

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** VR-HT-OP-003 A / B

**Entrevistado:** Fábio Gonçalo Baudson

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

**Data da entrevista:** 26/09/2006

**Horário da entrevista:** 9h30min

**Duração da entrevista:** Tempo total: 1h14mim30seg –

DVD / A: 1h01mim08seg – DVD / B:13mim22seg

#### **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:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Equipamento utilizado:** Câmera digital MiniDV

**Transcrição:** Bernardo Alves de Brito Andrade

**Data da transcrição:** 20/10/2006

**Conferência de fidelidade:** Elodia Honse Lebourg

**Data da conferência:** 30/10/2006

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

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

**[Início da entrevista]**

**[DVD A]**

**Elodia Lebourg** – Bom dia.

**Fábio Baudson** – Bom dia.

**Elodia Lebourg** – Eu gostaria que o senhor nos falasse seu nome completo.

**Fábio Baudson** – Meu nome é Fábio Gonçalo Baudson.

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

**Fábio Baudson** – Em Ouro Preto, Minas Gerais.

**Elodia Lebourg** – Quando?

**Fábio Baudson** – Em 10 de janeiro de 1932.

**Elodia Lebourg** – Como se chamavam seus pais?

**Fábio Baudson** – Argemiro Baudson e Antônia Baudson.

**Elodia Lebourg** – Em que eles trabalhavam?

**Fábio Baudson** – Meu pai era empresário.

**Elodia Lebourg** – Empresário de quê?

**Fábio Baudson** – Mexia com pedras preciosas.

**Elodia Lebourg** – Aqui em Ouro Preto?

**Fábio Baudson** – Não, em Ouro Preto não. Esteve trabalhando no Rio<sup>1</sup> e no exterior, Argentina e Uruguai. Depois, ele tornou a trabalhar em São Paulo<sup>2</sup>.

**Elodia Lebourg** – E sua mãe?

**Fábio Baudson** – Minha mãe é falecida e era casada pela segunda vez. Ela vivia com ele, não é? Cuidava da casa, cuidava dos filhos.

**Elodia Lebourg** – Como vocês vieram para Ouro Preto?

**Fábio Baudson** – Minha mãe morreu com 25 anos de idade. Depois da morte da minha mãe, meu pai ficou sem saber o que fazer, com quatro crianças pequenas – somos quatro irmãos. Meu avô, que morava aqui em Ouro Preto, nos apanhou e nos criou, deu-nos a educação. Nessa época, meu pai se casou pela segunda vez e constituiu uma outra família. Mais uns 10, 15 anos, faleceu a segunda esposa. Na época, ele estava no Uruguai, onde ele se casou pela terceira vez. Eu tenho três irmãos uruguayos.

**Elodia Lebourg** – Nesse meio tempo, você ficou em Ouro Preto?

---

<sup>1</sup> Rio de Janeiro.

<sup>2</sup> Capital do estado de mesmo nome.

**Fábio Baudson** – Aqui, eu fui criado em Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Com seu avô.

**Fábio Baudson** – É. Estudei no Grupo Dom Pedro II<sup>3</sup>, o grupo. Depois estive no Seminário de Mariana<sup>4</sup>. Em Mariana, fiz dois anos no Colégio Menor<sup>5</sup>. Depois estudei no Colégio Arquidiocesano<sup>6</sup>. Fiz o Científico – na época era Científico – no Colégio Baeta<sup>7</sup>. Depois eu fiz Técnico de Contabilidade, primeira turma de Ouro Preto, 1962.

**Elodia Lebourg** – Isso tudo morando com seu avô?

**Fábio Baudson** – Com meu avô.

**Elodia Lebourg** – Qual era o nome dele?

**Fábio Baudson** – Adolfo Baudson.

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

**Fábio Baudson** – Ele foi funcionário da Central do Brasil<sup>8</sup>. Ele foi um dos que locou a estrada<sup>9</sup> de Mariana para Ponte Nova<sup>10</sup>, na parte de topografia. Naquela época não tinha condução – eles não tinham estrada de rodagem – e ele ia a cavalo. Saía de Ouro Preto a cavalo, dormia em Furquim<sup>11</sup> – uma estação no meio do caminho –, pegava outro animal e seguia até Ponte Nova. Fazia esse trajeto a semana inteira, nesse período em que trabalhou... Até construir a linha da Central do Brasil, antigamente.

**Elodia Lebourg** – Você sabe dizer como era essa rotina de trabalho dele? O que ele fazia, especificamente, na topografia?

**Fábio Baudson** – Ele locava... Quer dizer, tinha a parte de terraplanagem. Ele fazia locação, não é? Um aparelho, os aparelhos que tinham... Só fazia a locação do aparelho, fazia seções, essa parte técnica de Engenharia, não é? Ele fazia.

**Elodia Lebourg** – Ele trabalhou nesse serviço durante quanto tempo?

---

<sup>3</sup> Escola Estadual Dom Pedro II.

<sup>4</sup> Seminário de Nossa Senhora da Boa Morte, localizado onde, atualmente, funciona o Instituto de Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal de Ouro Preto.

<sup>5</sup> O Seminário de Nossa Senhora da Boa Morte também era conhecido como Seminário Menor.

<sup>6</sup> Colégio Arquidiocesano de Ouro Preto.

<sup>7</sup> Escola Estadual Alfredo Baeta.

<sup>8</sup> Estrada de Ferro Central do Brasil.

<sup>9</sup> Estrada de ferro.

<sup>10</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>11</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.

**Fábio Baudson** – Ele trabalhou uns 10 anos, mais ou menos. Depois ele largou o emprego, foi trabalhar nos Correios e Telégrafos<sup>12</sup>. Depois largou também. E depois viveu fazendo uns bicos, como se fala, não é? Vivia de bico, entendeu?

**Elodia Lebourg** – Qual é a origem do seu sobrenome, Baudson?

**Fábio Baudson** – Meu avô – esse de que falei a respeito – era belga; pai alemão e mãe francesa. E está faltando ainda o Stauvaux. Meu nome seria Stauvaux, mas, na época, meu pai não colocou. Colocou o Gonçalo por causa do santo São Gonçalo. Mas todos os meus filhos têm o nome de Stauvaux Baudson, francês e alemão. E minha mãe era brasileira, mineira. Só da parte do meu pai era europeu.

**Elodia Lebourg** – O senhor trabalhou em algum outro lugar antes de vir para a ferrovia?

**Fábio Baudson** – Eu trabalhei na locação da estrada de Ouro Preto para Ponte Nova, com o Doutor Calais<sup>13</sup>. Trabalhei uns seis meses com ele. Depois eu fiz um concurso para a Central do Brasil, onde trabalhei por 10 anos, aqui em Ouro Preto, na parte de eletrotécnica, parte de eletricidade. Aposentei...

**Elodia Lebourg** – Isso foi quando?

**Fábio Baudson** – Em 1956 eu fiz o concurso em Belo Horizonte<sup>14</sup>. Passei, pedi para vir trabalhar em Ouro Preto e consegui essa transferência, e trabalhando na parte de eletrotécnica. Era em frente a esta sala<sup>15</sup> o escritório que nós tínhamos aqui. Nós tínhamos almoxarifado e nós cuidávamos da linha aérea: posteação e aparelhos, como relé<sup>16</sup>, que [inaudível] as estações e comunica uma estação com outra, tem o aparelho...

**Elodia Lebourg** – Como é o nome?

**Fábio Baudson** – Relé, um aparelho chamado relé. Falava a uma distância assim de mais de 100 quilômetros. O Morse<sup>17</sup> era outro aparelho, por meio do qual se falava de uma estação para outra, para dar passagem de trem, a

---

<sup>12</sup> Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

<sup>13</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>14</sup> Capital de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>15</sup> Refere-se à Sala de Histórias, onde estava sendo gravada a entrevista.

<sup>16</sup> Aparelho eletrônico para proteção e controle, que detecta a presença do trem.

<sup>17</sup> Telégrafo Morse, 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.

chegada de trem. E tinha o seletivo: era um telefone. Por esse telefone se comunicava em Belo Horizonte com o despachador – era um centro, um tipo de telefonista que atendia os chamados. Aí comunicava, anunciava o nome da Estação, dizendo que o trem chegou tal hora, tantos minutos, tanto de atraso... Quando o trem ia partir, através do aparelho Morse se comunicava com a próxima Estação e ia dando continuidade para as outras estações, cada uma. Isso foi um período em que trabalhei, uns 10 anos. Depois fui promovido. Aí fui para Belo Horizonte, onde fiquei no Departamento de Materiais, almoxarifado, essas coisas. Fui subindo de posição: fui para encarregado do pessoal, Departamento Financeiro – fazia o ponto do pessoal de todo distrito, de todo o trecho. Era feito em Dom Pedro II<sup>18</sup>. Eu ia lá todo mês levar o relatório, as folhas de pagamento. Quando vinha o pagamento, tinha o trem pagador – já ouviu falar no trem pagador? Eu sempre acompanhava, porque eu era o representante da Via Permanente<sup>19</sup>. Aí trabalhei até passar à Rede Ferroviária<sup>20</sup>, não é? Todo o pessoal foi chamado para ir ao Rio, para ver se queria continuar como funcionário público ou optar pela CLT<sup>21</sup>. Eu achei que era conveniente optar pela CLT. Aí trabalhei mais uns tempos aqui em Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Explica para a gente: o que significava essa mudança para a CLT, que foi mais conveniente para você?

**Fábio Baudson** – Não, não foi conveniente. O problema assim... Eles fizeram uma pressão nesse sentido. A administração, a diretoria queria acabar com o pessoal da Central, por causa da mudança para Rede Ferroviária. Aí todo mundo optou, a maioria, 80% optaram. Aqueles que não optaram seriam mandados para outros Ministérios, para outros estados. Para mim, não era conveniente sair de Ouro Preto para ir para o Mato Grosso ou, digamos, para a Bahia. Para outros estados, não é? Aí eu optei pela CLT – conforme a maioria também – e o salário era vantajoso. Hoje não! Hoje é péssimo! Nosso ex-governo Fernando Henrique Cardoso<sup>22</sup> esqueceu-se do funcionário público,

---

<sup>18</sup> Estação Ferroviária Dom Pedro II, conhecida por Central do Brasil, cuja sede localizava-se no Rio de Janeiro.

<sup>19</sup> Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que elas estejam em perfeito estado.

<sup>20</sup> Rede Ferroviária Federal S/A.

<sup>21</sup> Consolidação das Leis do Trabalho.

<sup>22</sup> Presidente da República de 1994 a 2001.

principalmente do pessoal da Rede Ferroviária. Nós ficamos 10 anos sem ter um centavo de aumento! Em 1984, eu me aposentei, em Ponte Nova. Aí dei continuidade... Não parei de trabalhar, formei uma firma de terraplanagem, que não deu certo. Passados uns anos, montei outra firma, de obras.

**Elodia Lebourg** – Obras?

**Fábio Baudson** – É, obras de artes. Fazendo bueiros, drenagem, trabalhando para o DER<sup>23</sup>, subempreiteiras, trabalhando para Prefeitura. Com isso, agora estou descansando mesmo. A idade chegou, está na hora de descansar, não é? [riso]

**Elodia Lebourg** – Certo. Voltando um pouco, dentro da ferrovia, você trabalhou como oficial de administração...

**Fábio Baudson** – Não, eu trabalhei na parte de eletrotécnica, na parte de eletricista – trabalhei como eletricista também. Comecei na parte de baixo, como guarda-fio<sup>24</sup>. Falava-se guarda-fio. Estive como guarda-fios. Depois fiz uns testes, uns concursos e subi de posição: passei a chefiar o Departamento de Eletrotécnica. Aí fui promovido e segui para trabalhar em Belo Horizonte, no cargo de chefia: Departamento Pessoal. Fazia todo o serviço, como se diz, da parte de administração, dessa parte. E me aposentei como oficial de administração, agente de administração.

**Elodia Lebourg** – Nessa altura, você trabalhava aqui em Ouro Preto ou em Belo Horizonte?

**Fábio Baudson** – Trabalhei 10 anos, na parte de eletrotécnica, aqui em Ouro Preto. Trabalhei dois anos na chefia, em Belo Horizonte. Depois pedi para me transferir para a Via Permanente, no escritório daqui. Aqui eu continuei trabalhando na parte de Departamento de Pessoal. Estive trabalhando na chefia também, várias vezes substituindo o chefe de escritório que, nessa época, era o Nilson de Lourdes<sup>25</sup>. Ele vai fazer uma entrevista hoje aí. Eu era seu auxiliar na parte da administração.

**Elodia Lebourg** – Como era sua rotina de trabalho? Quais eram suas obrigações? O que você fazia?

---

<sup>23</sup> Departamento de Estradas de Rodagem.

<sup>24</sup> Profissional responsável pela instalação e manutenção da parte elétrica e telegráfica contígua à estrada de ferro.

<sup>25</sup> Nilson Lourdes de Oliveira, entrevistado pelo Vale Registrar.

**Fábio Baudson** – Bom, tinha a parte de recebimento de expediente, formação de processos – vinham os processos e a gente tinha que informar, passar para os engenheiros. Tinha a parte de material – a gente fiscalizava o material que saía do almoxarifado. Naquele período também, devido à minha competência – eu já tinha trabalhado em estradas de rodagem, essas coisas –, eu era tipo um auxiliar do engenheiro da Via Permanente. Quando ele ia sair para fazer inspeção no trecho, eu ia sempre com ele, para olhar barreiras, descarrilamento e serviço geral na linha, drenagem... Por várias vezes fui convocado para ir com ele, para acompanhar no trecho.

**Elodia Lebourg** – Em Ouro Preto, você trabalhava no prédio da Estação e no entorno?

**Fábio Baudson** – Eu trabalhei aqui na Estação, na parte de cima, na Via Permanente. A parte de eletrotécnica era no outro prédio, em frente – tinha um prédio aqui em frente<sup>26</sup>.

**Elodia Lebourg** – Aqui você tinha uma sala?

**Fábio Baudson** – Era uma sala geral, onde trabalhavam vários colegas. Cada um tinha uma função, não é? Um mexia com material, outro com expediente e outro com a parte da contabilidade. Eu mexi também na parte da contabilidade. Era isso, mais ou menos. Essa parte aí [riso] do escritório.

**Elodia Lebourg** – Qual era seu horário de trabalho?

**Fábio Baudson** – Variou, sabe por quê? Teve época que nós pegávamos, aqui em Ouro Preto, porque sempre estava mudando... Teve época que a gente pegava ao meio dia e largava às seis<sup>27</sup>. Em outro horário, pegava às oito<sup>28</sup>, largava às 11; duas horas de almoço; voltava às duas horas<sup>29</sup> e trabalhava mais. Eram, mais ou menos, oito horas de serviço. Depois passou para seis horas de serviço. Até... Houve períodos em que a gente trabalhou seis horas e houve períodos em que a gente trabalhou oito horas, tanto pela Central como pela Rede.

**Elodia Lebourg** – Você tinha direito a férias?

**Fábio Baudson** – Tinha direito a férias, licença-prêmio. Quando me afastei de licença-prêmio, minha razão... Eu fui trabalhar para não ficar parado – nunca

---

<sup>26</sup> Refere-se a uma parte em frente à Sala de Histórias, onde foi gravada a entrevista.

<sup>27</sup> Dezoito horas.

<sup>28</sup> Oito horas.

<sup>29</sup> Quatorze horas.

gostei de ficar parado. Aí eu comecei a trabalhar em firmas, empreiteiras: trabalhei no DENIT<sup>30</sup>, trabalhei no DER – antigamente era DNER<sup>31</sup>, hoje passou para DENIT – e trabalhei em várias firmas em Minas Gerais. Estive trabalhando em São Paulo, trabalhei em Mato Grosso, no período em que eu estava afastado.

**Elodia Lebourg** – Essa licença-prêmio era com vencimento?

**Fábio Baudson** – Licença sem vencimento. Não! Com vencimento, licença-prêmio. Depois tirei uns dois anos sem vencimento [riso], porque eu estava dando continuidade e não podia parar o serviço das empresas onde eu estava trabalhando – eu montei uma empresa quando me aposentei. Não deu muito certo, porque trabalhar em Prefeitura era sempre uma dificuldade, porque a Prefeitura... [riso] E trabalhei muito aqui, em Ouro Preto: trabalhei em Santa Rita, trabalhei em Lavras Novas<sup>32</sup>... Eu te falei a respeito, não é?<sup>33</sup>

**Bernardo Andrade** – Sim.

**Fábio Baudson** – Trabalhei, fiz muito calçamento, muito bueiro, fizemos galeria no Espírito Santo, na entrada lá de Vitória<sup>34</sup>, no trevo de Vitória. Isso foi depois de ter me aposentado. Agora parei, estou parado, não estou mexendo com nada.

**Elodia Lebourg** – Trabalhando para a ferrovia, o senhor e sua família tinham algum benefício, uma assistência médica?

**Fábio Baudson** – Na Central, nós tínhamos. Tinha um órgão lá... Não me recordo mais do nome, tem muito tempo, não é? [inaudível]. Agora, pela Rede, eu acho que não. Nós tínhamos um passe – 75% de desconto – para fazer viagem para o Brasil inteiro: para o Rio ou para Belo Horizonte, Ponte Nova... Na época, eu tinha um passe – eles falavam careta, por causa do retrato [riso], não é? Aí eu tinha um passe: era grátis, podia viajar a qualquer parte, daqui de Minas Gerais até o Rio de Janeiro. Não pagava, era de graça.

**Elodia Lebourg** – Mas era só o senhor ou era extensivo à sua família?

---

<sup>30</sup> Departamento Nacional de Infra-Estrutura em Transportes.

<sup>31</sup> Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

<sup>32</sup> Santa Rita e Lavras Novas são distritos de Ouro Preto.

<sup>33</sup> Refere-se ao entrevistador Bernardo Andrade, que o havia entrevistado anteriormente.

<sup>34</sup> Capital do Espírito Santo.

**Fábio Baudson** – Minha família tinha só o desconto de 75%. O meu é que era privilegiado. Somente eu. Agora, quem sabe, a Vale<sup>35</sup> vai arranjar para a gente um passe também? [risos] Quem sabe, não é? [risos]

**Elodia Lebourg** – Quem sabe... [risos]

**Fábio Baudson** – Digo assim não para mim. Muito... Eu cansei de andar de trem! Já andei muitos anos de trem, de auto-de-linha<sup>36</sup>. Andei muito e sofri muito nessas linhas, descarrilamento... Mas para os filhos, netos e bisnetos – até bisneta eu tenho! É interessante... Meus netinhos, o pessoal conhecer.

**Elodia Lebourg** – Você usou muito esse passe-careta para viajar?

**Fábio Baudson** – Viajava sempre. Viajava de...

**Elodia Lebourg** – Com a família?

**Fábio Baudson** – Eu viajava muito. Quando era solteiro, eu viajava muito. Eu ia para Belo Horizonte... Dia de sábado eu trabalhava e no domingo viajava para Belo Horizonte; voltava. Ia ao Rio, voltava. E com a família também sempre viajava.

**Elodia Lebourg** – Para onde vocês costumavam ir?

**Fábio Baudson** – Eu tinha uma cunhada que morava em Ponte Nova. Em um feriado, em algum dia santo que desse, a gente ficava lá uns dois, três dias. Nós íamos daqui para Ponte Nova e também daqui para Belo Horizonte, em viagens mais longas, não é? Por exemplo, naquela época, tinha rodovia para Belo Horizonte, mas não era asfalto e passava por Falcão<sup>37</sup>, Rodrigo Silva<sup>38</sup>... Levava umas 10 horas para se chegar a Belo Horizonte, de automóvel. Mas a condução mesma era o trem, era o trem. Tinha o da parte da manhã e tinha outro à tarde. Tinha os códigos SO1, SO2, SO3, SO4<sup>39</sup>, de acordo com os trens, não é? SO1 para lá<sup>40</sup>, SO2 para cá<sup>41</sup>, SO3 para lá e SO4 para cá – eram os trens. Era de trem que a gente viajava muito, descarrilando sempre nessas estradas aí [riso]. Dormia pela estrada. Mas era muito gostoso, viajava muito de trem, era muito bom!

---

<sup>35</sup> Companhia Vale do Rio Doce.

<sup>36</sup> Veículo ferroviário autopropulsado com cabine para condução de pessoal e reboque de carroceria com braço mecânico, destinada a transporte de materiais.

<sup>37</sup> Localidade de Ouro Preto.

<sup>38</sup> Distrito de Ouro Preto.

<sup>39</sup> Prefixos de comboios.

<sup>40</sup> “Lá” seria em direção a Belo Horizonte.

<sup>41</sup> “Cá” seria em direção a Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Além dessas viagens, tinha outra atividade que você costumava fazer nos seus momentos de folga?

**Fábio Baudson** – De folga? De folga, assim, eu gostava muito de mexer em casa também, mexer com pintura... Eu sempre gostei de mexer com pintura.

**Elodia Lebourg** – Pintura em quê?

**Fábio Baudson** – Pintura de casa. Sempre olhando a casa, dando assistência, ajudando minha esposa em casa, nas horas de folga, não é? E nas outras, passear, dar uma saída, ir para Vitória, ir para o litoral, outros passeios.

**Elodia Lebourg** – O senhor sabe me dizer outros cargos que existiam na ferrovia?

**Fábio Baudson** – Cargos? Como assim?

**Elodia Lebourg** – Outras atividades profissionais? Tinha o chefe-de-estação, os oficiais...

**Fábio Baudson** – É, aqui na Estação tinha, por exemplo, o conferente<sup>42</sup>. O conferente era subordinado ao chefe-de-estação. O chefe-de-estação coordenava a Estação: a chegada do trem, a saída do trem... Comandava, era um tipo de comandante que tinha aqui. No trem, tinha o chefe-de-trem<sup>43</sup>, tinha o fiscal e tinha outro cargo que era tenerante, como eles falavam. Tenerante, acima do chefe-de-trem, para fazer a conferência das passagens, não é? A pessoa comprava a passagem... Podia alguém pegar o trem e não comprar a passagem. Tinha de descontar, tinha de ser cobrada a passagem e tinha... Se passasse algum, ele era chamado atenção. O fiscal e o tenerante<sup>44</sup> fiscalizavam os trens, nessa parte.

**Elodia Lebourg** – No seu caso, o senhor era subordinado a qual cargo?

**Fábio Baudson** – Nós éramos subordinados diretamente a Belo Horizonte. Éramos... Como fala? Nós éramos subordinados ao engenheiro, Doutor Ilmo<sup>45</sup> – um senhor daqui, que era o chefe. E daqui, o resto era ao Rio de Janeiro, Dom Pedro II... Belo Horizonte ou Dom Pedro II. Por exemplo, essas folhas de pagamento, que eu te falei a respeito agora, eram todas conferidas,

---

<sup>42</sup> Profissional responsável por conferir os bilhetes de passagem.

<sup>43</sup> Profissional responsável por coordenar todas as atividades realizadas em um comboio.

<sup>44</sup> O fiscal difere do tenerante, pois é o profissional responsável por fiscalizar a cobrança e a conferência das passagens somente em algumas ocasiões.

<sup>45</sup> Hélio Ilmo Alves de Brito, engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

confeccionadas no Dom Pedro II, no prédio do Dom Pedro II, que [inaudível] pagamento do pessoal.

**Elodia Lebourg** – Em Ouro Preto, você sabe dizer, aproximadamente, qual era o número de funcionários que existiam na época em que o senhor trabalhou?

**Fábio Baudson** – Você diz aqui, em Ouro Preto ou Mariana, ou só Ouro Preto?

**Elodia Lebourg** – Você sabe dizer especificamente?

**Fábio Baudson** – Não. Assim por alto... Porque tinha o pessoal de linha, conservador de linha, eram várias turmas, está compreendendo? Tinha turma... O trecho era o seguinte: nosso trecho pegava de Ponte Nova até Itabirito<sup>46</sup>. De lá já era outro setor, Sabará<sup>47</sup> até Belo Horizonte. Quer dizer, todo problema de acidente, de linha, defeito, era até Itabirito. De Itabirito para lá, já era outra divisão. Eu vou te falar, mais ou menos... Eu calculava... Trabalhavam umas 200 pessoas, mais ou menos. Era Itabirito, Burnier<sup>48</sup>, Usina<sup>49</sup>... Vinham todas as estações e quase todas tinham uma turma que trabalhava com um feitor<sup>50</sup> e um mestre que acompanhava, o mestre-de-linha. Era o mestre-de-linha que comandava daqui até Burnier; de Burnier até Itabirito já era outro mestre-de-linha. Eram vários mestres-de-linha, daqui até Mariana, de Mariana até Ponte Nova... Para verificar a linha. Agora, quando dava algum acidente, esses problemas aí, a gente... O mestre-de-linha era quem tomava as providências: comunicava o engenheiro; o engenheiro avisava, comunicava o mestre-de-linha e tomava as providências. Eu estive em Ponte Nova. Quando trabalhei em Ponte Nova, eu trabalhava quase junto ao engenheiro, Doutor Ronaldo<sup>51</sup>. Todo acidente, essas coisas, eu acompanhava. Mais ou menos eu já tinha uma noçãozinha – eu tinha me afastado, trabalhado uns tempos fora – sobre esse negócio de terraplanagem, aterro, drenagem. Eu entendia um pouco, eu ia com ele. Fiquei como um tipo de secretário para acompanhar as ocorrências, os

---

<sup>46</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>47</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>48</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>49</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A Estação Ferroviária de Usina foi inaugurada em 1923 e seu nome derivava de uma usina hidrelétrica ali instalada para fornecer força à Usina Wigg, situada em Miguel Burnier.

<sup>50</sup> Profissional responsável por comandar cada equipe de trabalhadores da soca.

<sup>51</sup> Mais adiante, entrevistado volta a se referir a esse engenheiro, Ronaldo Nunes de Vieira.

acidentes, porque aí tinha o laudo. Era feito o laudo: quem era o culpado, o cúmplice, entendeu? E eu fui secretário algumas vezes, em Ponte Nova. Nessa parte de ocorrências, de acidentes, eu também trabalhei. Era uma coisa bem difícil, não é? Era um defendendo, outro acusando. Um falava que era problema da linha; nós falávamos que não era da linha, que não era da Via Permanente, defendendo a linha; outro defendendo as máquinas – o setor de máquinas, locomotões; para outro era problema humano, algum erro humano. Era bem difícil! Aí eu fazia os laudos de ocorrência de acidente da linha e mandava para o Rio, mandava para Campos<sup>52</sup>, no estado do Rio. Isso aí foi o meu período na estrada. [riso]

**Elodia Lebourg** – O senhor mandava esses laudos para Campos? O que tinha lá?

**Fábio Baudson** – Mandava para eles analisarem, não é? Cada um fazia uma defesa. Aí fazia uma reunião: o engenheiro da Via Permanente com o do tráfego... Eu lembro que eram três engenheiros e os secretários, para tomar anotações. Depois passava para mim. Os mestres-de-linha faziam sua defesa, da Via; a locomoção fazia a defesa também. Aqui juntava, passava para mim, eu tinha de formular e mandar para Campos. Na época, eu trabalhava aqui na Leopoldina<sup>53</sup>. Na época da Central, eu trabalhava mais no Departamento Pessoal e da Chefia. Acho que eu estou falando pouco, não é?

**Elodia Lebourg** – Oi?

**Fábio Baudson** – Eu estou falando pouco ou muito? [risos]

**Elodia Lebourg** – Está falando muito bem! [risos] Eu queria saber do senhor se existia algum regulamento, normas gerais que os funcionários tinham que seguir, trabalhando para a ferrovia?

**Fábio Baudson** – Normas? Como assim? Normas você fala...

**Elodia Lebourg** – Normas de horário, de comportamento...

**Fábio Baudson** – Tinham, muito... O pessoal da linha tinha um grande respeito para com os chefes. Uma vez, várias vezes, quando eu saía no auto-de-linha com o engenheiro, com o mestre-de-linha, eles paravam de trabalhar e faltavam ajoelhar na linha para cumprimentar o... Todos eles tiravam o chapéu.

---

<sup>52</sup> Campos de Goitacazes, município do Rio de Janeiro, por onde passava um trecho da Linha do Litoral, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina e, posteriormente, à Rede Ferroviária Federal S/A. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>53</sup> Estrada de Ferro Leopoldina.

Eu achava aquilo até esquisito! Podiam dar um “bom dia”, uma “boa tarde”. Eles não! Eles tiravam o chapéu e abaixavam a cabeça. Eu achava impressionante! Tinham muito respeito! Todos educados, muito educados. Não falavam uma palavra a mais com o chefe, com o mestre, com o feitor (o feitor era abaixo do mestre-de-linha). Tudo o que se mandava, eles cumpriam. Horário, não faltavam... Caso de doença, de afastar, de licença... Trabalhavam até doentes! Muitos até doentes trabalhavam na Via Permanente! Eu cheguei a acompanhar vários casos: o cara doente trabalhando doente, com medo de perder o lugar e de ser punido. Dava-se muita punição...

**Elodia Lebourg** – Que tipo de punição?

**Fábio Baudson** – No escritório também... Tinha o chefe de escritório: todos obedeciam às ordens dadas por ele. E também, por exemplo, o horário era muito rigoroso. Se a pessoa chegasse mais de 10 minutos, mandava... A pessoa seria dispensada do dia, perdia o dia. Tinha que chegar no horário certinho. Eu, pelo menos, tinha hora em que chegava atrasado um pouquinho. [riso] Mas era muito rigoroso mesmo!

**Elodia Lebourg** – Além desse tipo de punição que você comentou agora, tinha algum outro? Tinha caso de ser mandado embora?

**Fábio Baudson** – Não, mandado embora, não. Porque o funcionário público federal era muito mais difícil, não é? É muito difícil mandar funcionário público embora.

**Elodia Lebourg** – Então, como fazia para aplicar alguma penalidade?

**Fábio Baudson** – Dava como penalidade suspender, não é? Dar, por exemplo, um tipo balão, como se falava... Um balão de uma semana, 10 dias, 15 dias. Aí o cara não recebia. Ou então cortava o dia. O funcionário tinha a licença especial, licença-prêmio de seis meses. Se perdesse um dia, perdia a licença especial, conforme aconteceu com um colega meu. Até hoje eu fiquei sentido com isto: eu era o encarregado e fui obrigado porque meu chefe mandou cortar o dia dele e ele perdeu a licença de seis meses.

**Elodia Lebourg** – O senhor já sofreu alguma penalidade?

**Fábio Baudson** – Não. Só uma vez eu cheguei meio atrasado, mas aconteceu! [riso] Mas não custou dia, porque o engenheiro sempre dependia do meu serviço em tudo lá, não é? Tem dia que a gente atrasa mesmo um pouco, uns 10 minutos, 15 minutos. Agora, em Belo Horizonte não. Em Belo Horizonte –

minha família morava aqui em Ouro Preto – eu fiquei um ano trabalhando sem a família. E lá eu fazia do coração as tripas<sup>54</sup>! Eu trabalhava de manhã, à tarde, tudo, para ter várias horas extras para compensar, para em um dia de... Uma folga em uma segunda, uma terça-feira. Trabalhei muito em Belo Horizonte! Trabalhei lá na Rua Januária, naquele prédio velho. Você conhece Belo Horizonte? Conhece... Você não é de Belo Horizonte, não é? Trabalhei lá na Rua Januária e depois na parte da Estação – a Estação você sabe, não é? Eu trabalhei no prédio ali. Depois dali, trabalhei em Lafaiete<sup>55</sup>, trabalhei em Juiz de Fora<sup>56</sup>, fui trabalhar em Campos. Aí foi...

**Elodia Lebourg** – Mas todos esses trabalhos adicionais dentro da ferrovia? Lafaiete, Juiz de Fora?

**Fábio Baudson** – Dentro da ferrovia. Na época, minha seção, na parte de eletrotécnica, foi extinta. Então eles me transferiram para Lafaiete, para chefiar outro setor de... Como falava? Era um setor da parte de eletrotécnica também. Mas eu pulei<sup>57</sup> para sair de lá – minha família morando aqui e eu morando em Lafaiete – e consegui vir para cá, mas transferido para a Via Permanente. Aí foi que eu saí da parte de eletrotécnica. Eu cheguei a trabalhar com aparelho morse: eu cheguei a montar, desmontar, ia às estações olhar os aparelhos com defeito... Essa parte elétrica toda eu olhava. Depois que entrei para a Via Permanente foi diferente, porque eu fui promovido também, na época, não é? Só... O problema é o seguinte. Nós, ferroviários, ficamos prejudicados porque nós temos uma parte que a Rede ajuda, no salário; uma complementação pequenininha. Quando o governo – eu até te falei a respeito – dá um aumento na previdência do pessoal aí, eles alegam que nós não temos direito, porque nós somos da federal. Quando dão para a federal, para a União, eles falam que nós somos da previdência. Nós ficamos na coluna do meio. Com isso, nós ficamos 10 ou 12 anos... Nós não tivemos um centavo de aumento! Eu já estou com três processos na Justiça, mas não adianta, porque neste Brasil nada vai para frente. Fica na mão daqueles juízes: enrolam, enrolam e não sai. Todos nós estamos sendo prejudicados pela Rede Ferroviária. Conforme eu te falei:

---

<sup>54</sup> Provavelmente, o entrevistado quis dizer “fazer das tripas coração”.

<sup>55</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>56</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>57</sup> No sentido de fazer um grande esforço para ser transferido para Ouro Preto.

depois de aposentado, eu saí para trabalhar, não fiquei parado. Se eu ficasse parado, eu estava com um chapéu na mão pedindo esmola aí! Teve um colega meu – ele era chefe – que se aposentou com 20 salários; hoje ele deve estar recebendo uns cinco salários. E assim sucessivamente, não é? A maioria do pessoal, 80%, continua trabalhando. Uns na roça; outros, com pouco estudo, têm que enfrentar o serviço mais pesado, com certa idade, com dificuldade. E nós ficamos prejudicados, desde a época do Collor<sup>58</sup>. Depois veio o Fernando Henrique, que ficou mais sete anos, esqueceu do... E ainda chamou na televisão o aposentado de vagabundo, malandro, tem um negócio assim, não é? Ele falou que nós somos vagabundos, que não trabalhamos. A pessoa trabalha 30 anos, dá tudo da vida dele, 30 anos, para no final receber um salário baixo! Aí que... O resto não. O resto foi muito bom, foi uma coisa muito boa: onde trabalhei, as amizades que fiz, os lugares que conheci, rodei, conhecimento total, não é?

**Elodia Lebourg** – Eu queria aproveitar e perguntar sobre a Estação. Como você trabalhou aqui, você sabe me dizer como era este espaço físico? Quais eram as construções? Para que serviam?

**Fábio Baudson** – Não, elas serviam assim... Você diz na Estação, não é? Na Estação mesma, eu não trabalhei. Eu trabalhei no escritório, entendeu? Da Estação a gente tinha conhecimento através dos colegas; a gente batia papo com um, batia papo com outro. Mas o serviço nosso mesmo era no escritório, não é? Escritório e na linha, na Via Permanente.

**Elodia Lebourg** – Mas o espaço físico da Estação tinha armazéns, tinha salas para funcionários?

**Fábio Baudson** – Você fala assim... Salão tinha. Na Central tinha um armazém de mercadorias. Vinham as mercadorias e ficavam aqui. Tinha um armazém ali ao lado.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de mercadoria?

**Fábio Baudson** – Ah! Vinha tudo: leite, mantimentos, sacarias, vagões de cimento, vagão de açúcar... Descarregava-se aqui no depósito. Então, tinha um armazém para isso aí. Mas já ficava sob o controle do chefe-de-estação, compreendeu? Ele é que controlava. Vinham os vagões de Ponte Nova, vinha vagão de Itabirito, vinha vagão de... Vinha mais vagão de Ponte Nova, com

---

<sup>58</sup> Fernando Collor de Melo, Presidente da República de 1990 a 1992.

muito açúcar, e ia distribuindo para outros municípios, não cidades, como Engenheiro Corrêa<sup>59</sup>, Burnier. Também tinha minério aqui. Eles puxavam o minério de manganês. Tinha um [shutf]<sup>60</sup> aqui. Eles mandavam o minério para São Paulo. Era até o Senhor Olímpio Reis. Já ouviu falar? Ele tinha uma mineração de manganês – passou até para o meu pai essa mineração. Vinha minério de Rodrigo Silva<sup>61</sup> – os vagões eram carregados aqui – para mandar para Paulínia, em São Paulo.

**Elodia Lebourg** – Esse minério chegava a ficar estocado em algum lugar da Estação?

**Fábio Baudson** – Não. Tinha um desvio, onde ficavam os vagões: um, dois, até três vagões. Quando eram carregados, tiravam, engatavam e mandavam-nos com o expresso<sup>62</sup>. Iam até no expresso mesmo. Tinha um vagão só para carga. Esse minério ia para Burnier, de Burnier era transferido para Lafaiete e de lá seguia para Rio, São Paulo. Saía muito minério de manganês daqui. Na época que eu trabalhei na parte de eletrotécnica, onde eu trabalhava era pertinho do carregamento do minério. Agora, o resto, as cargas aqui eram... Eles carregavam tudo, até boi, porco... Carregava tudo nos vagões fechados. O forte também era o leite. Vinha de Engenheiro Corrêa... Aqueles fazendeiros de perto... Latões de leite vinham de Rodrigo Silva, de Burnier, de Hargreaves<sup>63</sup>, Dom Bosco<sup>64</sup>, de todos os lugares daqui.

**Elodia Lebourg** – Esses produtos chegavam aqui e eram recebidos por quem?

**Fábio Baudson** – Eram entregues aqui na Estação. Aí tinha o chefe de setor, não é? Não era conferente, era um chefe: ele fazia a distribuição, tirava as notas das encomendas de carga que recebia. Mas aí tudo era com o chefe-de-estação que coordenava, comandava.

**Elodia Lebourg** – Essas mercadorias chegavam aqui e até que o dono viesse buscá-las...

---

<sup>59</sup> Distrito de Ouro Preto, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>60</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

<sup>61</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>62</sup> Tipo de trem.

<sup>63</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada entre Ouro Preto e Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

<sup>64</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.

**Fábio Baudson** – Tinha uma comunicação, não é? Comunicava-se e aí o cara... Vinham as carrocinhas, com cavalo. Coisinha pequena, leite, essas coisas eram puxadas nessas carrocinhas de leite. Carregava para distribuir. E também se vendia leite aqui, isso há uns 50 anos. Hoje não existe mais esse negócio, esses latões, essas coisas. É tudo diferente! [riso] Mas era muito leite, milho, cereais, não é? Agora, o setor de Estação aqui era, conforme eu te falei, o chefe-de-estação, graduado. Ele que comandava tudo aí.

**Elodia Lebourg** – O senhor sabe me dizer se aqui, na Estação, tinha funcionário responsável pela segurança do espaço físico?

**Fábio Baudson** – Ah, agora eu vou falar! Os seguranças já eram treinados para isso mesmo. Treinavam no Rio. Pela Central eu não recordo muito. Pela Leopoldina eu lembro, porque era até muito meu amigo. Eram dois, treinados mesmo como segurança. Moravam aqui, rondavam e atendiam qualquer problema, não é? Qualquer coisa que tivesse na linha, tudo eles atendiam.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de problemas seriam esses?

**Fábio Baudson** – Casos de furto, casos de brigas, está compreendendo? Se tivesse briga entre funcionários, eles entravam, agiam... Qualquer coisa eles levavam para a delegacia. E rondavam. Se tivesse algum roubo dentro do depósito, eles eram os responsáveis diretos pelas mercadorias que tinham aqui. Um cômodo seguindo<sup>65</sup> aqui... Agora mudou um pouco. Tinha um cômodo, uma plataforma e tinha o quarto deles. Eram dois – tipo investigadores – guardas, guardas armados. Era a segurança que tinha aqui.

**Elodia Lebourg** – Senhor Fábio, quanto às casas de moradia que a Estação possuía, você sabe me dizer, aproximadamente, quantas eram e como eram?

**Fábio Baudson** – As casas eram o seguinte: aqui ao lado<sup>66</sup>... Tem uma casa até nova aqui. Uma era a casa do chefe de escritório, que era o Nilson. Ele vai falar à uma hora aqui. Morava aí, era o chefe de escritório. A outra era do motorista do engenheiro. A terceira, eu estou meio na dúvida agora. Depois a outra passou para o chefe-de-estação de Ponte Nova; ele morava em Ponte Nova, mas arranjaram a casa para ele aqui. Ficou a casa do chefe-de-estação de Ponte Nova, a casa do Nilson, que era o chefe de escritório, e a do motorista do auto-de-linha. O engenheiro tinha sua casa onde hoje é a

---

<sup>65</sup> Indicando um local anexo à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

<sup>66</sup> Refere-se à Praça da Estação.

faculdade, a Universidade<sup>67</sup>, não é? Qualquer coisa, ele comunicava e já saía com o auto-de-linha, em caso de acidente.

**Elodia Lebourg** – O senhor já entrou em alguma dessas casas?

**Fábio Baudson** – Das casas? A gente tomava uns golos lá!<sup>68</sup> [risos] À casa do engenheiro ia sempre, porque tinha época em que nosso engenheiro, Doutor Hélio, estava muito doente e eu tinha de levar vários processos, documentações, para ele assinar. Quando eu estava na chefia, não é? Aí a gente ia para a casa dele, tomava um cafezinho e ele assinava a documentação no escritório dele, quando ele não podia vir ao escritório. E aquela casa do Antônio Alves, que era mestre-de-linha... Minto! Eu falei que a do chefe-de-estação era a primeira... O mestre-de-linha... O mestre de eletrotécnica morava na primeira, no meio morava o motorista do engenheiro, e na outra o Nilson, que era o chefe de escritório. Depois, morreu esse motorista do engenheiro; aí ficou outro. Depois veio o chefe-de-estação. Eu acho que ele ficou na casa do Antônio Alves também, porque Antônio Alves mudou, se aposentou e entregou a casa, está compreendendo? Aí ficou esse chefe-de-estação de Ponte Nova. Agora, para frente daqui<sup>69</sup> tinha a casa que era de um mestre-de-linha, do feitor. Para baixo também tem a do Duílio<sup>70</sup>. Não sei se ele já chegou a fazer... Duílio já fez com vocês, não já? Um mestre-de-linha, que mora aqui para baixo da linha, naquela casa da estrada também. São as casas. E nessa casa da subida da Pacífico<sup>71</sup> morou também o engenheiro. Em uma época, eram dois engenheiros: o titular e um auxiliar. O titular morava naquela casa aqui embaixo e o auxiliar morava na de cima. Essas casas eram ocupadas. Uma vez, fui convidado a morar em uma dessas casas, porque Ouro Preto começou a cair e no meu lado estava caindo muito. Nosso lado ali<sup>72</sup>, na Água Limpa<sup>73</sup> e...

**Elodia Lebourg** – Caindo? Como assim?

**Fábio Baudson** – O aterro estava caindo, o barranco estava desbarrancando e as ruas se acabando. No nosso lado até que foi pouco, não caiu muito, não!

---

<sup>67</sup> Atual reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto.

<sup>68</sup> No sentido de ingerir bebida alcoólica.

<sup>69</sup> Refere-se ao caminho para a Barra, bairro de Ouro Preto.

<sup>70</sup> Duílio Ferreira, entrevistado pelo Vale Registrar.

<sup>71</sup> Casa localizada na esquina da Rua Pacífico Homem, próxima à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

<sup>72</sup> Refere-se ao entrevistador Bernardo Andrade, que reside próximo à casa do entrevistado.

<sup>73</sup> Bairro de Ouro Preto.

[risos] Aí o doutor – até esqueci o nome do engenheiro – foi lá e me convidou para vir morar aqui, para ficar mais perto. Eu falei: "Ah, não vai acontecer nada comigo, não!" Graças a Deus, correu tudo bem! Não precisei vir morar aqui. Doutor Valdec<sup>74</sup> era o nome do engenheiro.

**Bernardo Andrade** – Era Valdec?

**Fábio Baudson** – Valdec, era Valdec. O último engenheiro aqui foi o Valdec. Eu digo assim: ele foi o último que morou aqui. Depois mudaram tudo para Ponte Nova: oficina, escritório, tudo mudou. Aqui... Não ficou tendo nada aqui, só a Estação. Mudou o escritório, ferraria, carpintaria... Era tudo aqui e foi tudo para Ponte Nova. Aí nós fomos para Ponte Nova. O Valdec foi embora e veio o Doutor Ronaldo Nunes de Vieira.

**Elodia Lebourg** – Certo, Senhor Fábio. Eu queria fazer umas perguntas sobre o trem...

**Fábio Baudson** – Do trem?

**Elodia Lebourg** – Eu queria que o senhor me dissesse quais eram os tipos de trem que trafegavam neste trecho.

**Fábio Baudson** – Oh, antigamente o que se usava era a vapor, à lenha, Maria Fumaça<sup>75</sup>. Os carros... Tinha carro de primeira e carro de segunda.

**Elodia Lebourg** – O que é isto?

**Fábio Baudson** – No de primeira<sup>76</sup> as cadeiras eram mais duras, de madeira. No carro de primeira era almofada, com mais conforto do que no carro de segunda. Depois vieram as máquinas a óleo diesel, que trafegavam aqui.

**Elodia Lebourg** – O senhor falou primeira e segunda classe para passageiros...

**Fábio Baudson** – É, primeira e segunda classe.

**Elodia Lebourg** – O transporte de cargas podia ser feito na mesma composição?

**Fábio Baudson** – Não. Tinha uma máquina apropriada. Tinha hora que até duas máquinas puxavam, porque eram muitos vagões e a serra de Passagem<sup>77</sup>, não é? Vinham duas máquinas... Vinha uma engatada na outra.

---

<sup>74</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>75</sup> Apelido de locomotiva movida a vapor.

<sup>76</sup> O entrevistado se confundiu, pois está se referindo aos vagões de segunda classe.

<sup>77</sup> Localizada em uma serra, Passagem de Mariana é 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.

Vinham puxando minério, principalmente. Agora, conforme eu te falei, para essas cargas pequenas tinha um vagão especial, para trazer pouca coisa, cimento, pouca coisa. Agora, quando apertava mão<sup>78</sup>, eles punham um vagão só, não punham mais do que um vagão, para não perder muito tempo... Porque tem um prazo para o trem chegar à Estação e sair. Em Belo Horizonte, o controlador (chamava-se despachante) tinha um gráfico – isso eu conheço porque eu trabalhei mexendo – e ali tinha o nome das estações: ele controlava, já comunicava com a Estação aqui para saber o que estava havendo, se estava atrasado o trem e tal... Aí o cara tinha que comunicar o que estava havendo: "Não, estamos fazendo um desvio, está desviando o vagão e já está saindo e tal, tal". Aí ligava o seletivo, o aparelho de telefone. Já ligava direto para lá, anunciava: "Ouro Preto, Ouro Preto". Ele atendia lá: "Tal trem... SO1 está partindo às tantas horas, saindo". Aí já comunicava, pelo aparelho Morse, com a Estação próxima, Vitorino Dias<sup>79</sup>, que estava recebendo... Aí já ficava o guarda-chave<sup>80</sup>, o bandeirinha<sup>81</sup>, para esperar na travessia, por causa dessa travessia aqui<sup>82</sup>. Quando saía de Vitorino Dias, já comunicava, pelo aparelho morse, com a Estação aqui. Já ficava o guarda-chave para fechar a cancela, para não passar carro nem nada, entendeu?

**Elodia Lebourg** – Quais funcionários viajavam dentro do trem?

**Fábio Baudson** – Tinha o guarda-chave... Na máquina a diesel, na frente eram o maquinista e o auxiliar-de-maquinista<sup>83</sup>. No trem, vinham o chefe-de-trem e o guarda-chave que controlava... As revisões eram feitas em Mariana, na oficina que... Na oficina lá que fazia revisão... Na hora em que chegava a Burnier, fazia-se revisão também, revisão dos vagões, apertar as mangueiras...

**Elodia Lebourg** – Em Burnier também tinha uma espécie de oficina?

**Fábio Baudson** – É, tinha uma oficina. Ali dava assistência técnica: olhava parafuso, olhava isso, olhava aquilo, verificava. O trem ficava parado uma meia hora. Aí um seguia para Belo Horizonte, manobrava lá, e já vinha um outro de

---

<sup>78</sup> No sentido de ter pouco tempo para realizar alguma tarefa.

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

<sup>80</sup> Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

<sup>81</sup> Profissional responsável por sinalizar a entrada e saída de trens nas estações e em determinados cruzamentos.

<sup>82</sup> Refere-se a uma travessia para automóveis próxima à Estação, no bairro Barra.

<sup>83</sup> Maquinista é o profissional responsável por operar a locomotiva. Auxiliar-de-maquinista é o profissional responsável por ajudar o maquinista em funções complementares ao seu serviço.

Lafaiete, que cruzava lá também, pegava os passageiros, está compreendendo? Saía de Lafaiete e chegava quase no horário desse que saía daqui de Mariana até Burnier.

**Elodia Lebourg** – O senhor sabe me dizer quais eram os horários de chegada e de partida desses trens?

**Fábio Baudson** – Os horários aqui... Antigamente tinha um horário... Um saía daqui às seis horas da manhã, mais ou menos. Chegava lá – não estou muito certo da hora – às nove horas, nove e meia, mais ou menos. Quando chegava, o outro já estava chegando de Lafaiete, entendeu? Chegava de Lafaiete, manobrava, fazia a manobra no pátio, e seguia para Belo Horizonte.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de acidentes ou de problemas era mais comum acontecer com o trem ou na linha do trem?

**Fábio Baudson** – Ah! Aqui havia muita sabotagem...

**Elodia Lebourg** – Sabotagem?!

**Fábio Baudson** – Muita sabotagem! Colocavam prego na linha. Eles falavam *tirefond*<sup>84</sup>. Chuchavam assim, para descarrilar os trens, esses problemas. Sempre descarrilavam, compreendeu?

**Elodia Lebourg** – Mas quem fazia isso eram pessoas da cidade? Vocês sabiam?

**Fábio Baudson** – Não. Eram mãos criminosas. Eles faziam na posteação. Quando eu trabalhava na parte de eletrotécnica, eles quebravam os isoladores – isoladores eram aquelas peças – e isolavam. Aí dava indução, não dava para comunicar por seletivo. Precisava o guarda-fio correr a linha toda para consertar. Arreventavam, roubavam fio, roubavam alguns fios de cobre. Agora, na linha, dava muito problema de gado porque os fazendeiros não faziam cercas de acordo. O gado passava para a linha, o trem vinha em alta velocidade, passava por cima, descarrilava. Muitas vezes já aconteceu! Gado na linha, animal na linha dava muito acidente. Que outro acidente dava também? O que mais dava acidente era gado e essas mãos criminosas. Podia ser até criança e podia ser adulto também que fazia aquilo para descarrilar o trem...

**Elodia Lebourg** – E outros tipos de acidentes?

---

<sup>84</sup> Parafuso especial empregado para fixar no dormente de madeira o trilho, a placa de apoio ou ambos, simultaneamente.

**Fábio Baudson** –... e outras coisas também. Barreiras caíam com chuva, caíam muitas barreiras, corte caía, principalmente naquela parte de Furquim para baixo, para Ponte Nova. Caía muito corte, muito fechado, não é? Caía e o trem ficava aí oito horas, 10 horas parado.

**Elodia Lebourg** – Nesses casos de acidente, como era feita a comunicação com a Estação? Como era isso?

**Fábio Baudson** – Não...

**Elodia Lebourg** – Ou com um lugar responsável?

**Fábio Baudson** – Não... Eles tinham um aparelho do tipo seletivo também. Subiam no poste, ligavam no fio e comunicavam. Tinham um aparelho, está compreendendo?

**Elodia Lebourg** – Comunicavam onde?

**Fábio Baudson** – O trem descarrilou. O maquinista descia e já tinha um aparelho... O aparelho era uma vareta grande... Colocava assim no fio e punha o aparelho, com fone, e comunicava: "Quilômetro tal, tal quilômetro, o trem descarrilou tal hora..." – para ter ocorrência, ter tudo. Aí já estava comunicado, já avisava aqui para o escritório tomar as providências. Avisava-se o mestre-de-linha, saía o auto-de-linha mais próximo para dar o socorro. Por exemplo, aqui tinha a turma... Conforme eu te falei, cada trecho tinha uma turma de 10, 15 homens, com trole. Trole é um que colocava na linha, os peões montavam naquilo ali e ele levava arame, ferramenta, levava tudo, quando descarrilava. Agora, em último caso, se o caso fosse muito grave... Eles tentavam colocar o trem na linha: levantava-se a sapata<sup>85</sup> e o jogava em cima. Mas se o caso fosse grave, aí ele pedia socorro. Tinha socorro em Mariana. Já ia o guindaste, tudo, ia tudo preparado. Quando era gravíssimo mesmo, pedia o socorro do Horto Florestal<sup>86</sup>. Ele vinha lá do Horto para atender aqui.

## [DVD B]

**Elodia Lebourg** – Para retomar nossa entrevista, eu gostaria de fazer umas perguntas sobre a relação entre a Estação e a cidade. Para começar, eu queria

---

<sup>85</sup> Base do trilho que é assentada sobre o dormente.

<sup>86</sup> Estação do Horto Florestal, pertencente ao Ramal de Belo Horizonte, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada no bairro de mesmo nome, em Belo Horizonte.

saber o que tinha no entorno da Estação. Que tipo de comércio, de restaurante, de pensão?

**Fábio Baudson** – Tínhamos um restaurante, chamava-se Globo Azul<sup>87</sup>. Hoje é do... Hoje pertence... Senhor José<sup>88</sup>? Como é o nome dele?

**Bernardo Andrade** – É no Manjuba<sup>89</sup>, ali?

**Fábio Baudson** – É, Manjuba. É Manjuba. Também tinha um hotel que era de um vereador, José Rodrigues. Hotel que hoje continua ainda, um hotel ali, uma pensão. Para frente<sup>90</sup>, deixa ver, tinha também uma... Tinha um borracheiro, sempre teve um borracheiro. E mais uns barzinhos, para frente. Agora, aqui não existia aquele posto de gasolina<sup>91</sup>. Ali era uma plataforma, conforme eu falei. Tinha um depósito de mercadorias e tinha um quarto onde moravam os dois investigadores, os seguranças da Rede. Agora, do lado do rio<sup>92</sup>, tinha... Estava sempre fechado ali<sup>93</sup>. Eles falavam que iam fazer Escola Técnica, iam montar uma firma... Cada hora eles falavam uma coisa. Finalmente, aquilo sempre ficou fechado.

**Elodia Lebourg** – Entendi. O senhor se lembra de alguma autoridade ou algum visitante ilustre que veio no trem ou até à Estação?

**Fábio Baudson** – Olha, na minha época não recordo que tenha vindo. Assim, de viajar de trem, não é? Não lembro. Pode ser que quando eu estive em Belo Horizonte... Eu não estava aqui.

**Elodia Lebourg** – Tudo bem. E existia alguma festa especial ou um dia especial para os ferroviários?

**Fábio Baudson** – Não. Festa assim, não.

**Elodia Lebourg** – O senhor parou de trabalhar na ferrovia quando o senhor se aposentou. Isso foi em que ano?

**Fábio Baudson** – Em 1984.

**Elodia Lebourg** – Ao todo, foram quantos anos trabalhando para a ferrovia?

**Fábio Baudson** – Eu trabalhei... Eu estive afastado por um tempo, por uma temporada. Tirei uma licença especial, com férias, e tinha as folgas. Depois me

---

<sup>87</sup> Antigo bar, localizado em frente à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

<sup>88</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>89</sup> Restaurante Manjuba.

<sup>90</sup> Refere-se ao caminho para o bairro Barra.

<sup>91</sup> Próximo à Praça da Estação, ao lado de um acesso para a Estação Ferroviária de Ouro Preto.

<sup>92</sup> Rio Funil, que passa próximo à Estação.

<sup>93</sup> Refere-se à construção onde hoje funciona o Centro de Artes e Convenções da Universidade Federal de Ouro Preto.

afastei por mais dois anos, sem vencimento – razão pela qual fui trabalhar na estrada de rodagem. Mas, no total, eu trabalhei 30 anos.

**Elodia Lebourg** – Nesses 30 anos de trabalho, existe algum caso, engraçado ou mesmo triste, que o senhor lembra e queira contar para a gente?

**Fábio Baudson** – Eu vou contar um, engraçado. Quando eu estava solteiro, chegava dia de sábado e eu ia para Belo Horizonte, lá com meus primos, parentes, fazer umas festas e tudo. Em um certo dia, um domingo, eu estava meio desanimado e falei: “Ah, vou embora para Ouro Preto! Tenho que trabalhar cedo”. Falei com meu colega lá e ele falou assim: “Ah! Fica por aí, vamos a um bar...” “Não, não vou”. Deu na telha vir embora. Quando chegou a Engenheiro Corrêa, o trem quebrou, descarrilou um outro trem de carga. Aí eu fechei a janela, porque o trem na época ainda era Maria Fumaça, aquele pó, carvão, não é? Tinha um guarda-pó rolê e fechei a janela. E vi aquele movimento na plataforma: muita moça, rapaz, todos conversando. Um outro senhor à minha frente resolveu abrir a janela e começou a conversar com as meninas. Aí eu resolvi abrir a janela também e fiquei olhando: olha uma, olha outra... O senhor que estava à frente falou assim com uma, que era sua prima: “Oh, que dia vai ser a festa de São Sebastião?” Ela falou: “Ah! Vai ser domingo que vem. Você aparece por aqui e tal...”. Aí eu brinquei com uma lá, se ela queria me convidar para a festa, e ela falou: “Ah, aparece aí!” “Está bem”. Eu fui à festa, fui conhecer o lugar – ainda não conhecia Engenheiro Corrêa – e fiquei conhecendo minha esposa! Acabei me casando com ela! [risos] Comecei a namorar, comecei a ir para lá aos sábados, em vez de ir para Belo Horizonte. Casei-me com minha esposa, e eu vivo com ela até hoje, com quarenta e... Eu me casei em 1960, tenho 46 anos de casado. Como se diz, uma fatalidade da vida, não é? Acontece um caso aí... Esse foi um caso que aconteceu comigo.

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

**Fábio Baudson** – Ah! A gente fica muito chateada, a gente fica triste, porque é uma condução que serve não só para mim, mas para o público em geral. Por exemplo, tem muita gente que precisa, nesses municípios muito pobres... Vem gente de Cônego Luiz Vieira<sup>94</sup>, Felipe dos Santos<sup>95</sup>, Engenheiro Corrêa

---

<sup>94</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada em Barro Branco, distrito de Mariana.

mesmo, onde me casei... Aquilo dava uma vida para o lugar: tinha um pessoal, tinha um movimento, uns vendiam pastel, uns vendiam laranjas, vendiam queijo, está compreendendo? E era um meio de passeio, de passeio das moças, do pessoal... Aquela convivência de ver outras pessoas estranhas viajando... E, com isso, acabou e ficou ruim também para o transporte. Por exemplo, Felipe dos Santos, Cônego Luiz Vieira, Dom Bosco – não sei se vocês conhecem – são lugares onde nem estrada tem direito! Tudo estrada de terra, uma baita dificuldade! O trem não! Era uma condução que resolvia o problema de todo mundo. E viajar de trem era muito gostoso! Você andava dentro do vagão à vontade, não estava preso, não é? Foi uma coisa... Juscelino<sup>96</sup> não pensou muito bem, na época, ao ter acabado com o negócio da ferrovia. Negócio da parte só de estradas... Com isso, as estradas estão se acabando também, não é? A gente está vendo as estradas. Desde o governo do Fernando Henrique não se desenvolveu nada, paralisou tudo! As estradas por onde a gente anda são só buraco, não se vê nada! Agora, até o Lula<sup>97</sup> já fez alguma coisinha, não é? Nós não podemos nos queixar do Lula, não é? A estrada que ele arrumou para nós ficou uma beleza! Essa estrada de Belo Horizonte a Ouro Preto ficou muito boa, não é? Agora, o negócio de ter acabado a Rede Ferroviária foi muito triste. O povo todo sente, o povo reclama, fala: “Ah! Não tem um jeito de voltar a Rede? Passar o trem de ferro?” Todas as crianças ficam doidas quando entram... Vocês podem notar: quando tem esse trenzinho aí<sup>98</sup>, que vai para Mariana, como ele fica lotado! Não só adultos, como também as crianças acham... Eu não andei ainda. Por enquanto, não! [risos] Mas a minha esposa já veio, já trouxe minha filha, neto, bisneta – já tenho até bisneta! Até já vieram andar de trem.

**Elodia Lebourg** – Senhor Fábio, a gente está encaminhando para terminar a nossa entrevista. O senhor gostaria de falar alguma coisa que a gente não perguntou, não mencionou anteriormente?

---

<sup>95</sup> Distrito de Congonhas do Campo, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>96</sup> 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, começou a implantação da indústria nacional de automóveis e caminhões, priorizando a malha rodoviária em detrimento das ferrovias.

<sup>97</sup> Luís Inácio Lula da Silva, Presidente da República em 2002 e reeleito para um novo mandato em 2006.

<sup>98</sup> Trem da Vale.

**Fábio Baudson** – Não, está ótimo! Gostei de falar. Foi um prazer estar com vocês aqui.

**Elodia Lebourg** – Bernardo, você tem alguma pergunta?

**Bernardo Andrade** – Eu queria só voltar a uma coisa sobre as comunicações: qual é a diferença entre relé, telégrafo e seletivo? Cada um era usado para quê?

**Fábio Baudson** – O seletivo era um tipo de um telefone: você falava rapidamente. Pelo telégrafo Morse, falava-se de estação para estação, compreendeu? E pelo relé falava-se a uma distância maior, tinha uma voltagem maior. O seletivo falava igual a um telefone: você ligava, comunicava, conversava com o despachador que ficava lá... O controlador de todo movimento de trem. De Belo Horizonte, ele controlava essa parte de Minas Gerais todinha.

**Elodia Lebourg** – Eu tenho uma última pergunta. Você conheceu sua esposa a partir do trem. O que ela achou dessa volta do trem?

**Fábio Baudson** – Ah, achou uma maravilha! [riso] Ela gostou tanto, que resolveu vir com os meninos, trazer os meninos para ir até Mariana e falou que vai continuar. E ainda falou assim: “Quem sabe vocês vão conseguir um passe aí também?” [risos] Um passe, digamos assim... Por exemplo, no meu caso, um passe não de 75%... Se fosse um passe de graça mesmo, uma vez por mês. Se for possível, não é? Aí a vantagem é que a gente traz os meninos! [risos]

**Elodia Lebourg** – Agora vem a família toda.

**Fábio Baudson** – É, vem a família. A família que cresceu. Antes éramos eu e ela! [risos] Hoje são quatro filhos, nove netos e uma bisneta. Mas ela veio outro dia, gostou demais do passeio – Nossa Senhora! –, falou que foi uma maravilha esse passeio daqui para lá<sup>99</sup>. Eu, a qualquer hora, vou dar um passeio, fazer esse percurso aí.

**Elodia Lebourg** – Vai sim! Senhor Fábio, o que você achou de ter participado do Vale Registrar, dando seu depoimento para a gente hoje?

**Fábio Baudson** – Ah! Eu achei que foi muito bom, foi válido, não é? Eu acho que foi válido. Foi um grande prazer, uma satisfação enorme estar aqui com vocês! Foi muito bom.

---

<sup>99</sup> Passeio no trem, de Ouro Preto para Mariana.

**Elodia Lebourg** – Eu queria te agradecer, mais uma vez. Nós gostamos muito do seu depoimento. Muito obrigada!

**Fábio Baudson** – Eu não sei se eu falei alguma coisa demais ou falei... Essas coisas... É a primeira vez que eu faço isso, está compreendendo?

**Elodia Lebourg** – Como eu disse, o senhor falou muito bem.

**Fábio Baudson** – Ah, que isso! Eu acho que não falei tão bem assim! Alguma coisinha eu respondi.

**Elodia Lebourg** – Respondeu tudo, muito claro. Muito obrigada.

**Fábio Baudson** – Eu agradeço vocês.

**[Término da entrevista]**