

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** VR-HT-OP-002

**Entrevistado:** Paulo Toledo Ribas

**Local da entrevista:** Estação Ferroviária de Ouro Preto / Sala de Histórias

**Data da entrevista:** 29/08/2006

**Horário da entrevista:** 16h

**Duração da entrevista:** 58min44seg

**Equipe do Vale Registrar / História Oral:**

**Supervisão:** Jason Barroso Santa Rosa

**Subcoordenação:** Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

**Entrevistadores:** Elodia Honse Lebourg, Bernardo Alves de Brito Andrade  
(monitor)

**Gravação das entrevistas:**

**Coordenação:** Bellini Andrade (EMVIDEO)

**Produção:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Câmera:** Solano Soares (EMVIDEO)

**Equipamento utilizado:** Câmera digital MiniDV

**Transcrição:** Bernardo Alves de Brito Andrade

**Data da transcrição:** 25/09/2006

**Conferência de fidelidade:** Elodia Honse Lebourg

**Data da conferência:** 19/10/2006

**Pesquisa para notas de rodapé:** Elodia Honse Lebourg

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

## [Início da entrevista]

**Elodia Lebourg** – Vamos começar agora a entrevista e eu queria que o senhor falasse seu nome completo.

**Paulo Ribas** – Meu nome é Paulo Toledo Ribas.

**Elodia Lebourg** – Durante a entrevista, eu posso chamá-lo de Paulo?

**Paulo Ribas** – Pode.

**Elodia Lebourg** – Onde o senhor nasceu?

**Paulo Ribas** – Nasci em Rodrigo Silva<sup>1</sup>.

**Elodia Lebourg** – Quando?

**Paulo Ribas** – Nasci em três de março de 1925.

**Elodia Lebourg** – Qual é o nome dos seus pais?

**Paulo Ribas** – Miguel Teodoro de Toledo Ribas, e minha mãe, Elvira Marques de Oliveira Ribas. Alguma coisa assim.

**Elodia Lebourg** – Em que ela trabalhava?

**Paulo Ribas** – Ela era doméstica.

**Elodia Lebourg** – Dona de casa ou doméstica?

**Paulo Ribas** – Dona de casa, trabalhava em casa mesmo.

**Elodia Lebourg** – E o seu pai?

**Paulo Ribas** – Meu pai era alfaiate. Vivemos juntos pouco tempo, porque ele morreu novo, eu ainda não tinha cinco anos de nascido. Quando ele morreu, eu estava com quatro anos e pouco, um menino com dois anos e uma menina com dois dias.

**Elodia Lebourg** – Então, quantos irmãos o senhor tem?

**Paulo Ribas** – Por parte de pai, não tem mais nenhum, todos já morreram. Depois minha mãe se casou pela segunda vez, e eu tive um irmão e outra irmã. O resto também morreu. De irmão só nós dois; meu irmão até trabalhou no escritório daqui<sup>2</sup>.

**Elodia Lebourg** – No escritório da ferrovia?

**Paulo Ribas** – Da Leopoldina<sup>3</sup>.

**Elodia Lebourg** – Então, quantos irmãos o senhor teve por parte de pai?

---

<sup>1</sup> Distrito de Ouro Preto.

<sup>2</sup> Estação Ferroviária de Ouro Preto.

<sup>3</sup> Estrada de Ferro Leopoldina.

**Paulo Ribas** – Por parte de pai, eu e mais dois.

**Elodia Lebourg** – Depois sua mãe se casou novamente.

**Paulo Ribas** – Depois de uns dois anos e tanto da morte de meu pai, ela se casou pela segunda vez.

**Elodia Lebourg** – Vocês moravam onde?

**Paulo Ribas** – Em Rodrigo Silva mesmo.

**Elodia Lebourg** – Antes de ir para a ferrovia, o senhor trabalhou em algum outro local?

**Paulo Ribas** – Quando meu pai morreu, mamãe não tinha recurso nenhum, não é? O mais velho era eu e ficava tomando conta do menino de dois anos e da menina de dois dias. Eu ficava fingindo que estava tomando conta, mas não tomava conta nada, porque eu não sabia olhar nem a mim mesmo. Aí tinha de sair para trabalhar, para nos sustentar. Trabalhava um tempo para um... Conforme o dia, às vezes trabalhava duas, três horas para uma pessoa, passava para outra e outra, para ganhar uns trocadinhos para comprar alimentação para nós.

**Elodia Lebourg** – Mas o senhor trabalhava, especificamente, com o quê?

**Paulo Ribas** – Quando minha mãe se casou pela segunda vez, eu era muito novo, ainda não tinha sete anos. O marido dela era doente, sofria de reumatismo. Já ouviu falar disso, reumatismo? O braço encolhia, ficava agarrado no peito. Depois, tratando da coisa, passou para a perna, sofria muito, doía fundo e tudo. Com oito anos e pouco eu já estava trabalhando na enxada, para os outros. Porque ele não podia trabalhar, não tinha ganho nenhum, não tinha INPS<sup>4</sup>, não tinha nada. Mamãe trabalhava para um lado e eu para outro. Quando ele faleceu, eu estava com 12 anos, e o caderno de vendas ficava por minha conta, eu era o responsável. Ela trabalhava para me ajudar e eu trabalhava para ajudá-la. Era assim. Graças a Deus, ela trabalhou, rompeu a vida, com graça de pobre, mas rompeu direitinho e até hoje eu não parei de trabalhar, não. Depois trabalhei em lavra de topázio, não sei se você já ouviu falar. Estava lá tirando topázio... A gente tinha... Como é que chama, gente? A formação. Uma formação amarela, vermelha, roxa, e esmeril – eles falavam que era espelho de macaco... [inaudível] esse esmeril. Aí já sabia

---

<sup>4</sup> Instituto Nacional de Previdência Social, atual INSS, Instituto Nacional de Seguridade Social.

quais eram as veios. A gente ficava trabalhando nisso aí. Com 16, 17 anos mais ou menos, o negociante me chamou para trabalhar com ele no balcão...

**Elodia Lebourg** – Trabalhar onde?

**Paulo Ribas** – Balcão de compras e vendas. Ele era caixeiro... Eu não esqueço até hoje, eu fiquei lá três meses de experiência, e trabalhando para o outro também, onde já estava trabalhando. Ao fim desses três meses, ele me perguntou se eu não queria continuar lá. Eu falei: “Uai<sup>5</sup>, pelo que eu ganho lá fora, se o senhor pagar, eu continuo. Aí eu vou lá, aviso a ele o motivo e continuo aqui”. Ele ainda brincou comigo: “Uai, mas você ganha isso tudo?” Eu ganhava uma média de 10 cruzeiros por dia; naquela época, era rapazinho novo ainda e o salário era pequeno, não é? Aí ele falou: “Ah, isso eu não posso te pagar!” O nome dele era Juquito<sup>6</sup>. Eu falei: “Oh, se o senhor não pode pagar, menos que isso eu não posso ganhar, porque tenho família para tratar. Eu sou pequeno, novo, mas tenho família para tratar”. Com 18 anos eu tinha um metro e 44 de altura. Fui servir o Exército – era obrigatório – e não passei por falta de altura. Aí ele falou: “Esse rapaz aí vai sair e eu quero um para pôr no lugar dele. Mas para fazer tudo, trabalhar lá fora, no quintal – o que precisar – e aqui no balcão”. Eu falei: “Se o senhor me pagar ao menos 300 cruzeiros, eu venho”. Aí ele aceitou. O outro, de quem eu estava ganhando 250, não quis pagar mais do que isso. E ele, o Juquito, aceitou pagar os 300 cruzeiros, 300 mil réis. Não era cruzeiro, não; eram mil réis. Aí eu trabalhei 10 anos lá. Depois, quando saí, eu vim para a Central<sup>7</sup>.

**Elodia Lebourg** – Como você conseguiu o trabalho aqui?

**Paulo Ribas** – Aqui na Central?

**Elodia Lebourg** – Isso. Teve algum concurso?

**Paulo Ribas** – Não, concurso nenhum. Pedi... Não estava agradando continuar lá. Já tinha 10 anos, não é? A gente, com uma certa idade de serviço, punha uma certa regalia. E eu não tinha... Eles não queriam tirar... Outros que trabalhavam lá, casados, até com a família... A família deles e coisa, e ficavam martelando para me maltratar, para eu sair de lá, não é? Aí eu pedi que ele me demitisse. Ele falou: “Ó Paulo, eu sinto muito, mas não vou te dar a demissão,

---

<sup>5</sup> Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

<sup>6</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

<sup>7</sup> Estrada de Ferro Central do Brasil.

porque você faz muita falta aí”. Eu expliquei por que eu ia sair e ele falou: “Bom, então eu vou fazer o seguinte...” Lá eu trabalhava no balcão e tinha retiro de manhã – mexer com retiro, tirar leite de vaca, tudo isso eu fazia, não é? Aí ele arrumou uma pessoa para eu explicar como se tirava leite, como se acostumava com as vacas... Essa pessoa ficou um mês e não deu conta. Aí eu pedi para trabalhar na Central, não é? Não escolhi vaga em lugar nenhum, não. O chefe-de-estação<sup>8</sup> lá... Veio a admissão e... Como é que chama? O pedido que eu fiz a ele veio coincidindo... Não escolhi serviço, qualquer serviço braçal na Estação, na linha... Menos soca. Eu não quis trabalhar na soca não, porque tinha muito medo de sair à noite para a ronda<sup>9</sup> e tudo. Era muito medroso.

**Elodia Lebourg** – O senhor tinha qual idade nessa época?

**Paulo Ribas** – Eu estava com 18... Eu trabalhei lá quase 10 anos. Estava com 27, 26 para 27 anos.

**Elodia Lebourg** – Foi quando você veio trabalhar na ferrovia?

**Paulo Ribas** – Foi.

**Elodia Lebourg** – Qual posto você assumiu?

**Paulo Ribas** – Alinhamento de corte. Depois apareceram aquelas máquinas grandes, aquelas a diesel, como eles falavam, não é? E tinha corte em que elas não cabiam, tinha que cortar as pedras um bocado para elas passarem. Nós ficamos muito tempo no alinhamento de corte. Pegamos lá de Rio Acima<sup>10</sup> para cá, e outra por aqui, mesmo dentro dos túneis. Havia uns túneis meio apertados, e tinha que cortar também nas pedras. Aí acabou o alinhamento de corte e eles fizeram a alvenaria. Eles puseram uma turma na soca – turma de soca<sup>11</sup> – e nós fomos para a conserva de linha e alvenaria – mexia com bueiros, com construção de casa... Nessas casas aqui, nessas três casas, eu trabalhei nelas<sup>12</sup>. Aí eu aprendi a profissão.

**Elodia Lebourg** – Mas você começou trabalhando na área de cortes?

**Paulo Ribas** – De corte.

**Elodia Lebourg** – Depois você foi para a alvenaria.

---

<sup>8</sup> Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

<sup>9</sup> Serviço da Via Permanente, para verificação de ocorrências que ponham em risco a circulação dos trens.

<sup>10</sup> 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.

<sup>11</sup> Operação efetuada para adensar o material do lastro sob o dormente.

<sup>12</sup> Refere-se às três casas situadas ao lado da Estação Ferroviária de Ouro Preto, que eram utilizadas por seus funcionários.

**Paulo Ribas** – Alvenaria. Trabalhei como servente com os outros antigos... Mas eu tinha vontade de aprender, não é? Eu falei: “Eu não vou ficar como servente toda vida”. Comecei a olhar como eles trabalhavam, servia a eles e ajudava a assentar tijolo, rebocar, essas coisas, como fosse a vontade.

**Elodia Lebourg** – Na alvenaria, você fazia algum tipo de serviço específico da linha do trem?

**Paulo Ribas** – Fazia. Era mexer com os bueiros, tinha que fazer a conserva dos bueiros. Em outros lugares, fazer outros bueiros e coisa. E fui seguindo assim... Não é do seu tempo, não<sup>13</sup>... Na beira da linha, como daqui até Mariana, em vez dessa coisa aí, tinha lugar para fazer uma casa para conserva de linha, construir a casa e tudo...

**Elodia Lebourg** – Mas essa casa era usada para quê?

**Paulo Ribas** – Não, eles não pagavam aluguel, não.

**Elodia Lebourg** – Era para morar aqui...

**Paulo Ribas** – É. Nós mesmos viajávamos assim... Nós ganhávamos o dormitório para dormir, para cozinhar; fazia uma cobertura de um lado e punha a gente onde tinha água, perto de água limpa.

**Elodia Lebourg** – Mas então acontecia de vocês passarem dias longe de Ouro Preto?

**Paulo Ribas** – Ah, era uai! Dias e às vezes anos. Na minha área, de corte, eu quase nem conheci Ouro Preto, não. Terminou o serviço lá, eu vim para a alvenaria trabalhar aqui, onde fiquei muito tempo até terminar as casas. Depois nós fomos para Mariana fazer uma casa, também do mesmo tipo. Depois eu fui trabalhar... Na turma de conserva de bueiros, o encarregado não quis tomar conta; eu fiquei no lugar dele como encarregado. Foi assim um comando: “Você vai tomar conta daquilo ali e pronto”. Não adiantava falar que eu não queria. Eles falaram: “Ah, não quer, mas é você mesmo que vai ficar!” E tinha de ficar, não é? Daí nós fomos mexer com bueiros, essas linhas sujas... Como é que chama? Para lá de Mariana... Até esqueci como é que chama... Monsenhor Horta<sup>14</sup>, Ribeirão do Carmo<sup>15</sup>, fui até quase Ponte Nova<sup>16</sup>. Depois

---

<sup>13</sup> Referindo-se à entrevistadora Elodia Lebourg.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

que terminou essa linha, esse lugar onde a gente estava trabalhando, voltei para cá. Aí fui para Ponte Nova, fazer o serviço lá outra vez. De Ponte Nova, me mandaram para Itabirito<sup>17</sup>. Trabalhei em Itabirito por muito tempo, em um galpão que tinha perto da linha, não sei se ainda tem. Depois voltei para Ponte Nova outra vez. Depois eles me mandaram trabalhar em Burnier<sup>18</sup>. Quando veio a Leopoldina eu estava trabalhando em Burnier. De lá, eles me mandaram para Sabará<sup>19</sup>. O engenheiro daqui, Nominato<sup>20</sup>, gostava muito da gente – quando a pessoa era trabalhadora ele gostava – e tirou nossa turma para levar para Sabará, onde ele já estava comandando. Nós não estávamos querendo ir para lá, porque ficava muito longe de casa e o salário... Não era ruim, mas tinha época que apertava, família grande, não é? Ele falou: “Não, vocês vão para lá e vão ganhar uma diária”. Aí nós fomos e ficamos recebendo a diária mais de dois anos, quase. Depois o engenheiro de lá, um tal de Lindolfo<sup>21</sup> – é vivo ainda e até era filho do meu patrão da venda – ficou no lugar do Nominato e cortou nossa diária. Cortou e ele ia lá, mas não dava muito apreço. Era desses homens meio... Fazia pouco caso da gente que é menor, não é? Saía andando e coisa, não dava apreço, não. A gente acompanhava, mas não dava muito apreço, não tinha jeito. Chegou à época de me aposentar, eu pedi demissão e me aposentei. Conversei com o engenheiro, porque o engenheiro... **Elodia Lebourg** – O senhor fez um resumo, uma retrospectiva do seu trabalho. Eu queria perguntar a respeito dessa rotina de trabalho, quando o senhor ia para longe. O senhor falou que tinha dormitório: como era o dormitório e como funcionava?

**Paulo Ribas** – O dormitório era igual a esse carro<sup>22</sup> encostado aí. Tinha a máquina que nos pegava... Como chama, gente? Lastro, tinha o nome de lastro<sup>23</sup>. O lastro nos levava aonde fosse preciso. Chegava lá, desengatava a

---

<sup>16</sup> Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>21</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>22</sup> Refere-se aos vagões que estavam na parte externa da Estação.

<sup>23</sup> Trem em serviço das estradas de ferro no transporte de pedras britadas, cascalho ou saibro para lastro das linhas e também outros materiais de via.

linha, puxava a linha para um lado e fazia uma outra de... Aí empurrava o carro à mão, ligava, para voltar com ele para a outra linha e fechava lá.

**Elodia Lebourg** – Qual era o horário de trabalho de vocês?

**Paulo Ribas** – Na época eram oito horas de trabalho, das sete às quatro<sup>24</sup>. Depois nós começamos a reclamar: a gente trabalhava fora de casa e queria ir para casa no domingo, ou ir sábado e voltar domingo. Há tempo não ia para casa; chegava lá, tinha um menino doente e não podia dar atenção àquela criança. Aí nós pedimos e passamos a trabalhar hora e meia a mais todo dia – das seis às cinco e meia da tarde – para descontar o dia de sábado, para poder viajar na sexta-feira à noite, à tarde, e estar segunda de manhã no serviço. Ficamos por muito tempo nessa. Fui aposentar fazendo isso.

**Elodia Lebourg** – Mas, ao longo do dia, vocês tinham intervalo para descanso, horário do almoço, horário do café?

**Paulo Ribas** – Nosso horário de almoço era às 11 horas. Almoçava e pegava serviço às onze e meia, para dar desconto para a viagem também. E café, nós não tínhamos prazo de café, não. Quem levava seu cafezinho, ficava com a mão na ferramenta mesmo, bebia seu cafezinho e pronto.

**Elodia Lebourg** – Era a empresa que fornecia o almoço?

**Paulo Ribas** – Não. Nós levávamos a comida, o mantimento para cozinhar. Cada um levava uma marmita, um caldeirão, fazia tudo. E tinha o cozinheiro para cozinhar para nós. A comida não era boa, não; muito mal feita, era sim, uai! Porque pegava qualquer um lá, o que era mais asseadinho: “Você vai ficar cozinhando aí até aparecer outro”. E tinha que ficar, uai! Às vezes, experimentava um, não dava certo; tinha que pôr outro, não dava certo. Eu mesmo trabalhei na cozinha muito tempo, quando estive na área de alinhamento de corte. Entrou um encarregado enérgico, mas muito bom – ele já me conhecia –, e me pôs, lá em Ponte Nova, para cozinhar para 24 pessoas. Era muita coisa! As vasilhas eram todas separadas, não eram misturadas: eram 24 caldeirões de arroz, 24 caldeirões de feijão... Era assim. Aí pensei mais ou menos em mim: “Vou arrumar um caldeirão grande para cozinhar o feijão. Depois arrumo uma vasilha para despejar o feijão e temperá-lo”. Comecei a fazer, eles apoiaram e gostaram. Fiquei muito tempo na cozinha

---

<sup>24</sup> Das sete horas da manhã às 16 horas.

também, mas a gente sempre estava mudando de encarregado. Depois voltei para o batente de novo, e foi indo assim.

**Elodia Lebourg** – Como era no dormitório à noite? Tinha algum jogo que vocês jogavam, horários?

**Paulo Ribas** – Jogava um pouquinho, um tal de truço, esses jogos bobos, até chegar a hora de ir embora – embora para dormir, não é? Ir embora não tinha jeito, era longe de casa. Deitava cedo para levantar cedo. Jogava até ali pelas nove e meia<sup>25</sup>, 10 horas<sup>26</sup>. Depois a gente ia dormir, cada um na sua cama. A cama era de estaleiro, uma cama embaixo e outra em cima.

**Elodia Lebourg** – Quem fornecia essa cama era a ferrovia?

**Paulo Ribas** – Não, colchão e coberta, essas coisas, a gente que carregava...

**Elodia Lebourg** – Roupa de cama?

**Paulo Ribas** – Tudo a gente levava.

**Elodia Lebourg** – Tinha alguma norma para usar esse dormitório, algum horário máximo para entrar para dormir?

**Paulo Ribas** – Não, não tinha. Isso era critério dos colegas. Às vezes, alguns bebiam um golinho, chegavam mais tarde e tudo. Aí tinha que agüentar mão, tolerar aquilo tudo, não é? Se chegasse mais coisa, a gente fingia que estava dormindo, mas Deus é que sabe. É isso aí.

**Elodia Lebourg** – O senhor tinha direito a férias?

**Paulo Ribas** – Tinha direito, 30 dias no ano.

**Elodia Lebourg** – O que o senhor costumava fazer nesse período de férias, nas suas folgas?

**Paulo Ribas** – Quando eu aprendi a profissão, em vez de ficar trabalhando em casa, eu pegava biscate com outros. Tinha gente me esperando nas férias, quase todas as férias, e eu ia trabalhar para eles. Gostavam do meu serviço.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de trabalho o senhor fazia?

**Paulo Ribas** – Serviço de alvenaria mesmo: assentar tijolo, fazer alicerce, rebocar, essas coisas.

**Elodia Lebourg** – Além disso, a ferrovia oferecia algum benefício para o senhor e sua família?

---

<sup>25</sup> Vinte e uma horas e 30 minutos.

<sup>26</sup> Vinte e duas horas.

**Paulo Ribas** – Ó... Eu ainda era operário de obra, ainda não tinha 10 anos de coisa. Trabalhei muitos anos como operário de obra. Não sei por que eles foram ficando sempre para trás... Nesse meio tempo, o governo deu mais atenção para os filhos. A gente tinha muitos filhos. Para cada filho novo, ele dava 50 cruzeiros por mês, o que nos ajudava muito. Depois nós passamos para a CLT<sup>27</sup>... Aí foi cortado. Deu uma quebra medonha no ganhome... Nessa época, eu devia ter uns seis filhos. Primeiro, vieram as duas filhas gêmeas... Eles custaram a acreditar que eram duas filhas, porque, em uma, eu pus o nome de Maria Nazaré; na outra, Nazaré Maria. Aí pediram a certidão de nascimento, mandei e tudo, pediram de novo, não queriam acreditar. Depois se conformaram, me deram os parabéns e tal e começaram... Aí já foi uma ajuda boa: em vez de 50, eram 100 cruzeiros, não é? Mas a gente gastava até mais do que isto. Depois veio o outro filho e ganhava também... Agora, os últimos, não; para os últimos já tinha cortado essa ajuda.

**Elodia Lebourg** – Tinha algum benefício médico, vocês tinham algum plano?

**Paulo Ribas** – Tinha, tinha um médico da Rede<sup>28</sup> que tratava aqui, Doutor Orlando<sup>29</sup>.

**Elodia Lebourg** – A família podia consultar ou só os ferroviários?

**Paulo Ribas** – Podia, podia todo mundo, esposa e filhos. Para a gente consultar, vinha aqui. Outra hora era em separado... Se precisasse de uma licença, alguma coisa... Era em Lafaiete<sup>30</sup>. Lafaiete para tirar licença. Até era o Doutor José<sup>31</sup>.

**Elodia Lebourg** – O senhor se lembra de outros cargos que existiam na ferrovia?

**Paulo Ribas** – Cargo?

**Elodia Lebourg** – Cargo, outras funções?

**Paulo Ribas** – Ó, eles me puseram para tomar conta da turma um punhado de vezes, mas nunca ganhava diferença, não. Cheguei a tomar conta de turma mais de três anos.

---

<sup>27</sup> Consolidação das Leis do Trabalho.

<sup>28</sup> Rede Ferroviária Federal S/A.

<sup>29</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>30</sup> 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.

<sup>31</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

**Elodia Lebourg** – E o que mudou no seu trabalho? Antes você trabalhava na alvenaria; de repente você teve que tomar conta dos seus colegas. Tinha um nome para essa função que você passou a desempenhar?

**Paulo Ribas** – Tinha, tinha. Encarregado.

**Elodia Lebourg** – Como encarregado o que mudou?

**Paulo Ribas** – Para mim nada. Eu não melhorei nada.

**Elodia Lebourg** – Mas tinha funções novas?

**Paulo Ribas** – Não, que eu saiba não.

**Elodia Lebourg** – Além disso, quais outros trabalhos havia na ferrovia? O senhor se lembra de mais algum?

**Paulo Ribas** – Não... Conserva, alvenaria, tudo era coisa de manutenção da Rede mesmo, não é?

**Elodia Lebourg** – Mas eram muitos funcionários?

**Paulo Ribas** – Ah, na Central eram muitos... A Central era o melhor serviço que tinha antigamente.

**Elodia Lebourg** – Como assim?

**Paulo Ribas** – Se alguém entrava para a Central, não saía, ficava toda vida lá, empregado. Só se você fosse malandro demais, bebedor ou assassino...

**Elodia Lebourg** – Você saberia contar o número aproximado de funcionários?

**Paulo Ribas** – Não. Contar como? Como era hoje?

**Elodia Lebourg** – Não, quantos funcionários? Porque você falou que eram muitos funcionários e eu queria saber quantos mais ou menos.

**Paulo Ribas** – Ó, aqui mesmo... O último mestre-de-linha<sup>32</sup> que trabalhou aqui foi João Roxo. O sobrenome dele eu não sei; todo mundo o tratava de João Roxo... Ele era encarregado, depois passou para mestre-de-linha. Era um bom encarregado, não mandava ninguém para a rua<sup>33</sup>. Esses que são meio coisa, a gente sempre ficava meio... Tinha a turma de ferraria, com os ferreiros e o chefe; tinha a carpintaria com o chefe-de-carpinteiro, o mestre-carpinteiro... Vinha na... Como chama, gente? Na ferraria também tinha o mestre e tinha o encarregado. Todos eles tinham... Igual à linha, tinha o encarregado e os mestres. O nosso setor era separado e também tinha o mestre-de-obra e os encarregados, diversos encarregados. Não era só um encarregado; a turma

---

<sup>32</sup> Profissional responsável por comandar as equipes de um determinado trecho.

<sup>33</sup> No sentido de que o encarregado não demitia ninguém.

era muito grande e cada um pegava uma turma de uns dez aí. O mestre-de-obra era o mandante, dava ordens para os encarregados de obra, que transmitiam para nós o que tínhamos que fazer, o que não tínhamos... Era assim.

**Elodia Lebourg** – Existia algum tipo de regulamento ou norma que vocês tinham que seguir como funcionários?

**Paulo Ribas** – De quê?

**Elodia Lebourg** – Existiam normas de conduta dentro do trabalho?

**Paulo Ribas** – Ah, isso existia... Quase todo serviço exige estas normazinhas, não é?

**Elodia Lebourg** – O senhor se lembra de alguma?

**Paulo Ribas** – Não... Graças a Deus, sempre procurei, apesar de ser muito... Toda vida eu fui muito nervoso e respondia tudo ao pé da letra, não deixava passar, não. Se me chamava atenção... Ficava escutando quando alguém estava me chamando atenção. Se eu visse que não tinha nada, respondia também ao pé da letra. Não ficava com raiva, mas respondia. Toda vida eu fui assim.

**Elodia Lebourg** – Para um funcionário que não obedecesse às regras, tinha alguma penalidade?

**Paulo Ribas** – Ninguém queria ficar com ele na turma, não é? Aí você mudava de turma, botava ele em uma turma, outro ano em outra turma, sempre era assim. Ficava de déu em déu. Não podia mandar... Não mandava embora, mas ficava de déu em déu.

**Elodia Lebourg** – Vocês usavam algum tipo de uniforme?

**Paulo Ribas** – Não. Uniforme, no princípio, eles mandaram... Não usamos porque era o seguinte: a Central não dava para a gente, dava só a ordem. Então, uma época eu tinha que andar com casquete, e a roupa era do tipo do casquete. Tudo às nossas custas. Depois, na véspera de deixar aqui e coisa, não teve reclamação nem nada, acabou a...

**Elodia Lebourg** – Eu queria fazer umas perguntas agora sobre a Estação de Ouro Preto. O senhor saberia me dizer como era o espaço físico da Estação? Como era o prédio, se tinham muitas construções?

**Paulo Ribas** – Toda vida eu conheci a Estação desse jeito mesmo. Uma parte aqui era armazém, fornecia para nós os mantimentos, não é? Eu comprava

aqui. Aquela parte adiante era... Trabalhava uma pessoa lá – como é que chama, gente? – que recebia a mercadoria. Aqui no armazém, aqui mesmo, tinha... Era mais demorado, porque ia para lá... E havia diversos chefes, agentes<sup>34</sup>... Uns eram agentes, outros eram... Como chama, gente? Conferentes<sup>35</sup>, outros eram conferentes. Aqueles mais velhos depois passavam a ser chefes dos agentes. Tinha manobreiro<sup>36</sup> na linha e os guarda-chaves<sup>37</sup>. Era muita gente! Porque dia e noite ficavam por aquela conta, não é? Eles ficavam mudando, cada um trabalhava em um turno só, era um turno só...

**Elodia Lebourg** – Qual era o horário de funcionamento da Estação?

**Paulo Ribas** – A Estação aqui... Não era toda Estação... Era dia e noite. Não eram todas, não. Como aqui trabalhava... Aqui tinha... Por aqui não tinha carro, caminhão nem nada para manobrar essas coisas; tinha que mudar...

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou a respeito desses armazéns de importação e de exportação. O que eles importavam e exportavam?

**Paulo Ribas** – Olha, para aqui principalmente vinha tudo de fora. Em Ponte Nova tinha a usina de açúcar<sup>38</sup>, que distribuía para diversos lugares. Depois acabou a usina de açúcar.

**Elodia Lebourg** – Algum funcionário específico trabalhava nesse armazém?

**Paulo Ribas** – Aqui mesmo?

**Elodia Lebourg** – Sim.

**Paulo Ribas** – Tinha, porque aqui era mais desenvolvido, não é? Ficava sempre nesse serviço mais fácil. Mais desenvolvido...

**Elodia Lebourg** – Como a Estação, os armazéns funcionavam o dia todo também?

**Paulo Ribas** – Funcionavam o dia todo.

**Elodia Lebourg** – Se chegasse uma mercadoria à noite poderia descarregar?

**Paulo Ribas** – Descarregava.

**Elodia Lebourg** – Para carregar também?

**Paulo Ribas** – Também.

---

<sup>34</sup> Agentes-de-estação, profissionais responsáveis pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

<sup>35</sup> Profissionais responsáveis por conferir os bilhetes de passagem.

<sup>36</sup> Profissional responsável por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

<sup>37</sup> Profissionais responsáveis por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

<sup>38</sup> Do século XIX até meados do século XX, Ponte Nova destacou-se pela fabricação de açúcar e pela existência de usinas e engenhos destinados a esse fim.

**Elodia Lebourg** – Certo. O senhor falou que chegava de tudo...

**Paulo Ribas** – De tudo: sabão, açúcar, arroz, feijão, era de tudo mesmo que vinha para cá. Chegava à Estação e tinha que descarregar; aqui pegava um caminhãozinho e entregava nos armazéns.

**Elodia Lebourg** – Essa mercadoria já chegava para um dono específico ou era vendida aqui?

**Paulo Ribas** – Não. Específico.

**Elodia Lebourg** – Eram os comerciantes?

**Paulo Ribas** – Os negociantes faziam o pedido. Por exemplo, iam comprar em Belo Horizonte, já faziam o pedido e mandavam para Ouro Preto, para Cachoeira<sup>39</sup>... Era assim. Em Cachoeira não tinha linha de ferro, mas tinha Dom Bosco<sup>40</sup>; pegavam em Dom Bosco para levar para Cachoeira. Era tudo assim.

**Elodia Lebourg** – Existia um prazo máximo para esses produtos ficarem estocados?

**Paulo Ribas** – Tinha, tinha. Se passasse do prazo marcado, tinha que pagar estadia...

**Elodia Lebourg** – Uma espécie de multa?

**Paulo Ribas** – É, ficava aí... Se o pessoal viesse e não tivesse tempo de tirar no prazo marcado, ficava pagando estadia, até no outro dia. No outro dia eles vinham, pegavam o resto; se ainda não desse, tinha estadia outra vez. Não era fácil, não! Tinha que pagar mesmo.

**Elodia Lebourg** – Alguém trabalhava na segurança da Estação, tomando conta desses armazéns?

**Paulo Ribas** – Não, não. Eram os próprios chefes e trabalhadores que tomavam conta.

**Elodia Lebourg** – Quanto às casas que pertenciam à Estação, o senhor sabe me dizer quantas existiam na época em que o senhor trabalhou?

**Paulo Ribas** – Ah, não sei explicar isso... Quantas casas, não... Aqui mesmo tem um punhado. Essas casas, quase todas pertenciam à Estação, empregados da Central. Mesmo fora também. Daqui até Mariana, nesses

---

<sup>39</sup> Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

<sup>40</sup> Colégio Dom Bosco, localizado em Cachoeira 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.

lugarzinhos onde tinha a conserva... Por exemplo, conserva era de sete em sete quilômetros. Então tinha uma casa para o povo tomar conta do serviço, para morar e tudo...

**Elodia Lebourg** – Quem morava nessas casas?

**Paulo Ribas** – Sempre quem morava eram os pobres dos trabalhadores mesmos...

**Elodia Lebourg** – Quando as casas eram aqui na cidade, eles podiam morar com a família?

**Paulo Ribas** – Podiam se desse para morar e pegar serviço às sete horas nesse lugar. E tinha a conserva... Tinha também a ronda que ia até... Tinha o trem da noite, que passava à meia noite – eles falavam que era noturno. Quando passava o noturno, tinha que dar sinal com o lampião; o maquinista<sup>41</sup> via e podia passar o noturno. Aí a turma da ronda voltava para casa.

**Elodia Lebourg** – Você já entrou em alguma dessas casas? Como elas eram? Eram iguais por dentro?

**Paulo Ribas** – Era tudo rebocada e pintada. Só. Forradinha...

**Elodia Lebourg** – Como eram os cômodos? Eram casas grandes?

**Paulo Ribas** – Os cômodos? Cada um era uma média de três por três<sup>42</sup>, mais ou menos, onde cabia...

**Elodia Lebourg** – Os funcionários moravam de graça? Ou eles...

**Paulo Ribas** – Era de graça. A Central não cobrava, não. Nunca cobrou.

**Elodia Lebourg** – Por que alguns funcionários podiam morar lá e outros não? Eram funcionários que vinham de fora?

**Paulo Ribas** – É, eles davam preferência para quem vinha de fora. Se tivesse casa para eles morarem, eles davam para morar. Agora, quem morasse perto não queria ficar onde nem tinha luz nem nada. Eles não queriam ficar morando lá, não é?

**Elodia Lebourg** – O senhor chegou a morar em alguma dessas casas?

**Paulo Ribas** – Não.

**Elodia Lebourg** – Mas conheceu colegas de trabalho que moravam?

**Paulo Ribas** – Não, no nosso serviço de alvenaria não. Porque lá tinha o dormitório, não é? Para onde a gente ia, levava o dormitório.

---

<sup>41</sup> Profissional responsável por operar a locomotiva.

<sup>42</sup> Três metros quadrados.

**Elodia Lebourg** – Esse dormitório era um dormitório móvel? Vocês podiam levá-lo de um lugar para outro?

**Paulo Ribas** – Podíamos, no lastro, não é? Como eu te falei: o lastro nos levava para aquele lugar...

**Elodia Lebourg** – Então, sempre o mesmo dormitório era deslocado?

**Paulo Ribas** – Era.

**Elodia Lebourg** – Como se fazia a limpeza desse dormitório? Vocês mesmos eram responsáveis ou tinha alguém específico?

**Paulo Ribas** – Para a limpeza, nós éramos responsáveis. Se precisasse dar uma pintura ou coisa, a gente era responsável.

**Elodia Lebourg** – Sobre o trem, quais eram os tipos de trem que trafegavam aqui neste trecho?

**Paulo Ribas** – Tipo de trem? Tinha um que saía cedo de Ponte Nova para Mariana. Saía daqui às sete horas da manhã e chegava a Belo Horizonte às 11 horas. E tinha um que vinha de lá para cá também... Era tratado de expresso das 10: passava em Rodrigo Silva<sup>43</sup> às 10 horas e chegava aqui onze e pouco. Ele até trazia os meninos para a escola, porque tinha uma escola e coisa... Os meninos ganhavam 75% de abatimento. Aí, quem não coisa, podia estudar aqui.

**Elodia Lebourg** – Então esses trens transportavam passageiros?

**Paulo Ribas** – Só passageiros.

**Elodia Lebourg** – Como era o interior desses trens? O senhor já andou em um deles?

**Paulo Ribas** – Já, muito...

**Elodia Lebourg** – Sabe me dizer como era?

**Paulo Ribas** – Sei. Era a mesma coisa desse trem, só que tinha primeira e segunda classe. Aí só tem segunda classe, não é? Esse, da Vale<sup>44</sup>, só tem segunda classe. O nosso tinha primeira e segunda. Pessoa que queria viajar mais barato um pouco comprava de segunda classe. Agora, os outros compravam de primeira. Como nós éramos da Central, eles nos davam o

---

<sup>43</sup> Por Rodrigo Silva passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

<sup>44</sup> O entrevistado refere-se aos vagões do Trem da Vale.

passe de segunda. Mas, às vezes, a gente ia na primeira, porque a primeira estava vazia e aproveitava e ficava...

**Elodia Lebourg** – Mas qual era a diferença entre a primeira classe e a segunda?

**Paulo Ribas** – Ah, a primeira<sup>45</sup> classe era inferior um pouco. Lugar de sentar era todo de madeira. Na primeira classe era poltrona, bem arrumadinha. Mas era a mesma coisa.

**Elodia Lebourg** – E tinha banheiro no trem?

**Paulo Ribas** – Todo carro tinha banheiro.

**Elodia Lebourg** – E vagão-restaurante?

**Paulo Ribas** – Hein?

**Elodia Lebourg** – Vagão-restaurante? Tinha algum vagão para as pessoas se alimentarem?

**Paulo Ribas** – Por exemplo, perto da plataforma tinha, no lugar da plataforma tinha o banheiro<sup>46</sup>.

**Elodia Lebourg** – O banheiro? Certo. No caso dos trens de carga, como eram esses vagões?

**Paulo Ribas** – Tudo de ferro, bem resistente, não é? Eles só tinham as duas portas de entrada.

**Elodia Lebourg** – Eram fechados?

**Paulo Ribas** – Eram, andavam fechados. Eram abertos só para fazer o carregamento. Mas era tudo fechado... E como a linha aqui era muito acidentada, os manobreiros, os guarda-freios<sup>47</sup> andavam por cima dos carros. Às vezes, a máquina estava farofando e era muito perigoso.

**Bernardo Andrade** – O senhor falou que a máquina estava farofando?

**Paulo Ribas** – Era quando a máquina estava correndo muito, não é?[risos] Eles tinham que correr, às vezes, para apertar os freios, para não deixar disparar. Era por isso.

**Elodia Lebourg** – Quais funcionários da ferrovia andavam no trem?

**Paulo Ribas** – Ah, isso eu não sei explicar! Era muita gente, uai!

**Elodia Lebourg** – Certo. E o...

---

<sup>45</sup> O entrevistado se confundiu neste ponto, já que a classe inferior seria a segunda.

<sup>46</sup> O entrevistado deu continuidade à resposta da pergunta anterior.

<sup>47</sup> Profissionais que vigiam os freios dos carros nas linhas das ferrovias.

**Paulo Ribas** – Em Mariana mesmo tinha o maior pátio de pessoal, porque era lugar de... Antigamente, tinha o manobreiro, fazia a manobra tudo... Isso eu não sei explicar, não.

**Elodia Lebourg** – O senhor sabe me dizer se aqui na Estação, ou no próprio trem, tinha algum sinal que identificava a chegada ou a partida dele? Um apito, um sino?

**Paulo Ribas** – Ah, todos tinham um sinal de lá e outro de cá... Quando ele ia chegando, ele apitava para dar sinal e diminuía também a velocidade, para o guarda-chave fazer a chave para o trem passar.

**Elodia Lebourg** – Então era um sinal que o maquinista fazia?

**Paulo Ribas** – É. Ele fazia o sinal apitando a máquina.

**Elodia Lebourg** – Você sabe se as pessoas na cidade entendiam esse sinal, sabiam que era o trem chegando ou partindo?

**Paulo Ribas** – Não. Podiam saber pela pessoa vindo, saber mais ou menos a direção em que o trem vinha ou que saía. Mas não tinha sinal diferente, porque... Se tivesse um chegando, o outro que estivesse saindo não dava sinal, não sabia qual estava chegando nem saindo<sup>48</sup>. Agora, os trens de passageiro, sabia-se pelo horário, não é? “Trem das 10 está saindo”, porque tinha aquele horário. “Está chegando também o trem das...” Tinha o das 10, o das sete, tinha o das três e pouco<sup>49</sup>, que chegava lá onde eu morava às quatro horas mais ou menos<sup>50</sup>.

**Elodia Lebourg** – Lá onde?

**Paulo Ribas** – Onde eu morava, em Rodrigo Silva. Eu era de lá. E tinha o noturno. O noturno passava à meia-noite mais ou menos, não é? E tinha também... Nós tratávamos de trem da noite: saía de Belo Horizonte às quatro e pouco e chegava aqui às nove e tanto da noite... Esse era de passageiro também.

**Elodia Lebourg** – O trem de carga tinha horário específico?

**Paulo Ribas** – Não, este não tem horário... O horário é o seguinte... Entre o horário dos passageiros, não é? Porque não podia soltar um passageiro e

---

<sup>48</sup> O entrevistado refere-se a duas locomotivas.

<sup>49</sup> Mais ou menos às 15 horas.

<sup>50</sup> Mais ou menos às 16 horas.

deixar o de carga para trás. Não podia soltar o de carga e deixar o de passageiro também. Tinha que esperar o horário.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de problema ou acidente era comum acontecer com o trem ou na própria linha do trem?

**Paulo Ribas** – Existia muito tipo de acidente. Mesmo aqui para cima, eu lembro que teve um trem, um cargueiro de açúcar... O guarda-freio, o maquinista e o auxiliar-de-maquinista<sup>51</sup> morreram todos queimados. Chegou na volta, o trem descarrilou, tombou tudo e pegou fogo. Foi tirar o pessoal já todo torrado, queimado. Agora, esses acidentes de descarrilamento leve, isso não dava... Era difícil dar acidente, acidente de morte.

**Elodia Lebourg** – Mas em alguma época isso acontecia mais?

**Paulo Ribas** – Acontecia mais em tempo de chuva.

**Elodia Lebourg** – Por quê?

**Paulo Ribas** – Porque a terra fica mais macia, a linha abria um bocado e abaixava... Como é que chama? Abaixava...

**Bernardo Andrade** – Queda de barreira?

**Paulo Ribas** – Hein?

**Bernardo Andrade** – Queda de barreira?

**Paulo Ribas** – Não, não é queda de barreira, não. A terra ficava macia e a linha afundava com um pouco de tempo. Com qualquer coisa o carro saía da linha, não é? Os rondantes não carregavam ferramenta, mas davam sinal ou indicavam onde a linha estava meio ruim, para que os maquinistas passassem devagar, para não passar depressa, porque o trem corria o risco de tombar. Aí tinha que passar mais devagar um pouquinho. Mesmo se descarrilasse não dava... Isto aconteceu comigo, aconteceu comigo muitas vezes também.

**Elodia Lebourg** – Aqui na região, em algum trecho específico da linha tinha mais acidentes?

**Paulo Ribas** – Ah, tem! Onde tem mais curva, não é? Em uma curva mais apertada é mais perigoso. Agora, na reta não é tão perigoso. Ainda mais aqui, que é muito acidentado, dava muito acidente.

**Bernardo Andrade** – E aqui, onde era esse trecho mais perigoso?

---

<sup>51</sup> Profissional responsável por auxiliar o maquinista em funções complementares ao seu serviço.

**Paulo Ribas** – Bom, perigoso aqui é todo lugar onde tem muita curva apertada. O trem tem de diminuir um pouco a velocidade. Como eu falei, onde tombou esse vagão com açúcar – dois ou três vagões de açúcar, superlotados, que queimou todo – era uma curva meio assim ó<sup>52</sup>, fazia meio assim. Acho que lá tinha placa de velocidade. Até me lembro do nome de um deles: chamava-se Vilela<sup>53</sup>. Morreu queimado, com os dentes arreganhados, coitado! Queimou tudo, não é? Acabou, e o dente ficou arreganhado. Eles o pegaram queimado e o colocaram deitadinho naquelas caixas de bacalhau desse tamanho assim<sup>54</sup>.

**Elodia Lebourg** – Isso foi um acidente porque o trem descarrilou e pegou fogo...

**Paulo Ribas** – Pegou fogo. Ele era maquinista, não pegava... Antigamente, era locomovido com fogo mesmo, não é? Aquilo caiu, pegou fogo em tudo e ele não pôde sair, não teve tempo de sair. Morreu no meio do açúcar.

**Elodia Lebourg** – Ainda sobre o trem, como era feita a manutenção da linha, para evitar esse tipo de acidente? Era uma coisa constante? Vinha gente de fora?

**Paulo Ribas** – Não, eram os próprios do lugar mesmo. A conserva de linha era para isto mesmo: conservar a linha, onde ela tivesse... Quando não era... Eles sabiam mais ou menos quando a linha estava dando baque, a gente prestava atenção quando ela... Às vezes, o mestre-de-linha viajava no último vagão do carro de passageiro, olhando da plataforma se a linha estava ruim. Aí ele mandava recado para os encarregados da conserva, que vinham e conservavam e tudo. O rondante também olhava onde a linha estava ruim, para ir consertar, porque às vezes estava trabalhando em outro lugar e a linha atrapalhava em um lugar diferente, não é? Eles tinham que ir lá, largar lá para vir dar manutenção no lugar. Era isso.

**Elodia Lebourg** – Aqui, na Estação, que tipo de pessoa ficava esperando o trem? As pessoas vinham aqui para receber quem estava chegando de viagem, as mercadorias? Como era isso?

**Paulo Ribas** – Para receber o pagamento?

---

<sup>52</sup> O entrevistado mostra com as mãos o formato da curva.

<sup>53</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>54</sup> O entrevistado mostra com as mãos o tamanho aproximado.

**Elodia Lebourg** – Não, para receber as pessoas, as pessoas da própria cidade?

**Paulo Ribas**<sup>55</sup> – Das pessoas eu sei. Do lado de lá, entrando, do lado esquerdo ficava o agente-de-estação. Nessa roleta aqui ficava o manobreiro, que pegava a passagem lá... Chegava e mostrava, o manobreiro mandava entrar e ficava aí esperando.

**Elodia Lebourg** – Quem vinha para se despedir de algum viajante podia entrar também?

**Paulo Ribas** – Pedindo licença, podia. Explicava por que e aí podia. Do contrário, não. Tinha que pedir licença.

**Elodia Lebourg** – O preço do bilhete para viajar era muito alto?

**Paulo Ribas** – Não, a passagem era barata, não era cara, não. Agora é que ficou cara. Mas o preço era conforme a distância, não é? Cinco cruzeiros, cinco mil réis – eram mil réis –, um mil réis, era assim.

**Elodia Lebourg** – Quem vendia essas passagens? Elas só eram vendidas aqui dentro?

**Paulo Ribas** – É. Deviam ser os chefes mais antigos que arrumavam as passagens, traziam para mandar para as estações, distribuía nas estações.

**Elodia Lebourg** – Só podia pegar o trem na Estação?

**Paulo Ribas** – Só na Estação.

**Elodia Lebourg** – Em alguma parada isso podia ser feito?

**Paulo Ribas** – Não, não tinha parada. Agora, como nós trabalhávamos fora, tínhamos que viajar... Onde não tinha Estação perto, aí o trem dava uma paradinha, para nós pularmos e sairmos. Só para isso. Do contrário não.

**Elodia Lebourg** – Existia algum comércio dentro do trem?

**Paulo Ribas** – Existia. O comércio era o seguinte... Aqui mesmo tinha um que gostava muito de vender geléia. Os filhos dele já morreram. Até se chamava Zé Geléia<sup>56</sup>. Ele fabricava geléia e, no trem, ia vendendo uma fatiazinha assim para você provar. Fazia aquela farra toda! Ia daqui a Ponte Nova, voltava; ia para Belo Horizonte, voltava, sempre vendendo geléia dentro do trem.

**Elodia Lebourg** – Senhor Paulo, quando o senhor se aposentou?

**Paulo Ribas** – Hein?

---

<sup>55</sup> O entrevistado não respondeu à pergunta.

<sup>56</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

**Elodia Lebourg** – Quando o senhor se aposentou?

**Paulo Ribas** – Em 1980.

**Elodia Lebourg** – Depois de quanto tempo de ferrovia?

**Paulo Ribas** – Vinte e cinco anos de ferrovia. Eu trabalhei 10 anos no armazém e completei o tempo na ferrovia.

**Elodia Lebourg** – Como foi isso? Sentiu muita falta do trabalho?

**Paulo Ribas** – Como é que é?

**Elodia Lebourg** – Você sentiu muita falta do trabalho quando se aposentou?

**Paulo Ribas** – Não. Eu senti muita falta dos colegas, não é? Dos colegas a gente sente falta, sim. Colegas, mesmo os chefes, uns chefes bons, engenheiros às vezes bons, tratavam a gente bem. A gente sente falta deles todos.

**Elodia Lebourg** – E o que o senhor sentiu quando a ferrovia foi paralisada?

**Paulo Ribas** – Oh, eu não... Eu ainda era empregado quando ela foi paralisada. Em 1975 a Central foi vendida para a CLT<sup>57</sup>. Depois de lá, eu já estava aposentado há bem tempo, aí parou. A gente sentiu a falta dos trens, de tudo, não é? Era muito movimento que tinha. Agora não tem movimento nenhum.

**Elodia Lebourg** – Agora que o trem está voltando a funcionar, o senhor já veio ver a Estação? Já andou no trem?

**Paulo Ribas** – Não, ainda não andei. Eu quase não agüento andar, por causa das minhas pernas, que doem muito. Fico mais quieto em casa.

**Bernardo Andrade** – O que o senhor achou do trem ter voltado?

**Paulo Ribas** – Hein?

**Bernardo Andrade** – O senhor gostou do trem ter voltado?

**Paulo Ribas** – Se eu gostei? Claro, uai! O trem tem que voltar. Eu queria que fosse até mais adiante. [risos] Diminuir um bocado dos ônibus, porque aí dá menos acidente e a coisa aqui era muito mais barata, uai! Frete aqui era baratinho. Agora você vai pegar o trem para Belo Horizonte... Frete de caminhão: vem tudo pela metade e a um preço absurdo. E aqui era tudo baratinho. Nós viajávamos, eu principalmente, e tínhamos 75%... Hora de serviço não pagava nada, porque estava viajando a serviço, não é? Família

---

<sup>57</sup> O entrevistado se confundiu, pois a Central do Brasil passou para a Rede Ferroviária Federal S/A.

tinha os 75%, a gente tinha uma vantagem boa. Hoje, não. Hoje, se a gente quiser ir para Belo Horizonte, tem de pagar adiantado ali.

**Elodia Lebourg** – Senhor Paulo, a gente está finalizando a nossa entrevista e eu gostaria de perguntar o que o senhor achou de ter participado do Vale Registrar, dando seu depoimento?

**Paulo Ribas** – Eu gostei porque a gente passa umas horas mais alegres, não é? Apesar de eu estar vacilando muito, porque o derrame que tive atrapalhou um pouquinho a memória. Mas eu gostei muito, graças a Deus!

**Elodia Lebourg** – O projeto agradece a sua participação. Muito obrigada.

**Paulo Ribas** – Nada a agradecer. Precisando, estou aí às ordens, não é?

**[Término da entrevista]**