. Então, o peso líquido é 77 e peso bruto, no máximo, 100. Até 105 é tolerável. Mas o peso máximo é 100, por questão de segurança da ferrovia.

Keka Simões – Esse controle é automatizado?

Arlindo da Silva – É automatizado. No silo tem uma balança ferroviária. No momento em que está carregando, o operador do silo já tem o controle do peso.

Keka Simões – O trem vai para o Porto de Tubarão.

Arlindo da Silva – Isso.

Keka Simões – Quando volta, esse trem traz alguma coisa?

Arlindo da Silva – Traz carvão para a Açominas¹⁶, Usiminas¹⁷... Alguns trazem carvão para Açominas e Usiminas. E volta vazio também, porque... Sobe mais vazio do que carregado.

¹⁵ Mina de Alegria, mineração de minério de ferro pertencente à Companhia Vale do Rio Doce. Localizada em Mariana.

¹⁶ Gerdau Açominas, siderúrgica localizada na região do Alto Paraopeba, entre Congonhas do Campo e Ouro Branco, municípios de Minas Gerais.

Keka Simões – Quando está carregado, geralmente é carvão?

Arlindo da Silva – É só com carvão, o GDE, esse vagão específico para minério.

Keka Simões – Mas existem outros?

Arlindo da Silva – Existem, existem. O GFD¹⁸ já é um vagão de carga geral, em que você pode colocar minério para a Belgo¹⁹, para a Acesita²⁰, porque lá não tem o *car-dumper*. Então, são vagões com portas. Tem o vagão-plataforma: leva bobina, pedra, dormente, tarugo de aço...

Keka Simões – Aqui tem todos esses?

Arlindo da Silva – Passam por aqui, não é? [riso]

Keka Simões – Passam.

Arlindo da Silva – O ciclo é muito grande.

Keka Simões – Sobre o horário e o tempo aproximado dessas viagens: existem horários certos e dias da semana? Você falou que, por dia, tem uma média de...

Arlindo da Silva – Não, o horário certo não tem. É de acordo com a oferta de minério na Mina, a oferta de vagão vazio. Tem dia em que são, mais ou menos, dois lotes de madrugada, dois pela manhã, dois à tarde, à noite. Às vezes, carrega-se mais pela manhã do que à tarde. É de acordo com a oferta.

Keka Simões – Qual é seu horário de trabalho?

Arlindo da Silva – Turno de seis horas de revezamento.

Keka Simões – Todo mundo na área de operações ferroviárias?

Arlindo da Silva – É. Turno de seis horas, com revezamento de seis horas. A escala do maquinista é diferente da nossa.

Keka Simões – Como é? Você sabe?

Arlindo da Silva – A do maquinista é uma escala progressiva: hoje ele pega em um horário, amanhã em outro. Aí ele trabalha seis dias para folgar um. Porque ele tem hora para pegar e não tem hora para largar. O maquinista pega

¹⁷ Sistema Usiminas, siderúrgica que produz e comercializa aços plenos.

¹⁸ Até o momento, não foi possível identificar o significado da sigla. O GFD é um vagão gôndola com bordas fixas e fundo móvel, de carregamento superior, para descarga inferior por meio de portas articuladas no centro do vagão para fora dos trilhos. Utilizado no transporte de granéis sólidos expostos ao tempo, podendo ser lonado.

¹⁹ Belgo Mineira Companhia Siderúrgica.

²⁰ Empresa siderúrgica localizada em Acesita, município de Minas Gerais.

o trem, vai. Se não tiver troca, ele vai embora. Aí ele tira descanso em Valadares²¹, ele tira descanso em Ipatinga²²...

Keka Simões – Certo. Você falou da questão do peso: é uma questão de segurança da própria ferrovia não ultrapassar determinada tonelagem. Que tipo de problema pode vir a ocorrer na linha férrea daqui até Vitória?

Arlindo da Silva – Por causa do peso?

Keka Simões – Ou do peso ou outros problemas. Que problema pode acontecer?

Arlindo da Silva – No caso do peso, poderia quebrar o rodeiro; agarrar o amparo, a balança do vagão, nas curvas e prender e o vagão tombar, se estiver muito pesado. Desnivelar a linha por peso excessivo...

Keka Simões – Como é feita a manutenção da linha?

Arlindo da Silva – É preventiva.

Keka Simões – Tem uma equipe?

Arlindo da Silva – Tem uma equipe. Tem um carro sonda que passa medindo: se tiver trinca, se estiver desnivelado... Detectou alguma coisa, vem o pessoal da preventiva, pede um tempo para consertar aquilo ali.

Keka Simões – O carro se chama carro sonda?

Arlindo da Silva – É uma Land Rover²³. Ela roda na estrada e na linha. Ela chega, sobe, suspende, desce os rodeiros, sobe na linha e vai embora, fazendo uma medição.

Keka Simões – Por quem é feita essa medição?

Arlindo da Silva – Por operadores e técnicos, ali no carro sonda.

Keka Simões – Ainda na questão da própria linha do trem, esse é um tipo de problema que...

Arlindo da Silva – No período de chuva também, não é? No período de chuva, acontece muito descalçar com enxurrada, ou queda de barreira...

Keka Simões – É uma época que geralmente acontece.

Arlindo da Silva – É. Geralmente acontece às margens do Rio Doce²⁴. Enchente já aconteceu. Neste ano mesmo, aconteceu parar trem porque não passava na ponte.

²¹ Governador Valadares, município de Minas Gerais.

²² Município de Minas Gerais.

²³ Tipo de caminhonete.

Keka Simões – Por causa de inundação.

Arlindo da Silva – Inundação.

Keka Simões – Certo. Existe uma prevenção da linha, não é? Mas no caso de acontecer um problema no meio do caminho, como isso é comunicado? Como é feita a comunicação estação – trem – porto?

Arlindo da Silva – Na ferrovia sinalizada... O controle é do CCO, toda comunicação é feita com o CCO, com o operador de CCO, em Vitória.

Keka Simões – Essa comunicação é feita via...

Arlindo da Silva – Via rádio. Via rádio e via sinal que o maquinista recebe na cabine do trem: a licença vem por sinal de cabine, o sinal vem pelo trilho.

Keka Simões – Como é isso? Explica para nós.

Arlindo da Silva – O trilho é energizado.

Keka Simões – E aí dá um sinal?

Arlindo da Silva – Tem o sinal na locomotiva: verde, vermelho e amarelo. A locomotiva recebe o sinal verde, ele tem rota para circular. Recebe o amarelo, é sinal que vai receber o vermelho logo após. Recebe o vermelho, tem que parar. Nos cruzamentos, o maquinista recebe o vermelho: pára para passar outro trem. Recebe verde, vai embora.

Keka Simões – Isso é tudo feito via computador?

Arlindo da Silva – Tudo. Isso tudo é o CCO que faz, em Vitória. Inclusive as chaves da circulação, tudo é o CCO. As chaves são elétricas.

Keka Simões – Nessa viagem, existe algum outro tipo de sinal? Porque aí o maquinista está recebendo os sinais...

Arlindo da Silva – É, ele está recebendo o sinal.

Keka Simões – Os sinais de como vai agir, não é?

Arlindo da Silva – Isso. Mas se eu chegar lá e colocar um vergalhão, atravessar um vergalhão na linha, ele vai receber um sinal de ocupação. É como se outro trem estivesse vindo no seu sentido. Aí o trem dele vai receber, vai cortar a rota dele e ele vai parar.

Keka Simões – E aí como é... Ele comunica então...?

Arlindo da Silva – Ele vai comunicar o CCO. Cortou a rota, ele chama o CCO: “Perdi a rota. O que aconteceu?” Aí corre a linha para ver o que está

²⁴ Rio da região Sudeste do Brasil, nasce na Serra da Mantiqueira, em Minas Gerais, e deságua no litoral do Espírito Santo.

acontecendo. Inclusive, se o trilho quebrar, se tiver uma ruptura do trilho, também recebe o sinal. Aí corta a rota.

Keka Simões – Entendi. Conversando com antigos maquinistas, que trabalhavam com outro sistema, existiam sinais...

Arlindo da Silva – Era licença, não era?

Keka Simões – É, você tem a questão da licença. E existiam sinais que eram dados por esses maquinistas, por causa de uma curva, para avisar que o trem estava passando nas imediações. Isso existe?

Arlindo da Silva – Aí são as buzinas, não é?

Keka Simões – Buzinas. E existe um código para isso?

Arlindo da Silva – Tem, tem um código. Hoje já mudou um pouco, está mais com eles agora. Antes, eu sabia bem como funcionava a buzina. É até interessante vocês pegarem um maquinista hoje, para pegar o atual sistema da buzina: onde ele tem que buzinar, quantos... A proporção da buzinação ali, em cima da ponte é de um jeito, dentro do túnel é de outro. Não! Nunca dentro do túnel, não é? Só na boca do túnel, chegando ao túnel, e não dentro.

Keka Simões – Quem viaja nesses trens?

Arlindo da Silva – Só o maquinista. Nos trens de minério, de carga, é só o maquinista.

Keka Simões – Não tem nenhum ajudante? Nada?

Arlindo da Silva – Não. Agora acabou, não tem mais o auxiliar-de-maquinista²⁵, como tinha antes.

Keka Simões – Existia.

Arlindo da Silva – Existia.

Keka Simões – Na sua experiência dentro do complexo da ferrovia, antes de ir para a própria estação, o que você fazia como manobreiro?

Arlindo da Silva – O serviço de campo do trem: manobra, cortar – como eles fazem aqui, cortam, passam o ar –, vistoriar se está tudo beleza com o trem, se não tem nenhum problema com o sistema de freio... Aí eu vim... Quando eu fiquei, eu fiquei em Tubarão, fazendo treinamento. Fui trabalhar em Ouro Branco²⁶. Em Ouro Branco, a gente trabalhava muito com carga geral. Depois eu vim para Alegria e fiquei Alegria – Timbopeba. Fui para Timbopeba e fiquei

²⁵ Profissional responsável por ajudar o maquinista em funções complementares ao seu serviço.

²⁶ Município de Minas Gerais.

só em Timbopeba. Então eu fiquei mais só com esse vagão GDE, que é o trem de minério. Eu perdi até um pouco do conhecimento sobre outros tipos de vagão. A gente conhece, mas não tão fundo como o GDE.

Keka Simões – Acaba se especializando, não é?

Arlindo da Silva – É. Eu fiquei só naquele setor de minério, mais com o GDE. E o manobreiro, em Alegria, é posicionamento, observar sistema de freio, é manobra, cortar, bater, mudar o vagão de linha. Isso aí é função do manobreiro. Hoje, não existe mais o nome manobreiro, na Vale. Hoje é oficial de operação ferroviária. Acho que na FCA²⁷ também, parece, é a mesma coisa.

Keka Simões – O manobreiro é o nome mais antigo, não é?

Arlindo da Silva – Mais antigo.

Keka Simões – Eles sempre estão falando... É interessante ver essa diferença...

Bernardo Andrade – Tinha outro ainda: guarda-chave²⁸.

Arlindo da Silva – Guarda-chave, guarda-freio²⁹. Esses são os mais antigos. O auxiliar-de-maquinista que, na Vale, não existe mais... Aqui ainda tem, não é?

Keka Simões – Aqui tem.

Arlindo da Silva – É. Qual era o outro? O agente³⁰ – é o meu caso – de estação. O técnico de operação ferroviária era o agente. Tinha agente noturno, que só trabalhava à noite.

Keka Simões – Como esse técnico, com todo o trabalho que é feito, o acompanhamento de toda essa operação...

Arlindo da Silva – É. As metas: o que vai chegar, onde o trem vai chegar, que chave ele vai posicionar, como a manobra vai ser feita... Determinar isso aí já é função do pessoal da estação.

Keka Simões – E repassar.

Arlindo da Silva – E repassar. A gente repassa, via rádio, para o pessoal do pátio e maquinista.

Keka Simões – Quantas pessoas trabalham em cada turno nesse setor, na estação?

Arlindo da Silva – Aí depende da estação, do movimento da estação.

²⁷ Ferrovia Centro-Atlântica.

²⁸ Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

²⁹ Profissional que vigia os freios dos carros nas linhas das ferrovias.

³⁰ Agente-de-estação, profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

Keka Simões – Na sua.

Arlindo da Silva – Em Timbopeba, dois por turno: um na estação e um no pátio.

Keka Simões – Em outras pode ter mais gente.

Arlindo da Silva – Pode, pode ter mais. Em Costa Lacerda³¹ têm vários. Em Fazendão³² tem mais.

Keka Simões – Quais estações servem ao trajeto daqui a Tubarão? Tem Costa Lacerda...

Arlindo da Silva – Ih! São várias!

Keka Simões – Pois é! De quais você se lembra [inaudível]?

Arlindo da Silva – Descendo de Timbopeba tem Alegria, Fazendão, Costa Lacerda, João Monlevade³³. Vamos descer mais, deixa ver... As pequenas, as do meio, intermediárias, às vezes a gente nem lembra, não é? Bicas³⁴, depois... Aí tem Nova Era³⁵, Drummond³⁶. Lacerda é um pátio grande, Drummond é um pátio grande, muito movimento. O Lacerda é de muito mesmo! Depois Intendente Câmara, que é em Ipatinga, também tem um pátio grande. Governador Valadares, aí vai descendo... Colatina³⁷...

Keka Simões – No caso do trem que sai de Timbopeba, chegando a esses outros pátios, é previsto o acoplamento de mais vagões ou não?

Arlindo da Silva – Não, assim... É previsto. Por exemplo, o trem de Timbopeba desce para Fazendão com 80 vagões. Em Fazendão, formam-se 160 ou 240. Até Timbopeba... Timbopeba carrega 160, chega a 160. Corta, carrega... O pátio é pequeno, então carrega nos dois silos, depois juntam de novo os 160 e vão embora. Chega em Fazendão forma 240. Aí o locotrol³⁸, que é tração distribuída... Para 240 é locotrol. São duas máquinas na frente, os 160 vagões e depois mais uma máquina. No meio da composição tem uma máquina.

³¹ Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal de Nova Era, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada próximo a Santa Bárbara, município de Minas Gerais.

³² Mina de Fazendão, complexo de mineração pertencente à Companhia Vale do Rio Doce. Localizada entre Mariana e Catas Altas, município de Minas Gerais.

³³ Município de Minas Gerais.

³⁴ Município de Minas Gerais.

³⁵ Município de Minas Gerais.

³⁶ Desembargador Drummond, em Ipatinga.

³⁷ Município do Espírito Santo.

³⁸ Tipo de locomotiva.

Keka Simões – Quando chega ao porto com esse acoplamento... Mais ou menos quantos vagões... Claro que isso depende da demanda, não é? Mas...

Arlindo da Silva – Aí descem 240.

Keka Simões – Chegam lá 240.

Arlindo da Silva – Ele desce, pára em Drummond para abastecer as locomotivas. Em Drummond tem um posto de abastecimento. Vai a Valadares e abastece de novo. Pára em Valadares para abastecer as locomotivas e depois vai direto para Tubarão.

Keka Simões – Quanto tempo demora essa viagem, mais ou menos?

Arlindo da Silva – Ah! Tem muita parada, o trem pára muito! Ele pára muito, demora... Eu acredito que, se ele for direto, vai gastar umas 14 horas, mas ele gasta mais de 20 porque pára muito para cruzar. Às vezes, gasta até quase 30 horas. Mas é porque tem cruzamento; ele está descendo e tem um trem subindo, que é preferencial; pára se for um passageiro; se for um cargueiro de carga especial, o trem pára. Esses cruzamentos, essas paradas atrasam.

Keka Simões – Existe alguma história, algum caso acontecido nessa linha de trem? Casos de maquinistas, casos de estação?

Arlindo da Silva – Ah! Tem que lembrar alguns aqui! [riso] Sempre tem! [risos]

Keka Simões – Até agora, no seu exercício profissional, você já enfrentou algum tipo de problema ou dificuldade ou desafio?

Arlindo da Silva – Ah! Desafio tem todo dia, não é? Eu acho que a maior dificuldade... A coisa mais assim, que eu vi que foi uma dificuldade muito grande, foi em um dia quando teve um acidente. Mas é uma coisa até ruim de lembrar.

Keka Simões – E alegrias ou recompensas no exercício profissional?

Arlindo da Silva – As alegrias são as amizades boas que a gente faz.

Keka Simões – Certo. Na Companhia, sobre a relação entre funcionários e chefias, existe algum tipo de penalidade para o funcionário que não cumpre com as suas obrigações?

Arlindo da Silva – Ah, tem!

Keka Simões – Tem? Você já sofreu alguma?

Arlindo da Silva – Não.

Keka Simões – Que tipo de penalidade?

Arlindo da Silva – Graças a Deus, eu nunca tive uma ocorrência assim de... Lá tem a meta de acidente zero e eu sou acidente zero. Nunca aconteceu acidente comigo! [riso]

Keka Simões – Então, existem metas colocadas.

Arlindo da Silva – Existem metas de produção e de segurança, não é?

Keka Simões – Se alguém não chegar a essa meta, o que acontece?

Arlindo da Silva – Aí a gente perde, porque tem o PR [riso] que está direcionado para as metas...

Keka Simões – Tem o quê?

Arlindo da Silva – A participação no resultado.

Keka Simões – Ah, PR!

Arlindo da Silva – É uma graninha que a gente recebe todo ano, sabe?

Keka Simões – Ah! Entendi.

Arlindo da Silva – Se eu perder essa, [riso] o bolo vem menor. Essa é a primeira penalidade, não é?

Keka Simões – Certo.

Arlindo da Silva – Aí tem esse descumprimento. Eu acredito que uma coisa que é muito forte na empresa, hoje, é descumprimento de procedimento. É fatal! Provocou um acidente por descumprimento de procedimento...! Sabe que não pode, sabe como fazer e faz diferente! Aí provoca um acidente, é prejuízo, são vidas... Acho que isso aí já é mais...

Keka Simões – Em termos de segurança na ferrovia, quais medidas são tomadas para a segurança do próprio funcionário? Existem equipamentos especiais?

Arlindo da Silva – Existem os EPIs³⁹, cujo uso é cobrado. Se não usar, já é um descumprimento de procedimento, porque se assina um documento para usar: está ciente do risco e tem que usar. Existem registros de quase acidente, de ROS. É risco de acidente... Até o próprio empregado viu alguma condição de risco, ele registra, a Companhia tem que tratar daquela situação. Tem um prazo... Ele tem que ter um retorno. Eu registrei um ROS, eu tenho que ter um retorno: vai resolver, não vai resolver, põe um bloqueio lá...

Keka Simões – ROS é Risco...

Arlindo da Silva – É Registro de Ocorrência de Segurança.

³⁹ Equipamento de Proteção Individual.

Keka Simões – Estou perguntando para o Bernardo depois⁴⁰... E quais são esses equipamentos? Existe algum equipamento que é específico da área da ferrovia, que não se usa nas outras áreas? Ou é o mesmo tipo de equipamento? E que equipamento é esse?

Arlindo da Silva – O rapaz do pátio tem que usar perneira, por causa de cobra, animais peçonhentos; capacete, luva. Abafador só onde tem barulho da locomotiva e de silo. Ele não pode andar pela linha com abafador, porque não escuta o trem. Óculos de segurança; colete refletivo para o colete refletir à noite. Dentro da estação, quem trabalha na estação, tranqüilo, como está aqui, no ar condicionado, não precisa disso. [riso] Só quando sai. [riso]

Keka Simões – Que tipo de auxílio ou benefício a Companhia oferece aos seus funcionários? Existe algum tipo de auxílio, algum tipo de benefício, além do salário?

Arlindo da Silva – Tem sim. Tem assistência médica, um bom plano de saúde. Tem ajuda para material escolar dos filhos. Tem ajuda para estudar: a Companhia praticamente paga a mensalidade para quem está estudando.

Keka Simões – Para o funcionário que quer estudar.

Arlindo da Silva – Isso. Por exemplo, eu estou querendo voltar a estudar. Aí eu vou fazer uma faculdade: eu pago 70% e ela me reembolsa 70%.

Keka Simões – Você já falou da questão do turno, dessa troca de seis em seis horas. Quando vocês têm as folgas? Aí não tem sábado e domingo, não é isso?

Arlindo da Silva – Não. Aí roda direto.

Keka Simões – Roda direto.

Arlindo da Silva – É o turno de seis horas: em uma escala eu pego das 19⁴¹ à uma; no outro dia, eu pego de 13 às 19; depois pego de 7 às 13; depois de uma às sete. Aí sai folgando, sai de manhã. Saí ontem de manhã, folgo hoje, pego amanhã às 19. Aí vai de novo, roda e folga de novo.

Keka Simões – Entendi. Em Timbopeba e no geral também, existe alguma data que é festejada, um momento de conagração entre funcionários, que a Companhia faz? Vocês têm esse tipo de coisa?

⁴⁰ A entrevistadora explica a pergunta feita com base na necessidade de identificar as siglas durante o processamento da entrevista.

⁴¹ Horas.

Arlindo da Silva – Temos. Deixe-me ver aqui. Tem a festa de final de ano, em toda Vale. E tem o Dia do Ferroviário, que coincide com o Dia do Trabalhador, que é pertinho...

Keka Simões – Que dia é o Dia do Ferroviário?

Arlindo da Silva – Trinta de abril é o Dia do Ferroviário. Dia do Trabalhador é dia primeiro de maio. Normalmente faz um torneio, um churrasco. Esse tipo de coisa tem, todo ano.

Keka Simões – É só para o pessoal de operações ferroviárias.

Arlindo da Silva – Isso. Faz um torneio... Ano passado teve, foi todo mundo. Foi gente de Mariana, junto com o pessoal de Itabira, para um local. Ano passado nós fomos para Itabira. Aí tem um torneio o dia todo, joga bola, toma cerveja, come um churrasco, depois vem embora todo mundo para casa... [riso]

Keka Simões – Aí volta todo mundo de trem?

Arlindo da Silva – Não. Volta de carro, vai de carro.

Keka Simões – Devia voltar de trem, não é? [riso]

Arlindo da Silva – De trem.

Keka Simões – São vocês que resolvem fazer isso ou é a própria Companhia?

Arlindo da Silva – Não, isso aí é a gerência que faz, a Companhia. Aquele programa Vale Viver... Não sei se você já ouviu falar dele. É um programa da empresa: colônia de férias para filho de empregado, esses torneios, umas caminhadas ecológicas aí. É o pessoal do programa Vale Viver que promove. Esse pessoal está mais ligado à Comunicação.

Bernardo Andrade – Tinha o Fim de Semana Legal, não era isso?

Arlindo da Silva – Tinha também o Fim de Semana Legal...

Bernardo Andrade – Eu já fui monitor uma vez.

Arlindo da Silva – Você já foi monitor, não é?

Bernardo Andrade – Já, lá em Itabira.

Arlindo da Silva – É. Nós fizemos uma caminhada ecológica daqui para Catas Altas. Lá no Caraça⁴² teve uma também, legal!

Keka Simões – No caso desse Vale Viver, pelo que você está colocando, não são festas, mas existe dentro da própria Companhia outro tipo de programação, de atividades para os funcionários e familiares, não é? Colônias, passeios...

⁴² Santuário do Caraça, localizado em Catas Altas.

Arlindo da Silva – É. Tem a colônia de férias que é... Agora meus meninos já perderam a vez deles. É só até 12 anos.

Keka Simões – Como é essa colônia de férias?

Arlindo da Silva – Em Mariana é feita em julho, no clube. Os filhos de empregados, até 12 anos, que se inscrevem... Tem que fazer a inscrição. Aí participam de uma colônia, ficam durante uma semana no clube, com monitor – você já foi monitor –, com brincadeiras, teatro. Ficam durante uma semana. O ônibus pega e, à tarde, entrega.

Keka Simões – O clube que você está falando é o...?

Arlindo da Silva – É nesse clube aqui. Em Mariana, por exemplo, é feita no Centro de Vivência Del Rey.

Keka Simões – Em relação ao seu universo profissional, existe algum fato, algum caso que você guardou na memória, ou uma pessoa que te marcou, que você gostaria de contar e guardar com a gente?

Arlindo da Silva – Fato ou...

Keka Simões – Na sua vida profissional, algum caso, alguma pessoa que foi importante para a sua formação profissional?

Arlindo da Silva – Tem uma pessoa. Quando eu entrei para a Companhia, eu fui para Ouro Branco treinar. Tem o rapaz que me treinou.

Keka Simões – Como é o nome dele?

Arlindo da Silva – Geraldo Cafezeiro.

Keka Simões – Cafezeiro.

Arlindo da Silva – É. Geraldo Cafezeiro. Infelizmente ele morreu há dois anos. Fiquei sabendo um ano depois. Era uma pessoa legal, uma pessoa que a gente não esquece, porque foi o cara que me ensinou a trabalhar no pátio. Cheguei bobão, não sabia nada, tropeçava na brita e caía, não é? [riso]

Keka Simões – E ele te...

Arlindo da Silva – Ele me ensinou a trabalhar.

Keka Simões – Bernardo, você tem alguma coisa para perguntar?

Bernardo Andrade – Não.

Keka Simões – Arlindo, no universo da sua profissão, na questão das operações ferroviárias, tem alguma outra coisa que eu não perguntei, que você acha importante e que gostaria de falar?

Arlindo da Silva – Tem que pensar um pouquinho, não é? Às vezes, foge. Eu vim pensando em um monte de coisas para falar e chego aqui... [risos]

Keka Simões – Pois é, uai⁴³! Está na hora! [riso]

Arlindo da Silva – Vou tomar uma água para ver se lembro.

Keka Simões – Algum momento, algum caso de estação, de época em que o serviço aperta, sei lá! Alguma coisa assim...

Arlindo da Silva – Uma coisa que eu pensei em falar aqui... Você estava falando aí da ferrovia, da segurança. Um procedimento nosso era de três em três meses... Mudou neste ano, agora é de quatro em quatro meses: a gente vira o rodeiro do trem. É um negócio interessante. O trem roda, o GDE roda com os vagões sempre de um mesmo lado. A numeração, por exemplo. Nós estamos rodando com cauda par, a numeração finalizando com número par. O GDE é geminado, é uma dupla de vagões, um vagão sempre agarrado ao outro. Aí ele roda sempre de um mesmo lado. Daí a três meses, agora quatro meses, a gente vira. Isso é virado para economia de trilho e desgaste do friso do rodeiro.

Keka Simões – Porque um lado ele...

Arlindo da Silva – Porque, às vezes, tem mais curva para um lado, o trem desce carregado e força mais para esse lado. Aí depois a gente vira para gastar o outro lado. E era feito de três em três meses, agora mudou para quatro meses.

Keka Simões – É uma coisa interessante. Só quem está dentro do processo é que sabe, não é? Quem está de fora não tem noção de que isso é feito.

Arlindo da Silva – Isto.

Keka Simões – Como é feita a manutenção desses trens?

Arlindo da Silva – Também preventiva. Do rodeiro, por exemplo, é preventiva. Tem um código de cores que só o pessoal da oficina sabe. Nos três parafusos do rodeiro, ele pinta de azul, vermelho, verde. Aí ele sabe que dali a 10 anos, nessa data... Ele sabe que cada cor ali determina um mês. Vamos colocar aí: dia 20 de agosto de 2010 nós vamos ter que mexer nesse vagão. Eles já sabem. Lá no sistema, sabe o vagão em que se vai mexer em 2010. Naquela época, já pega os vagões e os leva para a oficina para trocar graxeira, rolamento... Esse tipo de preventiva. Se quebrar, se acontecer de quebrar, aí já

⁴³ Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

é uma corretiva. Tem oficina que faz. E tem esse sistema no vagão, um sistema de cor que só eles lá entendem. De acordo com o ciclo, eles vão mexer naquela cor ali. Você vê vagão, cada um com aquela corzinha marcada na roda. Aquela corzinha tem um significado.

Keka Simões – É um código, não é?

Arlindo da Silva – É um código deles lá.

Keka Simões – Onde ficam essas oficinas? Em todos...

Arlindo da Silva – Tem aqui... Essas preventivas têm em Costa Lacerda, Câmara, Valadares, Ouro Branco e em Vitória. A oficina de Tubarão faz a preventiva, não é? A corretiva é no trecho. Eu inverti aqui. No trecho, as corretivas. Quebrou um trem em Timbopéba, o pessoal lá de Lacerda resolve: vai lá com o caminhão munck, levanta o vagão, coloca outro rodeiro e põe o trem para rodar. Agora, pode o trem circular até Tubarão, sem problema nenhum com a circulação, com a segurança. Esse trem vai para Tubarão, chega lá e é destinado para a oficina. Aí também eu registrei... A gente trabalhava com SITRAM-VM⁴⁴. Mudou agora para Unilog⁴⁵. Unilog é novidade para nós, porque nós começamos a trabalhar com Unilog no dia 12 de janeiro. A gente vai cadastrar o vagão com defeito. Lá embaixo, automaticamente, o cara que vai fazer a descarga já sabe: esse vagão vai para a oficina. Foi para a oficina e só sai da oficina depois que o cara da oficina tirar aquele defeito no sistema. Aí ele libera para circular.

Keka Simões – Como é o nome do anterior, que você falou? Unilog?

Arlindo da Silva – SITRAM-VM. Era SITRAM-VM.

Keka Simões – SITRAM-VM.

Arlindo da Silva – SITRAM-VM era o sistema com o qual a gente trabalhava, o sistema de informação em que a gente colocava as informações da ferrovia: carregamento, peso, despacho, tudo. Hoje mudou para Unilog. A FCA começou com Unilog, primeiro.

Keka Simões – E que agora...

Arlindo da Silva – Agora padronizou para as três ferrovias da Vale.

Keka Simões – Qual é a outra ferrovia?

⁴⁴ Sistema de Informação de Tráfego da Vitória a Minas.

⁴⁵ Sistema de gestão de logística unificado da Ferrovia Centro-Atlântica, da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória a Minas.

Arlindo da Silva – É a FCA... Oh! A Ferrovia de Carajás.

Keka Simões – Como é o nome dela? Sabe?

Arlindo da Silva – Estrada de Ferro Carajás, EFC.

Keka Simões – Essas todas, mesmo a de Carajás... Você falou desse controle geral que é em Tubarão. Essas outras...

Arlindo da Silva – Não. Tubarão não. O CCO de Tubarão controla Vitória – Minas⁴⁶.

Keka Simões – Você sabe onde fica o controle dessas outras?

Arlindo da Silva – O de Carajás fica em São Luís⁴⁷. O da FCA fica em Belo Horizonte⁴⁸.

Keka Simões – Não existe um que conjugue os três? Eles são independentes?

Arlindo da Silva – Não. Eles são independentes. Nosso ROF é o mesmo, o sistema operacional é o mesmo. Mas a particularidade de cada ferrovia é uma, a geografia de uma é diferente da outra. Em Carajás é bitola larga, aqui é bitola métrica.

Keka Simões – Certo. Alguma coisa, Bernardo?

Bernardo Andrade – Não.

Keka Simões – Bom, em nome do Trem da Vale, eu gostaria de agradecer seu depoimento, que vai dar um contraponto muito interessante com o outro tipo de ferroviário com quem trabalhamos aqui, que são aqueles mais antigos. Você está trazendo o que há de mais moderno.

Arlindo da Silva – Aqueles antigos...

Bernardo Andrade – É uma outra bagagem. [riso]

Arlindo da Silva – ... se chegarem ao trem agora, até se assustam com o computador dentro da locomotiva [riso], com o computador de bordo, com a tecnologia. Eles até se assustam! [riso]

Keka Simões – É. Exatamente. A gente queria agradecer seu depoimento, que certamente vai ser muito importante para a nossa biblioteca⁴⁹. Muito obrigada.

Arlindo da Silva – Por nada.

Bernardo Andrade – Obrigado.

[Término da entrevista]

⁴⁶ Refere-se à Estrada de Ferro Vitória a Minas.

⁴⁷ Capital do Maranhão.

⁴⁸ Capital de Minas Gerais, onde se localiza a sede operacional da Ferrovia Centro-Atlântica.

⁴⁹ Biblioteca Infanto-Juvenil da Estação Ferroviária de Mariana.