

PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

Núcleo de História Oral

FICHA TÉCNICA

Código da entrevista: VR-HT-OP-004

Entrevistado: Nilson Lourdes de Oliveira

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

Data da entrevista: 26/09/2006

Horário da entrevista: 14h

Duração da entrevista: 1h02mim29seg

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: 05/11/2006

Conferência de fidelidade: Elodia Honse Lebourg

Data da conferência: 24/11/2006

Pesquisa para notas de rodapé: Elodia Honse Lebourg

Copidesque: Maria Angélica Vieira Bonome

[Início da entrevista]

Elodia Lebourg – Boa tarde.

Nilson Oliveira – Boa tarde.

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

Nilson Oliveira – Nilson Lourdes de Oliveira.

Elodia Lebourg – Onde o senhor nasceu?

Nilson Oliveira – Eu nasci em Mariana.

Elodia Lebourg – Quando?

Nilson Oliveira – Onze de fevereiro de 1933.

Elodia Lebourg – Como se chamavam seus pais?

Nilson Oliveira – Meu pai chamava-se Levindo de Oliveira e minha mãe, Raimunda Eufrásia de Oliveira.

Elodia Lebourg – Qual era a profissão deles?

Nilson Oliveira – Meu pai era ferroviário e minha mãe era do lar.

Elodia Lebourg – Você sabe me dizer um pouco mais da profissão do seu pai, como ferroviário?

Nilson Oliveira – Posso falar perfeitamente. Meu pai nasceu no município de Mariana, em um lugar muito atrasado, vamos dizer assim, naquela época. Ele era faiscador. Ele foi trabalhar na construção da ferrovia como trabalhador braçal¹ e, à noite, estudava. Conseguiu se alfabetizar e foi trabalhar como agente-de-estação². Trabalhou como agente-de-estação; foi chefe-de-estação³ em Ribeirão do Carmo⁴ e, posteriormente, em Mariana. Fez um concurso para Fiscal da Receita⁵, passou e concluiu sua vida profissional como Fiscal Geral da Controladoria. Faleceu em 17 de maio de 1975, com 79 anos. Minha mãe, toda vida, foi do lar.

Elodia Lebourg – Como filho de ferroviário, o senhor tem alguma lembrança especial da sua infância?

Nilson Oliveira – Eu nasci, praticamente, em uma estação ferroviária. Minha vida toda foi ligada à ferrovia. Eu saía de casa só para estudar. Durante cinco

¹ Profissional que executa o serviço de manutenção da linha, atuando na área da soca.

² Profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

³ Profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

⁴ 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.

⁵ Fiscal da Receita Federal.

anos, fiz o Ginásio – antigamente era Ginásio – no Colégio Dom Bosco⁶, como interno. Na época em que estudava, tinha Grego, Francês, Inglês, Italiano, essa coisa toda. Posteriormente, vim fazer o Científico aqui⁷. Nessa época, eu parei de estudar, não por gosto dos meus pais, mas, como filho mais velho, eu achava que era um dever meu, não é? Então, parei de estudar. Posteriormente, em 12 de outubro de 1950 – eu não tinha 18 anos – entrei para a Central⁸ e continuei a estudar. Depois, fiz Contabilidade e Ciências Contábeis. Minha carreira na Central foi de 1950 até 1983. Eu me aposentei com 33 anos de exercício, mas com... A cada 10 anos de serviço, nós tínhamos seis meses de licença especial. Então, tinha mais um ano e meio. Meu tempo de serviço deu praticamente 36 anos.

Elodia Lebourg – Como filho de ferroviário, o senhor acha que sofreu alguma influência do seu pai para seguir a mesma carreira?

Nilson Oliveira – Eu acredito que sim, acredito que sim. Porque o amor ferroviário, o [inaudível] ferroviário... Antigamente era uma família, não é? Meus irmãos, não. Somente eu segui a carreira de ferroviário.

Elodia Lebourg – São quantos irmãos?

Nilson Oliveira – Éramos seis. Perdi duas irmãs, hoje somos quatro. Eu tenho um irmão que é médico em Unai⁹. Outro foi gerente de banco, é aposentado e mora em Belo Horizonte¹⁰. E minha irmã mora em Juiz de Fora¹¹.

Elodia Lebourg – Só o senhor seguiu esta carreira?

Nilson Oliveira – Só eu, o mais velho.

Elodia Lebourg – Antes de trabalhar como ferroviário, o senhor teve algum outro serviço?

Nilson Oliveira – Não, o único serviço meu foi o de ferroviário. Paralelamente ao meu serviço de ferroviário, eu lecionava. Inclusive, fui praticamente um fundador de um colégio em Mariana – hoje se chama Padre Avelar¹² –, onde lecionei durante muito tempo, sem ônus nenhum, não é?

Elodia Lebourg – Como foi sua entrada na ferrovia?

⁶ Localizado em Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

⁷ Em Ouro Preto.

⁸ Estrada de Ferro Central do Brasil.

⁹ Município de Minas Gerais.

¹⁰ Capital de Minas Gerais.

¹¹ Município de Minas Gerais.

¹² Escola Municipal Padre Avelar.

Nilson Oliveira – Eu entrei como agente-de-estação. Depois, fiz um concurso e fui para o escritório, onde trabalhei como escriturário. Em 1965, fui promovido a chefe de escritório e por aí fui tocando o barco, essa coisa toda e passei a supervisor geral de administração. Aqui eu trabalhei praticamente 26, 27 anos. Acharam por bem me mandar para Vitória¹³, porque o ambiente de lá estava precisando de alguém que... Achavam que eu tinha condições. Havia muito desvio de material, muita coisa... Eu fiquei lá praticamente seis anos. Entre funcionários e empreiteiras havia, mais ou menos, 1600 homens, todos sob minha responsabilidade. Aqui...

Elodia Lebourg – Em Vitória?

Nilson Oliveira – Em Vitória. O escritório era em Vitória. Quando me aposentei, voltei para casa.

Elodia Lebourg – Então o senhor se aposentou trabalhando fora?

Nilson Oliveira – Em Vitória.

Elodia Lebourg – Foram os últimos anos do senhor...

Nilson Oliveira – Os meus últimos anos de trabalho foram em Vitória.

Elodia Lebourg – Certo. Mas explica para a gente...

Nilson Oliveira – Eu vou explicar o porquê disso. Posso fazer um histórico geral?

Elodia Lebourg – Claro.

Nilson Oliveira – Eu vou fazer um histórico geral. Esta Estação aqui¹⁴ foi inaugurada no dia primeiro de janeiro de 1888. Até 1940, o que hoje é o Centro de Convenção¹⁵, aquela casa onde é a Reitoria¹⁶, aquela casa na Pacífico Homem¹⁷, isso tudo era da Central do Brasil. Um decreto de Getúlio Vargas¹⁸, de 1940, cedeu, a título precário, à Escola de Minas¹⁹ para educação dos estudantes, sabe? Posteriormente, isso passou para a Universidade²⁰. Bom,

¹³ Capital do Espírito Santo, por onde passava um trecho da Linha do Litoral, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

¹⁴ Refere-se à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

¹⁵ Centro de Artes e Convenções da Universidade Federal de Ouro Preto.

¹⁶ Reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto.

¹⁷ Rua Pacífico Homem, próxima à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

¹⁸ Getúlio Dornelles Vargas nasceu em São Borja (Rio Grande do Sul) a 19 de abril de 1883. Foi chefe do governo provisório depois da Revolução de 1930, presidente eleito pela Assembléia Constituinte em 17 de julho de 1934, até a implantação do Estado Novo, em 10 de novembro de 1937. Deposto em 29 de outubro de 1945, voltou à presidência em 31 de janeiro de 1951, através do voto popular. Cometeu suicídio em 24 de agosto de 1954.

¹⁹ Escola de Minas da Universidade Federal de Ouro Preto.

²⁰ Universidade Federal de Ouro Preto.

isso aí é daquela época. O nosso trecho, na minha época aqui... O meu serviço era o seguinte: Via Permanente. O que é Via Permanente? É a parte de trilhos, linha, bueiro, ponte... Infra-estrutura! Essa coisa toda ficava sob minha responsabilidade. Nós tínhamos aqui oficina de ferraria, carpintaria, bombeiros, almoxarifado e tudo. Nosso trecho, na época, era Joaquim Murtinho²¹, perto de Lafaiete²², e pegava lá perto de Sabará²³ até Ponte Nova²⁴ – tudo sob minha responsabilidade. Mais ou menos... Até Miguel Burnier²⁵ era bitola larga. Bitola larga é um metro e 60 entre um trilho e outro. Aqui é bitola estreita²⁶, aqui é um metro, sabe? Então, houve um contrato – hoje é Novelis²⁷, antigamente era Alquisa²⁸, se não me falha a memória – para trazer a bitola larga até aqui, de Miguel Burnier até Ouro Preto. Acontece que... Ocorre que só em 1962, por aí, trouxe até Hargreaves²⁹. Aí a política não deixava concluir, sabe? Isto é o seguinte... Depois desmembraram o nosso trecho, que era até Ponte Nova, Joaquim Murtinho e Sabará, e só ficamos de Miguel Burnier a Ponte Nova. Com a privatização... Aliás, em 1975, nós éramos servidor público federal da Central do Brasil. Em maio de 1975, fizemos opção pela CLT³⁰. Nisso aí também veio a unificação das ferrovias – a Rede Ferroviária Federal³¹. A Central tinha superávit, mas... Para contrabalançar a receita, então unificaram as ferrovias. A Central tinha superávit, mas supria déficit das outras ferrovias e isso foi acabando, acabando. No governo, parece, do Fernando Henrique³² foi privatizado. Isso aí ficou esta sucata, infelizmente, não é? Foi só caindo, caindo, caindo. Hoje, privatizaram e ninguém sabe para onde foi o dinheiro e

²¹ Município 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.

²² 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.

²³ Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

²⁴ Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

²⁵ Distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

²⁶ Refere-se ao tipo de bitola do trecho próximo à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

²⁷ Novelis do Brasil Ltda., antiga ALCAN, fábrica de alumínio localizada em Ouro Preto.

²⁸ O entrevistado refere-se a Elquisa, fábrica de alumínio fundada nos anos de 1940, por Américo René Giannetti, posteriormente vendida a ALCAN.

²⁹ 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.

³⁰ Consolidação das Leis do Trabalho.

³¹ Rede Ferroviária Federal S/A.

³² Fernando Henrique Cardoso, Presidente da República de 1994 a 2001.

vocês estão vendo isto aí. Agora a Vale³³ pegou este trecho aqui³⁴. É lamentável isso, lamentável mesmo porque o que move um país é a ferrovia, não é? Aqui o pessoal só pensa em rodovia, que está desdeixada³⁵. [riso]

Elodia Lebourg – Compreendi. Mas eu gostaria de entender um pouco melhor o seu trabalho.

Nilson Oliveira – O meu trabalho era: coordenador geral de todo o serviço burocrático e mesmo operacional. Em todo o serviço de pessoal...

Elodia Lebourg – Tanto em Ouro Preto como em Vitória?

Nilson Oliveira – Todo, todo o trecho. Em Vitória era ainda mais do que aqui. Aqui, todo o trecho que... Pessoal, material, mão-de-obra, oficinas, enfim, toda parte de contabilidade, de pessoal, era sob minha responsabilidade. E eu tinha os auxiliares. Anteriormente, o escritório era lá em cima³⁶, para cima da ponte; depois veio para cima da Estação³⁷. Nós tínhamos aqui: minha sala, que era a do meio; a sala à esquerda era Pessoal³⁸; a outra sala era Escritório Geral de Contabilidade e Controle de Material. Agora, em Vitória já era diferente, porque aí... Depois, este trecho aqui foi encampado pela Leopoldina³⁹. Então foi a bagunça, vamos dizer assim. A bagunça, e era uma roubalheira danada, uma confusão!... Enfim, infelizmente foi isso mesmo. Quando saí daqui, eu tinha três galpões de pinho-de-riça. Pinho-de-riça é uma madeira muito nobre; inclusive a Estação aqui tem muito pinho-de-riça. Sumiu tudo! Torno, fresa, enfim, o material todo desapareceu, não sei como, sabe? [ironia] Mas me mandaram para Vitória e lá a responsabilidade era muito maior. Eu era responsável por tudo: máquinas, Estação, parte elétrica, tudo sob minha responsabilidade. Quando me aposentei, até quiseram me contratar. Não quis, eu não agüentava mais! Eu pegava uma conta de telefone para pagar e esquecia! [riso] Então, infelizmente... Eu me aposentei em 1983. Já estou com a família criada. Eu tenho um apartamento na praia até hoje e de vez em quando vou lá, descansar um pouquinho. Mas nós, ferroviários, ficamos muito prejudicados. Para você ter uma idéia: na época em que me aposentei, eu ganhava mais ou menos 22

³³ Companhia Vale do Rio Doce.

³⁴ Refere-se ao trecho que liga Ouro Preto a Mariana.

³⁵ No sentido de estar sem manutenção.

³⁶ No sentido do bairro Pilar.

³⁷ Refere-se ao segundo andar do prédio da Estação Ferroviária de Ouro Preto.

³⁸ Refere-se à sala à esquerda da Sala de Histórias.

³⁹ A Estrada de Ferro Leopoldina encampou este trecho na década de 1970.

salários mínimos. Hoje eu não recebo seis! É um absurdo, não é? Eu me estruturei, é claro! Minha família toda criada. Mas estamos abandonados, somos órfãos, não sabemos a quem recorrer – nem Ministério do Transporte, nem ferrovia que acabou. Enfim, estamos desdeixados⁴⁰. Em 2002, nós tivemos um reajuste de 14%: pagaram 9% e 5% ficaram... Agora, em 2004 se não me falha a memória, mais sete e meio. Não pagaram. Recorrer a quem? A ninguém. Isto não está sendo gravado, não é?

Elodia Lebourg – Está.

Nilson Oliveira – Tudo bem. É a verdade o que eu estou falando, não é? Se quiser fazer alguma pergunta, estou à sua disposição.

Elodia Lebourg – Fazendo uma relação com sua realidade atual, no tempo em que trabalhava na ferrovia o senhor e sua família tinham algum tipo de auxílio ou benefício?

Nilson Oliveira – Na época, nós tínhamos assistência médica total e transporte grátis, transporte ferroviário em qualquer parte do país – não só da Central do Brasil – e inclusive em hidrovias, no Rio São Francisco⁴¹. Tinha serviço médico e odontológico sediado aqui. Tínhamos casa para morar, porque tínhamos o horário... Como fala? Dedicção exclusiva. Inclusive, eu morava aqui ao lado⁴². Na minha casa, tinha um telefone que se chamava seletivo⁴³. A qualquer horário, era chamado para dar assistência, providenciar o socorro em caso de descarrilamento, barreira, sabe?

Elodia Lebourg – Você chegou a morar em uma dessas casas?

Nilson Oliveira – Na primeira casa daqui eu morei 25 anos, mais ou menos. Inclusive, fui o primeiro morador. Essas árvores que aí estão fui eu quem plantou⁴⁴.

Elodia Lebourg – Como era o interior da casa? Elas eram todas iguais?

Nilson Oliveira – Todas iguais. Só que, na época, elas eram pequenas, só tinham dois quartos. Então, eu pedi autorização, é claro, e aumentei mais um

⁴⁰ No sentido de abandonados.

⁴¹ O Rio São Francisco nasce no estado de Minas Gerais, na Serra da Canastra, e desemboca no Oceano Atlântico, entre Sergipe e Alagoas.

⁴² Refere-se às casas de moradia, localizadas na praça adjacente à Estação Ferroviária de Ouro Preto. Pertencentes à ferrovia, eram cedidas como moradia a alguns funcionários.

⁴³ Aparelho tipo “telefone” utilizado para comunicação interna da ferrovia.

⁴⁴ Refere-se às árvores plantadas no jardim da casa.

cômodo e uma cozinha, que está até hoje aí. Não tinha garagem e eu fiz a garagem.

Elodia Lebourg – O senhor pagava algum aluguel?

Nilson Oliveira – Não. Era moradia obrigatória.

Elodia Lebourg – Obrigatória? Como assim?

Nilson Oliveira – Era obrigado a morar aqui, porque eu podia ser chamado para prestar serviço a qualquer hora.

Elodia Lebourg – Em que tipo de situação o senhor era obrigado a vir?

Nilson Oliveira – Vamos supor: um caso de acidente à noite, um descarrilamento. Alguém tinha que tomar providência e esse alguém era o supervisor geral. Ele tinha que contar com o mestre-de-linha⁴⁵, com o mestre-de-obras, com o pessoal de oficina, socorro e tudo. Tinha que providenciar tudo para... Automóvel-de-linha⁴⁶... Nós tínhamos um lastro – uma máquina com vagões – sediado aqui. Ele levava o equipamento e os trabalhadores para reformar a linha, para dar socorro, para providenciar a retirada da máquina ou dos vagões que estivessem descarrilados.

Elodia Lebourg – Além do senhor, quais outros funcionários moravam nessas casas?

Nilson Oliveira – Aqui moravam o mestre-de-obras, da parte de obras, o mestre-de-linha, responsável pela linha, e o mestre-de-ferraria, da oficina. Às vezes, tinha que fazer qualquer coisa... Hoje se compra parafuso, mas antigamente não existia; parafuso era feito na oficina. Conforme a peça, era feito na oficina. Nós tínhamos uma ferraria muito boa aí⁴⁷. O mestre-de-eletricidade, responsável pela eletricidade, também morava nessas casas. Ele faleceu recentemente.

Elodia Lebourg – Aproximadamente, eram quantas casas?

Nilson Oliveira – Mais ou menos de 12 a 15 casas. Eu morava aqui em frente com os trabalhadores. Ali em cima⁴⁸, era o mestre-de-linha com o pessoal. E aqui – eu morava na primeira – o mestre-de-obras e o mestre-de-oficina.

Elodia Lebourg – O senhor passou 25 anos ali?

⁴⁵ Profissional responsável por comandar as equipes de um determinado trecho.

⁴⁶ Veículo ferroviário autopropulsado com cabine para condução de pessoal e reboque de carroceria com braço mecânico, destinada a transporte de materiais.

⁴⁷ Refere-se à ferraria que existia na Estação Ferroviária de Ouro Preto.

⁴⁸ No sentido do bairro Pilar.

Nilson Oliveira – Mais ou menos 25 anos, mas não me recordo bem.

Elodia Lebourg – Criou seus filhos ali, então?

Nilson Oliveira – É, meus filhos foram praticamente criados aqui, não é?

Elodia Lebourg – Por que o senhor saiu dali?

Nilson Oliveira – Porque fui transferido. Com a vinda da Leopoldina, me mandaram para Vitória.

Elodia Lebourg – Foi aí, então, que o senhor se mudou...

Nilson Oliveira – Eu fui para Vitória.

Elodia Lebourg – Compreendi. Além desse tipo de benefício, que incluía moradia, você tinha direito a férias?

Nilson Oliveira – Férias regulamentares, não é? Trinta dias corridos, por ano. Nesse tempo todo em que trabalhei, nunca tive um dia de atestado médico, graças a Deus! Até hoje.

Elodia Lebourg – O que o senhor costumava fazer nos momentos de férias ou mesmo nas folgas?

Nilson Oliveira – A folga era muito relativa, sabe? Para sair de folga, eu tinha que pedir autorização. Toda vida, minha folga era assim esporádica e eu ia pescar. [riso] Gosto disso até hoje. Nas férias, eu pegava minha família e ia à praia. Se ficasse aqui, não teria sossego, não é? Pegava a família e ia à praia, ou mesmo a uma fazenda, um mato. Se eu ficasse aqui, embora de férias, toda hora uma pessoa poderia estar me chamando, uma coisa ou outra, não é?

Elodia Lebourg – Durante as férias, então, se tivesse algum problema, eles acionavam o seletivo para chamar o senhor?

Nilson Oliveira – Se eu estivesse aqui, chamavam. Normalmente, a gente tirava férias em época que não era chuvosa, não é? Época de chuva era problemática!

Elodia Lebourg – Por quê?

Nilson Oliveira – Muita barreira, muito deslizamento de terra, laqueamento... Laqueamento é o seguinte: o dormente é colocado em cima de pedras para a questão da drenagem; abaixo da pedra tem terra e, conforme a vazão da água, às vezes tira a terra, cai e então o trilho abaixa. Isso se chama laqueamento.

Elodia Lebourg – O que acontece com o trem?

Nilson Oliveira – Descarrilamento. Descarrilava a locomotiva, os vagões saíam do trilho. Chama-se descarrilamento.

Elodia Lebourg – Nesse caso, qual era a responsabilidade do senhor?

Nilson Oliveira – Providenciar a remoção de qualquer entulho, qualquer coisa, e colocar o trem na linha para funcionar.

Elodia Lebourg – Isso acontecia normalmente na época das chuvas?

Nilson Oliveira – É, sempre tempo de chuva, não é? Esporadicamente fora de chuva, mas normalmente tempo de chuva.

Elodia Lebourg – Além de seu cargo, quais outros cargos existiam na ferrovia?

Nilson Oliveira – Ih, tinha muito cargo! Tinha o pessoal de estação: chefe-de-estação, os agentes-de-estação, os guarda-chaves⁴⁹, os manobreadores⁵⁰. Tinha o pessoal de tração: o maquinista, o foguista, o guarda-freio, não é? Tinha o pessoal de oficina, tinha o mestre-de-linha e... De 10 em 10 quilômetros, havia 10 homens para conservar a linha.

Elodia Lebourg – De 10 em 10 quilômetros?

Nilson Oliveira – Mais ou menos de 10 em 10 quilômetros, havia 10 homens para conservação de linha. Essa conservação de linha era supervisionada por um feitor que era subordinado ao mestre-de-linha. Nós tínhamos aqui uma equipe de pedreiros, carpinteiros e pintores, sabe? Isso era comandado pelo mestre-de-obras. Nós tínhamos as oficinas. Essas oficinas compunham uma boa carpintaria, porque antigamente não achava para comprar, era tudo feito aqui: armário, *bureau*, cadeira, isso tudo era feito aqui. Tinha essa ferraria. Inclusive hoje a palavra cruzamento... Você não entende o que é isso, mas onde é a transposição de uma linha para outra se chamava cruzamento. Era feito na oficina, na forja, um troço bruto demais, à base de marreta. E diversas peças... Tinha torno, fresa e todas as ferramentas necessárias a uma oficina. Tinha a turma de bombeiros. Bombeiros por quê? Porque antigamente não existia esta facilidade que hoje a gente tem: bomba elétrica. Conforme o lugar, era... A água era tirada lá do buraco cá para cima com carneiro⁵¹ – não sei se vocês conhecem. Carneiro é um dispositivo que usa a pressão da água, que bate e joga a água para frente. A própria água joga a água a uma maior altura, sabe?

⁴⁹ Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

⁵⁰ Profissional responsável por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

⁵¹ Bomba carneiro.

Elodia Lebourg – O senhor saberia aproximar o número de funcionários que trabalhavam aqui?

Nilson Oliveira – Aproximadamente, naquela época, em torno de 700. Mais ou menos 700. De Joaquim Murtinho a Miguel Burnier, de perto de Sabará a Burnier e de Burnier até Ponte Nova, mais ou menos 700 homens. Aqui corria muito trem! Nós tínhamos quatro trens de passageiros e diversos trens de carga. Isso nunca teve um limite exato, porque era de acordo com a demanda, não é? Era muito movimento! Nessa época, não existia carro aqui. No final da Estação, onde tem aquele vagão ali⁵², tinha um grande depósito de madeira, onde se estocava o material que chegava: sal, açúcar, gêneros de um modo geral. Isso era transportado em carroça para o comércio daqui. Não existia caminhão, era tudo carroção naquela época, década de 1950, por aí.

Elodia Lebourg – Voltando à questão dos funcionários, alguns deles eram subordinados ao senhor?

Nilson Oliveira – Pessoal da Via Permanente – todos eram meus subordinados. Inclusive o Fábio⁵³, que fez aqui a entrevista, era meu subordinado, era meu escriturário.

Elodia Lebourg – Como era essa relação?

Nilson Oliveira – Uma família, uma família! [emoção] Meus padrinhos de casamento eram meus subordinados. Era uma família! Se houvesse uma festa a gente estaria presente [inaudível]. Até hoje conservamos essa amizade. Com o Fábio, que fez entrevista aí, nós temos essa amizade há mais de 50 anos. Infelizmente, da nossa equipe, talvez restem uns cinco ou seis. Tem um que já foi entrevistado aqui: o Heraldo Nonato⁵⁴. O Antônio Leite⁵⁵... Quem mais, gente? O Fábio, eu e talvez uns... Duas foram minhas secretárias. Alguém aqui é de Ouro Preto? Esse menino⁵⁶ conhece: as irmãs do professor Ney⁵⁷ eram as minhas secretárias. Uma está até doente, sabe? A Ilza e a [Leda]⁵⁸ eram minhas secretárias. Acabou todo mundo. [emoção] É a vida, não é?

Elodia Lebourg – A quem o senhor era subordinado?

⁵² Refere-se ao atual Vagão Restaurante da Estação Ferroviária de Ouro Preto.

⁵³ Fábio Gonçalo Baudson, entrevistado pelo Vale Registrar.

⁵⁴ Entrevistado pelo Vale Registrar.

⁵⁵ Antônio Miguel Leite, entrevistado pelo Vale Registrar.

⁵⁶ Refere-se ao entrevistador Bernardo Andrade, natural de Ouro Preto.

⁵⁷ O entrevistado não mencionou o nome completo.

⁵⁸ O entrevistado não mencionou os nomes completos. No caso do segundo nome citado, Leda foi a palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

Nilson Oliveira – A parte burocrática era subordinada diretamente ao Rio⁵⁹. Agora, tinha um engenheiro – a parte técnica – a quem a gente praticamente obedecia, porque era uma pessoa espetacular. Houve diversos engenheiros, mas tem um de grata memória, de quem eu não posso me esquecer mesmo. Foi um segundo pai que tivemos: Hélio Alves de Brito. Um homem que todo ferroviário... Nós devemos a ele muito.

Elodia Lebourg – Por quê?

Nilson Oliveira – Era uma educação, uma capacidade invejável! Vamos supor que chegasse aqui uma pessoa estranha e pedisse: “Doutor Hélio, o senhor quer me dar um pedaço de trilho?” Ele dava um “não” e a pessoa agradecia. Mas ele fazia questão de comprar um trilho do bolso dele para dar à pessoa. Era íntegro mesmo! Uma pessoa que deixou saudade. Diversos engenheiros... Mas o Doutor Hélio era ímpar!

Elodia Lebourg – Como era o relacionamento dos funcionários?

Nilson Oliveira – Muito bom! Como eu disse, o ferroviário era uma família. Era uma família mesmo, tanto na alegria como na tristeza. Não era só em casamento, não. Éramos amigos mesmo! [riso] Tinha uma festinha, todo mundo era convidado; no caso de doença ou falecimento, todo mundo estava presente. Uma família mesmo!

Elodia Lebourg – Existia algum tipo de norma, uma regulamentação que vocês deveriam seguir?

Nilson Oliveira – Dentro da ferrovia?

Elodia Lebourg – Isto.

Nilson Oliveira – Bom, aqui era uma coisa muito importante. Não poderia estar com o cabelo grande. Sempre de terno e gravata: terno preto, camisa branca, gravata preta, sapato preto. E barbeado. Isto era imprescindível para o pessoal de escritório, é claro. Agora, o pessoal do serviço braçal já tinha os equipamentos de segurança: botina, capacete etc.

Elodia Lebourg – Seu uniforme era cedido pela empresa?

Nilson Oliveira – Azul-marinho. Não, cada um comprava o seu: terno azul-marinho, camisa branca, gravata preta e sapato preto. Terno mesmo! E não podia estar barbado. Naquela época não existia barbado, nem brinco... Essas

⁵⁹ Rio de Janeiro, capital do estado de mesmo nome, onde se localizava a sede da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.

coisas não existiam, sabe? Mas era um tempo muito bom! A gente sentia orgulho de ser ferroviário. Entrar na Central do Brasil era o melhor emprego, melhor do que Banco do Brasil! Era muito almejado um emprego na Central do Brasil. Depois, com a vinda da Rede Ferroviária, o negócio foi descambando, descambando. O propósito do Juscelino Kubitschek⁶⁰ de unificar as ferrovias foi muito bom, mas o resultado não foi bom.

Elodia Lebourg – O senhor então considera que “ser ferroviário” dava algum prestígio, algum respeito em relação à sociedade?

Nilson Oliveira – Na sociedade era considerado elite. Eu nunca me considerei assim, mas, na época, era considerado como elite.

Elodia Lebourg – Existia alguma norma comportamental que vocês tinham que seguir?

Nilson Oliveira – É, a gente tinha que ter um comportamento – mesmo na vida privada, na vida particular – sempre mantendo um nível decente, não é? O sujeito não podia andar embriagado, caçar confusão nem nada, porque era muito rígido. A Central dava muita assistência ao ferroviário, mas exigia também um comportamento exemplar, muito bom mesmo!

Elodia Lebourg – E existia alguma... Pode ficar à vontade⁶¹. Existia alguma penalidade para aquele funcionário que não cumprisse a sua obrigação?

Nilson Oliveira – Existia.

Elodia Lebourg – Que tipo?

Nilson Oliveira – Antigamente, falava-se balão⁶²: o sujeito era punido por dois, três, quatro dias. Mas era muito raro, muito raro! Na minha época de funcionário, eu sei... Só dei balão, uma punição, a um funcionário, porque ele faltou com o devido respeito: chegou ao escritório, com sintoma de embriaguez, e faltou com respeito. Então, fui obrigado a aplicar uma punição, sabe? Até hoje ainda sinto isso, porque eu não gostei, mas fui obrigado. Nunca mais aconteceu isso. Inclusive, era uma pessoa de responsabilidade, era um mestre. Eu me esqueci de mencionar que nós tínhamos, aqui para baixo de

⁶⁰ Juscelino Kubitschek de Oliveira foi Governador de Estado de Minas Gerais (1951-1955) e Presidente da República (1956-1960). No seu período como Presidente da República, ocorreu a criação da Rede Ferroviária Federal, unificando todas as ferrovias. Além disso, foi em seu governo que começou a implantação da indústria nacional de automóveis e caminhões, priorizando a malha rodoviária em detrimento das ferrovias.

⁶¹ Neste momento, o entrevistado pediu licença para beber água.

⁶² Gíria utilizada no meio ferroviário, quando o funcionário era punido com a suspensão do trabalho por alguns dias.

Vitorino Dias⁶³, uma jazida de pedras. Toda pedra da linha e da construção civil era explorada por nós, em uma pedreira. Tínhamos um depósito de explosivos. Enfim, tinha até um desvio próprio para retirar...

Elodia Lebourg – Era explorada pela ferrovia?

Nilson Oliveira – Pela ferrovia.

Elodia Lebourg – Por quê?

Nilson Oliveira – Porque a nossa... Necessidade, não é? Porque o lastro⁶⁴... Essas pedrinhas nós chamamos de lastro. Hoje tem indústria, mas antes era tudo produzido aqui.

Elodia Lebourg – Vocês obtinham nesse local?

Nilson Oliveira – Nesse local, tanto a pedra para a linha como para a construção civil.

Elodia Lebourg – Entendi. O senhor comentou sobre uma penalidade. O senhor era o funcionário responsável...

Nilson Oliveira – Responsável.

Elodia Lebourg – ... para [inaudível] nesse caso?

Nilson Oliveira – Responsável por esse caso. A parte administrativa era comigo. Mas era muito raro acontecer isto. Só uma vez em 36 anos, infelizmente. Em Vitória eu tive problema. Mas lá já foi outro caso, não é? Lá eu tive problema... Questão de desvio de material. Eu fui obrigado a fazer dispensa.

Elodia Lebourg – O que estava acontecendo com o material?

Nilson Oliveira – Roubo, roubo. Por isso, eu fui obrigado a pedir a dispensa do empregado, sabe? Infelizmente, teve de acontecer isso. Desagradável, não é?

Elodia Lebourg – Bastante.

Nilson Oliveira – No mais, não. Até eu peço... Nem quero tocar nesse assunto, porque vai ferir gente, gente até com nível superior. Na época, eu fui obrigado a dispensar.

Elodia Lebourg – Compreendi. Em relação ao espaço físico da Estação, você já comentou que tinha um armazém, as salas dos funcionários. O senhor poderia descrever melhor esse espaço?

⁶³ Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Ouro Preto, entre a Estação de Passagem de Mariana, distrito de Mariana, e a de Ouro Preto.

⁶⁴ Pedras que preenchem o espaço entre os dormentes.

Nilson Oliveira – Posso, pois não. Aqui, ao lado, era um armazém. Nós tínhamos armazém de importação e exportação: esta parte aqui era importação⁶⁵; lá, a exportação⁶⁶. No meio era a bilheteria⁶⁷, onde se vendiam os bilhetes. Aquele outro cantinho lá⁶⁸ era tipo um pequeno escritório para fazer o despacho dos materiais. E aqui no cantinho tinha uma saleta⁶⁹ – não sei se ainda existe – onde ficava o chefe-de-estação, Antônio André da Luz⁷⁰, que hoje está muito velhinho. Lá embaixo, onde tem o vagão⁷¹, era um grande depósito: ali era estocada a mercadoria. Aqui em cima⁷², antigamente, era a residência do chefe-de-estação. Depois passou a ser nosso escritório. O nosso escritório era aqui em cima. Aliás, o nosso primeiro escritório era aqui, perto do Centro de Convenção, neste prédio isolado. Ali ao lado, onde tem hoje uma oficina mecânica, era nosso almoxarifado e garagem do auto-de-linha. O escritório era lá em cima. Depois o escritório passou aqui para cima. A sala do meio era minha sala; à esquerda, era material, escritório geral... Onde hoje estão os banheiros – porque isso foi modificado – era o nosso arquivo. Uma coisa que sinto até hoje... Tem um relógio aqui – não sei se está funcionando – que era uma referência para o povo de Ouro Preto: ele sempre andava 100%⁷³. Não sei se vocês sabem, mas a única lubrificação desse relógio tem que ser azeite de mamona. Ele não aceita graxa nem nada. Azeite de mamona...

Elodia Lebourg – Este relógio aqui?

Nilson Oliveira – ... com diversas engrenagens. É. Aqui na torre. Tem uma escada de ferro para subir na torre – fui eu que mandou fazer. Deve ter ele até hoje, eu não sei.

Elodia Lebourg – Tem e funciona.

Nilson Oliveira – Pois é. Ele tem um som muito bonito.

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

Nilson Oliveira – A Estação funcionava 24 horas.

Elodia Lebourg – Para o público, inclusive?

⁶⁵ Refere-se à sala à esquerda da Sala de Histórias.

⁶⁶ Refere-se à sala situada no extremo oposto em relação ao antigo armazém de importação.

⁶⁷ Refere-se à parte central da Estação Ferroviária, onde fica sua entrada principal.

⁶⁸ Refere-se a um local no extremo oposto em relação ao antigo armazém de importação.

⁶⁹ Refere-se a um local próximo ao antigo armazém de importação.

⁷⁰ Entrevistado pelo Vale Registrar.

⁷¹ Refere-se ao atual Vagão Restaurante da Estação Ferroviária de Ouro Preto.

⁷² Refere-se ao segundo andar do prédio da Estação Ferroviária de Ouro Preto.

⁷³ Em perfeito funcionamento.

Nilson Oliveira – Para o público, geralmente, era no horário de trem, trem passageiro. Aqui tinha horário de trens de carga, que não tinham horário estipulado, não é? Então, a Estação funcionava 24 horas para o trem. Inclusive, o Senhor Antônio Leite, que trabalhou aqui, deve ter falado a respeito disso. Funcionava 24 horas, com equipes que se revezavam.

Elodia Lebourg – À noite também chegavam trens de carga?

Nilson Oliveira – Chegavam. Não tinha hora: de madrugada, à noite...

Elodia Lebourg – Por que o trem de carga não tinha horário específico?

Nilson Oliveira – É o seguinte: demanda de mercadoria, não é? Às vezes, vinha muita mercadoria e tinha de fazer um, dois, três trens durante a noite. Às vezes, um só. Às vezes, quatro. E havia um problema: conforme a carga, nós tínhamos que ir até perto de Dom Bosco⁷⁴... Entre Rodrigo Silva⁷⁵ e Dom Bosco, outro trem tinha que ir pegar. Desmembrava a composição, levava uma parte, depois buscava a outra, porque era muito pesado. Então, tinha que funcionar 24 horas. Era muito movimento! Não existia caminhão, tudo era ferrovia.

Elodia Lebourg – Nesse tipo de trem, o que era transportado?

Nilson Oliveira – Carvão, minério de ferro, gêneros alimentícios, sal, tudo! Tudo era transportado em ferrovias, sabe? Era porco, galinha, banana, enfim, tudo. E passageiro. E muito carvão mineral – aliás, vegetal –, muito carvão vegetal que alimentava essas usinas aí de Miguel Burnier, [inaudível], Itabirito⁷⁶. E lenhas também, porque antigamente se usava muita lenha. Não existia esse negócio de gás, não é? Um movimento muito grande aqui. Posteriormente, veio o problema do minério da bauxita para Saramenha⁷⁷, que vinha lá de Cataguases⁷⁸: vinha pela Leopoldina até Ponte Nova; de Ponte Nova para cá, vinha de trem a bauxita, que é o material para se fazer o alumínio. O alumínio, depois de pronto – creio, parece que em pó –, era pego aqui, ia até Burnier, onde era baldeado para ir para São Paulo.

⁷⁴ Pelo Colégio Dom Bosco passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

⁷⁵ 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.

⁷⁶ 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.

⁷⁷ Bairro de Ouro Preto, onde se localizava a ALCAN.

⁷⁸ Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

Elodia Lebourg – Algum desses produtos ficava estocado nos armazéns de importação e exportação que o senhor mencionou?

Nilson Oliveira – Tinha uma data limite, não é? Geralmente, quando chegava uma mercadoria – cidade pequena – o proprietário era avisado para mandar retirar.

Elodia Lebourg – Ele pagava para usar esses armazéns?

Nilson Oliveira – Não, não pagava. Só se passasse de determinado tempo. Existia um tempo limite. Vamos supor: 48 horas ou 60 horas. Se ele retirasse nesse prazo, não pagava nada. Além desse prazo, tinha uma taxa pequena para pagar. Normalmente, isso nunca ocorria porque... Cidade pequena, todo mundo era conhecido, não é? Era comunicado imediatamente.

Elodia Lebourg – Como esses materiais eram retirados?

Nilson Oliveira – Carroção. Era carroça. Você é de Ouro Preto?

Elodia Lebourg – Não.

Nilson Oliveira – Ah, então você não conheceu! Tinha o Senhor Alfredo⁷⁹. Ele tinha um carroção puxado a burro; o burro puxava nessas ladeiras todas. Depois apareceu o caminhãozinho do Senhor... Acho que era João Fortes mesmo. Ele apareceu com um caminhão Chevrolet 1946, me parece. Aí começou a transportar de caminhão e as coisas foram evoluindo, não é?

Elodia Lebourg – Tinha um funcionário responsável por este serviço de distribuição das mercadorias?

Nilson Oliveira – Tudo tinha um funcionário responsável. Tinha um responsável pelo armazém, tinha um responsável pela importação, outro para exportação, tinha o telegrafista, o bilheteiro. Era organizado.

Elodia Lebourg – E tinha funcionário para cuidar da segurança da Estação?

Nilson Oliveira – Nós mesmos éramos os seguranças. Antigamente não existia isso. Hoje é que está esse negócio de segurança. Antigamente, era coisa rara falar que teve um roubo, um assassinato, uma coisa dessas. Por isso não existia esse negócio de segurança, não tinha necessidade. Felizmente, não é? Você é muito jovem! Antes nós passamos uma vida muito boa, viu? Foi uma juventude muito trabalhosa, mas muito boa, muito calma. Hoje, em qualquer lugar é essa confusão que a gente está vendo.

⁷⁹ O entrevistado não mencionou o nome completo.

Elodia Lebourg – Quanto aos trens, quais tipos de trens trafegavam neste trecho?

Nilson Oliveira – Olha, nós tínhamos um trem – o noturno – que ia até Belo Horizonte⁸⁰. Mais ou menos em torno de 10 horas... Quem fosse para o Rio tinha de pegar este noturno aqui e ir a Belo Horizonte; em Belo Horizonte, pegava um trem para ir ao Rio. Nós tínhamos os expressos: um para lá e outro para cá. Isso era o diário.

Elodia Lebourg – Para lá, para Belo Horizonte?

Nilson Oliveira – É. Ia até Ponte Nova e de Ponte Nova para Belo Horizonte. E tínhamos dois mistos. O que quer dizer misto? Era carga e passageiro. Então, era uma média de seis trens de passageiro por dia.

Elodia Lebourg – Além dos expressos.

Nilson Oliveira – Não. Nós tínhamos dois expressos, o noturno e mais um, quatro... Eram mais... Sete... Quatro mistos... O misto era passageiro e carga: três vagões de passageiro e o restante de carga. Era tudo a vapor nessa época. A máquina era movida à lenha, depois passou a carvão mineral que vinha de Santa Catarina. Máquinas possantes. Esta que está aí não agüenta, não é?⁸¹ A outra agüentava. Nós temos curva aí – não sei se foi retificada – de 80 metros; o raio é muito apertado para muito tipo de máquina, sabe? Mas funcionava perfeitamente.

Elodia Lebourg – Por que esta não agüenta?

Nilson Oliveira – Olha, eu não sei. Não sou técnico. No caso, eu acredito que sem a caldeira não oferece pressão bastante para subir. Eu creio que esta máquina, se não me falha a memória, foi fabricada em 1946 nos Estados Unidos, para [ter]⁸² mais um nível, a subida é muito forte. Eu acredito que seja isso. Eu não sei porque não sou técnico no caso.

Elodia Lebourg – Qual é esta a que o senhor está se referindo?

Nilson Oliveira – Ah! Nós tínhamos Malé⁸³, Santa Fé⁸⁴, [inaudível], diversas máquinas possantes, com caldeiras muito maiores do que esta, o que dava maior pressão.

⁸⁰ Por Belo Horizonte passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O município possuía uma estação ferroviária.

⁸¹ Refere-se à locomotiva usada pelo Trem da Vale.

⁸² Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

⁸³ Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

⁸⁴ Nome dado a uma locomotiva movida a vapor.

Elodia Lebourg – Quais funcionários viajavam no trem?

Nilson Oliveira – No trem tinha o maquinista, o foguista, não é? O maquinista era o operador, e o foguista abastecia a caldeira. Tinha o guarda-freio, responsável pelos freios dos vagões, pelo engate – engatar um carro no outro. E tinha o chefe-de-trem, que era responsável pelo bilhete, por correr os bilhetes, cobrar multa de quem estivesse sem passagem, por ver as mercadorias também. Às vezes, nós tínhamos um carro que trazia pequenas mercadorias e o Correio⁸⁵ – o Correio era ferroviário –, e o chefe-de-trem era responsável por essa parte.

Elodia Lebourg – Como eram os vagões de carga? Eram abertos, fechados?

Nilson Oliveira – Tudo lacrado. Em cada estação que fosse receber uma mercadoria, a mercadoria era retirada e o vagão era novamente lacrado. Lacrado era o seguinte: era tipo um arame com chumbo e tinha um alicate próprio para vedar.

Elodia Lebourg – Quem era o responsável?

Nilson Oliveira – Era o chefe-de-trem e o guarda-freio, que entregava nas estações. Quem recebia era o... O responsável pela Estação recebia a mercadoria e a levava para o armazém. Mediante um documento, comunicava, geralmente, ao proprietário.

Elodia Lebourg – E como era o interior dos vagões de passageiros?

Nilson Oliveira – Havia dois tipos de vagões: os vagões de segunda classe, cujos assentos eram de madeira, e os vagões de primeira classe, cujo assento, na época, parece que era curvim ou couro, não sei. Tinha mais conforto, não é? Todos os vagões tinham dois banheiros – infelizmente não era banheiro químico, como hoje, não é? Infelizmente. Mas existiam dois banheiros. Para pequenas necessidades, resolvia-se o problema ali.

Elodia Lebourg – Quem fazia a limpeza desse trem?

Nilson Oliveira – Cada lugar em que existisse o pernoite. Vamos supor que o trem fosse daqui para Mariana. Lá seria o ponto final. Aí tinha equipe própria para fazer a limpeza.

Elodia Lebourg – E a manutenção?

Nilson Oliveira – Tinha oficina e tudo. Oficina mecânica, lubrificação, tudo em Mariana. Nós tínhamos um grande depósito, porque lá era manutenção de

⁸⁵ Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

máquinas e vagões. Conhece Mariana?⁸⁶ À esquerda tinha aquele galpão grande⁸⁷: ali era a manutenção de vagões e máquinas.

Elodia Lebourg – Só ali? Em Ouro Preto não tinha?

Nilson Oliveira – Aqui não. Aqui não tínhamos manutenção, não.

Elodia Lebourg – Algum sinal específico indicava a chegada ou a saída dos trens?

Nilson Oliveira – Olha, quando se aproximava da Estação, o trem era obrigado a apitar. Era o apito de máquina, não é? Agora, aqui tinha um sino. Quando faltavam mais ou menos – isso era calculado – de cinco a 10 minutos, o sino era batido para dizer aos passageiros que estava chegando o trem. Mas os maquinistas, que já conheciam o trecho, eram obrigados a apitar quando estavam a um quilômetro mais ou menos. E toda travessia... No caso aqui, nessas passagens de nível – não se falava travessia, falava-se passagem de nível – permanentemente ficavam guardas. Eles eram avisados e então fechavam a passagem – chamada de cancela – para não dar passagem a carro. Na época, era mais burro, tropa, essas coisas, não é?

Elodia Lebourg – Em relação a esses sinais, as pessoas da cidade ou aquelas que iam usar o trem entendiam o apito do trem?

Nilson Oliveira – Ah, entendiam! Mesma coisa em Mariana. Em Mariana, na hora em que bate o sino naquelas igrejas, a gente sabe se alguém morreu, se nasceu ou qualquer coisa. Existe um código, exatamente, que a gente conhece. Realmente acontece isso. A gente conhece, não é? É tradição.

Elodia Lebourg – O senhor saberia dizer se os maquinistas tinham sinais específicos para se comunicar com outros maquinistas ou até mesmo com namoradas, com pessoas que eles conheciam?

Nilson Oliveira – Ah, geralmente tinha com namorada! Isso tinha. Eu me lembro até de um caso gozado: tinha um maquinista que, toda vez que passava em Itabirito, dava três apitos longos e um curto, porque a namorada já sabia. Seu pai⁸⁸ o conheceu. Um dia, o pai da namorada dele ficou sabendo do negócio. Ele era casado. Na hora em que ele apitou, o pai segurou a moça e foi

⁸⁶ O entrevistado refere-se à Estação Ferroviária de Mariana. A entrevistadora Elodia Lebourg respondeu com um gesto afirmativo.

⁸⁷ Refere-se a um galpão existente na Estação Ferroviária de Mariana.

⁸⁸ O entrevistado refere-se a Flávio Andrade, pai do monitor Bernardo Andrade.

lá conversar com eles. [risos] Deu aquela confusão! Seu pai conheceu esse camarada. Já é falecido.

Elodia Lebourg – No caso do trem de carga, que não tinha horário específico para chegar à Estação, como os agentes da Estação sabiam da chegada?

Nilson Oliveira – Era o seguinte: entre uma estação e outra existia comunicação através do telégrafo⁸⁹, pelo código Morse. Um trem não podia sair de uma estação sem primeiro ter a licença da outra estação. Além disso, nós tínhamos um telefone interno chamado seletivo. Era comunicação verbal. Mas verbal não era o bastante. Tinha que ser o telégrafo, tinha que ser escrito, porque aí era um documento tanto de quem estava expedindo quanto de quem estava recebendo. Era super controlado, não havia possibilidade de fazer bobagem, não. Vamos supor: fala-se que de Mariana até aqui são 18, mas são 17 quilômetros e uns metros, sabe? São 17 quilômetros...⁹⁰

Bernardo Andrade – O senhor trouxe a cola aí? [risos]

Nilson Oliveira – É a cabeça de velho⁹¹. De lá até aqui são 17 quilômetros e 569 metros. Para fazer esse percurso, um trem de carga gastava em torno de 50 minutos. Se não chegasse dentro de tantos minutos, se houvesse descarrilamento e tudo... E havia uns apitos próprios, a máquina apitava pedindo socorro: houve descarrilamento. Então, o atendimento ia ser providenciado, sabe?

Elodia Lebourg – Falando em descarrilamento, quais problemas ou acidentes mais comuns aconteciam com o trem?

Nilson Oliveira – Como eu disse, em época de chuva, havia um laqueamento de dormente: ele baixava, o trem ia passar e caía. Descarrilava uma roda, descarrilava um vagão. Também houve tombamentos, houve mortes entre aqui e Mariana, para baixo de Vitorino Dias. Teve um acidente gravíssimo aí em uma época, quando morreu muita gente. Houve tombamento, uma série de coisas. Mas isso acontece, não é?

Elodia Lebourg – Como os funcionários do trem avisavam a Estação, para pedir socorro?

⁸⁹ 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.

⁹⁰ O entrevistado recorreu a um papel que trazia para ler a quilometragem correta.

⁹¹ Refere-se à sua possível falta de memória.

Nilson Oliveira – O apito era o principal, não é? E, geralmente, um funcionário ia até a Estação mais próxima avisar.

Elodia Lebourg – Tinha um apito específico para avisar o acidente?

Nilson Oliveira – Tinha, o socorro.

Elodia Lebourg – Quais eram as medidas tomadas?

Nilson Oliveira – Imediatamente, era movimentada toda uma estrutura – geralmente a parte de linha – para dar assistência. E nós tínhamos aqui, no final⁹², até um carro-socorro, com equipamentos próprios para tirar vagão do buraco, encarrilhar... Tínhamos tudo aqui: macacos hidráulicos enormes, com calço e tudo... O negócio era bem estruturado, sabe? A qualquer hora... Podia ser de dia ou à noite, com chuva ou sem chuva, a gente ia trabalhar, não tinha desse negócio, não. Quanto Carnaval, quanta Semana Santa eu já passei nesses buracos aí⁹³! A gente tinha que trabalhar, não é?

Elodia Lebourg – Na Estação, que tipo de pessoa ficava esperando a chegada do trem?

Nilson Oliveira – Naquela época, aos domingos, o ponto de passeio, vamos dizer assim, era a Estação. O *footing* era na Estação. [riso] Geralmente, os namorados começavam o namoro na Estação. Naquela época, nós tínhamos aqui um barzinho, tipo uma lanchonete, que vendia refresco – hoje se fala refrigerante –, um salgado, alguma coisa assim. Muito gostoso, sabe? Então o encontro de namorados era mais na Estação. Aos domingos, principalmente. À noite, também vinha gente passear aqui, para receber um parente que estava chegando, um amigo, não é? As estações, antigamente, eram um ponto de encontro.

Elodia Lebourg – As pessoas podiam percorrer livremente a Estação, as plataformas?

Nilson Oliveira – Podiam, perfeitamente. Agora, na hora de pegar o trem, aí não. Teria que ter uma bilheteira ali; mediante o bilhete, a pessoa entrava, ou então pagava uma taxa. Mas fora do horário de trem não tinha problema, podia passear à vontade aqui. Sempre tinha uma pessoa da Estação, verificando se havia alguma... Não existia nada, depredação, nem nada. O povo era mais civilizado, sabe?

⁹² Refere-se aos últimos anos em que este trecho da ferrovia esteve em funcionamento.

⁹³ No sentido de lugares remotos.

Elodia Lebourg – Qual era o preço do bilhete de trem? Variava?

Nilson Oliveira – Ah, eram réis! Não me recordo mais! [risos]

Elodia Lebourg – Mas era algo que o senhor consideraria caro?

Nilson Oliveira – Hoje, vamos dizer assim, seria um real. No máximo um real, 50 centavos, só para entrar. Agora, o preço da passagem era outro valor, não é? Daqui para Mariana, hoje seria em torno de dois reais.

Elodia Lebourg – Os bilhetes eram vendidos apenas na Estação?

Nilson Oliveira – É. Só na Estação.

Elodia Lebourg – Quem vendia?

Nilson Oliveira – Tinha um bilheteiro. Ali... Não sei o que é hoje ali, mas tinha um lugarzinho onde se comprava o bilhete. Esse bilhete era entregue ao chefe-de-trem: ele tinha um tipo de alicate que picotava o bilhete para inutilizá-lo, senão o sujeito ia fazer mais viagens. O bilhete era picotado para não ter condições de ser reaproveitado.

Elodia Lebourg – Para entrar no trem tinha que ter passagem ou podia comprar lá dentro?

Nilson Oliveira – Não, tinha que ter passagem. Sem passagem, não entrava. Agora, em paradas que não tivessem Estação... Daqui para Mariana, por exemplo, em Vitorino Dias... Entre Mariana e Passagem de Mariana⁹⁴ tinha um ponto, um estribo⁹⁵, como era chamado, onde poderia entrar gente. Esse pessoal que entrava pagava a passagem ao chefe-de-trem, que destacava um talãozinho.

Elodia Lebourg – Existia algum tipo de norma que os passageiros do trem precisavam seguir?

Nilson Oliveira – Não. Norma... Pessoa embriagada não entrava no trem, isso não era possível, não é? Manter uma certa discricção, é claro... O sujeito não ia abusar, como infelizmente está acontecendo hoje. [riso] Era um ambiente muito bom antigamente. Existia respeito.

Elodia Lebourg – Sobre comércio dentro do trem, podia-se vender alguma coisa?

⁹⁴ Por Passagem de Mariana passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

⁹⁵ Pé-de-estribo, construção que serve de parada ou ponto para embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias.

Nilson Oliveira – É. Inclusive, tem um senhor aqui que fazia geléia e doce de leite – já ouviram falar do Zé Geléia⁹⁶ aí...

Bernardo Andrade – Zé Geléia, não é?

Nilson Oliveira – É. Ele saía vendendo dentro do trem e oferecia um pedacinho para provar: “Minha geléia é feita com mocotó e vinho do Porto”. Era gostosa mesmo. E vendia dentro do trem, sem problema nenhum. Constantemente, ele vendia. Tinha vendedor de loteria. Antigamente tinha loteria e vendia...

Elodia Lebourg – Dentro do trem?

Nilson Oliveira – Dentro do trem. Era loteria, nem sei mais como é que se chamava, sabe? Eu sei que o apelido dele era Caparaó. Tinha óculos grandes e vendia loteria, jornal, dentro do trem que vinha de Belo Horizonte. Não existia a facilidade de transporte que existe hoje; tudo era no trem. Todo o Correio era feito através do trem. Tudo, tudo!

Elodia Lebourg – Os passageiros tinham alguma reclamação?

Nilson Oliveira – Teve reclamação. O direito de reclamar... Inclusive, a reclamação poderia ser verbal ou escrita. Cada Estação tinha um livro à disposição dos passageiros, dos clientes. Sobre qualquer coisa a pessoa poderia fazer reclamação e a providência era imediata.

Elodia Lebourg – Quais eram as mais comuns?

Nilson Oliveira – Olha, a mais comum era o atraso. De vez em quando atrasava um trem. O que se vai fazer? Intempéries ou um descarrilamento, alguma coisa... Não existia meio de... Eles reclamavam, mas o que se ia fazer? Não tinha solução, não é? Topografia muito acidentada. Por exemplo, de Mariana para cá⁹⁷, quando estava chovendo, o atrito não era bom. Era obrigado... A locomotiva tinha um dispositivo que soltava areia no trilho, para dar atrito. Às vezes, atrasava.

Elodia Lebourg – Soltar areia?

Nilson Oliveira – Em cima do trilho.

Elodia Lebourg – Saía de dentro da locomotiva?

⁹⁶ O entrevistado não mencionou o nome.

⁹⁷ Para Ouro Preto.

Nilson Oliveira – De dentro da locomotiva. Tinha um dispositivo próprio que se chamava caixa de areia: jogava-se areia no trilho para dar atrito para subir; senão começava a deslizar.

Elodia Lebourg – Alguma época do ano aumentava o número de passageiros?

Nilson Oliveira – Geralmente fim de ano, não é? Ou mesmo início de aulas, porque muita gente vinha de trem para a Universidade, antigamente Escola de Minas⁹⁸. O meio de transporte era o trem. Por exemplo, para essa festa que nós temos em Congonhas⁹⁹, o Jubileu¹⁰⁰, vinha... Era um trem sempre... Formavam-se uns trens especiais... Esse pessoal todo da Zona da Mata¹⁰¹ pegava o trem em Ponte Nova e ia até Congonhas. Eram especiais e mais especiais. Era muita gente! Eram milhares de pessoas que iam de trem para Congonhas, naquela época. Todo mundo ia para a festa no mês de setembro, dia 14, dia de Bom Jesus. Isso era muito concorrido.

Elodia Lebourg – No entorno da Estação, o senhor sabe me dizer se existiam hotéis, restaurantes, algum tipo de comércio específico?

Nilson Oliveira – Pois não. Aqui em frente, onde hoje é este Hotel Aparecida¹⁰² – era um andar só –, tinha a pensão do Senhor José Rodrigues. Anexo, tinha ali um restaurante, onde é o bar do Manjuba. Antigamente, chamava-se Bar Globo Azul, da dona Anita¹⁰³. O hotel, que era uma pensão, fornecia alimentação e pousada, não é? E tinha o bar de dona Anita. O mais era no centro da cidade. Tinha o Hotel Tofollo¹⁰⁴, que era famoso na época. Depois vieram o Grande Hotel¹⁰⁵ e outros hotéis, mas na época era só o Hotel Tofollo. Tinha o Pilão¹⁰⁶ lá em cima, que era uma pensão. Não existia

⁹⁸ A Universidade Federal de Ouro Preto teve seu núcleo formado a partir das anteriores Escolas de Engenharia e de Farmácia, criadas no século XIX.

⁹⁹ Congonhas do Campo, município 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.

¹⁰⁰ Jubileu de Nosso Senhor do Bom Jesus do Matozinhos.

¹⁰¹ Localizada a sudeste do estado de Minas Gerais, limitando-se com as microrregiões Alto Rio Grande, Campos da Mantiqueira, Espinhaço Meridional, Siderúrgica, Bacia do Suaçuí, Governador Valadares e Bacia do Manhuaçu, e ainda com os estados do Espírito Santo e Rio de Janeiro. É formada por oito microrregiões e 143 municípios.

¹⁰² Hotel Nossa Senhora Aparecida, localizado em frente à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

¹⁰³ O entrevistado não mencionou o nome completo.

¹⁰⁴ Hotel situado à Rua São José, no centro de Ouro Preto.

¹⁰⁵ Grande Hotel de Ouro Preto, localizado no centro de Ouro Preto.

¹⁰⁶ Hotel Pilão, localizado na Praça Tiradentes. Após um incêndio, foi restaurado e transformado no Centro Cultural e Turístico do Sistema FIEMG / Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais.

calçamento. Aqui nessa subida¹⁰⁷ eram umas pedras grandes, era uma dificuldade para trafegar, sabe? Onde hoje é a Reitoria morava o engenheiro. E onde hoje é o Centro de Convenção eram oficinas da Central.

Bernardo Andrade – O Parque Metalúrgico¹⁰⁸ era da Central?

Nilson Oliveira – Era da Central e foi cedido à Escola de Minas, na época, a título precário, para estudantes. A nossa oficina era ali; inclusive, tem trilhos até hoje. Aquilo tudo era da Central do Brasil e eu não sei como foi passado para a Escola de Minas. Mas foi a título precário, por um decreto de 1940. Quando saí daqui, eu entreguei a cópia¹⁰⁹ ao meu sucessor. Estava em minhas mãos. Era tudo da Central do Brasil. Agora, como foi parar na Escola de Minas eu não sei. [risos] É federal, não é?

Elodia Lebourg – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia, foi em Vitória...

Nilson Oliveira – Foi.

Elodia Lebourg – Isso foi quando?

Nilson Oliveira – Foi no dia 31 de outubro de 1883¹¹⁰.

Elodia Lebourg – Aí você voltou para Ouro Preto.

Nilson Oliveira – Não, eu fiquei lá até janeiro¹¹¹, organizando as coisas, e vim para cá, para Ouro Preto, porque minha filha ia se casar. Eu só tenho uma filha moça. Ela ia se casar e minha senhora insistiu: “Vamos. É só uma filha. Vamos dar uma força”. Eu vim até pagando aluguel, porque o meu ideal era ficar lá – eu tenho um apartamento na praia, sabe? Fui ficando, ficando, acabei adquirindo casa e por aqui estou.

Elodia Lebourg – O que o senhor sentiu quando viu a ferrovia ser paralisada?

Nilson Oliveira – Muita tristeza, muita tristeza mesmo! [emoção] Não tenho vergonha de falar. Eu chorei no dia do último apito da máquina. [emoção] Chorei. Foi uma covardia o que fizeram! Isso foi covardia. Não vou citar o nome de quem fez isso porque todo mundo sabe. Privatizaram isso, sucatarem, o dinheiro sumiu. Ora, gente! Em qualquer país, hoje, o principal meio de

¹⁰⁷ Rua Pacífico Homem.

¹⁰⁸ Atual Centro de Artes e Convenções da Universidade Federal de Ouro Preto.

¹⁰⁹ Cópia do título.

¹¹⁰ O entrevistado se equivocou. O ano correto é 1983.

¹¹¹ Janeiro de 1984.

transporte é ferroviário, não é? Aqui é só rodovia, rodovia que não tem estrada. A gente está cansada de saber disso! Infelizmente, ocorreu isto.

Elodia Lebourg – E agora com o retorno do trem?

Nilson Oliveira – Eu vim aqui no dia e participei da inauguração¹¹². Foi um alento para a gente, não é? A gente fica lembrando. Mas eu gostaria que isso fosse além, sabe? [riso] Existia um boato de estender a ferrovia até Cataguases – não sei se vai ser possível – porque uma grande jazida de bauxita, do Grupo Votorantim¹¹³, está em Cataguases. Dizem que existia um entendimento entre a Novelis e eles. Não sei se é verdade, mas seria uma grande coisa, viu? Tem que refazer isso tudo aí! Está abandonado, muito embora o trecho para baixo não seja tão difícil: de Mariana para baixo¹¹⁴ tem ponte. Túnel não tem. Túnel só tem até Mariana, não é? É só ponte e as pontes todas são muito boas. É só a parte mesmo de terraplanagem, remodelação da linha. Não é difícil, não.

Elodia Lebourg – Eu queria que você falasse um pouquinho sobre as Estações de Vitorino Dias e de Passagem de Mariana.

Nilson Oliveira – Pois não. Na época, a Estação de Vitorino Dias foi construída porque lá funcionava uma fábrica de tecidos muito boa, da... Esqueço o nome da firma. Itaunense¹¹⁵, me parece. Recebia muito algodão, que vinha através da ferrovia, e também o produto manufaturado, os panos eram transportados pela ferrovia. Então foi construída aquela Estação. O nome Vitorino Dias é da família de um senhor muito importante aqui em Ouro Preto: Vitorino Dias é um filho de Ouro Preto. Foi talvez o idealizador daquilo lá. Me parece... Não sei se foi o presidente da Câmara¹¹⁶. Eu acho que ele era até advogado aqui. Em Passagem de Mariana – fala-se Passagem de Mariana porque está passando para Mariana – tinha uma... Existe hoje uma... Hoje está desativada: uma mina de ouro muito profunda. Na época, Passagem tinha mais movimento do que Mariana, porque lá era explorado ouro pela Companhia

¹¹² Inauguração do Trem da Vale, no dia cinco de maio de 2006.

¹¹³ Conglomerado privado da América Latina que atua nas áreas de agroindústria, celulose e papel, cimento, energia, finanças, metalurgia e química.

¹¹⁴ No sentido de Ponte Nova.

¹¹⁵ Companhia Itaunense.

¹¹⁶ Câmara Municipal.

Minas da Passagem, da família Guimarães¹¹⁷. Por isso foi criada aquela Estação, para atender a exploração de ouro, sabe?

Elodia Lebourg – Entendi.

Nilson Oliveira – Aqui foi em 1888. Em Mariana, a Estação foi inaugurada em 1914¹¹⁸.

Elodia Lebourg – Para a gente entender melhor, você saberia me dizer a diferença entre estação, parada e ponto?

Nilson Oliveira – Pois não. Estação tem pessoal efetivo para atender; existia para atender o povo. Na parada, simplesmente, existia um tipo de uma cobertura, vamos dizer assim. Geralmente entrava leite... Esses produtores de leite embarcavam lá na Estação também. Então isso se chama parada. E de qual outro você falou?

Elodia Lebourg – Foi estação, parada e ponto.

Nilson Oliveira – A parada e o ponto são a mesma coisa.

Elodia Lebourg – Mesma coisa?

Nilson Oliveira – A mesma coisa.

Elodia Lebourg – Certo. Senhor Nilson, a gente está encaminhando para terminar a nossa entrevista.

Nilson Oliveira – Pois não.

Elodia Lebourg – Bernardo, você tem alguma pergunta?

Bernardo Andrade – Eu queria só perguntar uma coisa. Sobre aquela diretoria, a respeito da qual o senhor me falou da outra vez¹¹⁹: era um trem de fiscal que vinha do Rio de Janeiro, correndo a Central toda? Como era isso?

Nilson Oliveira – Era tipo uma inspeção. Vez por outra, vinha um diretor da Central com uma comissão para fazer a inspeção. Até, vamos dizer assim, dar uma assistência moral aos subordinados, sabe? Eles vinham do Rio. Tinha um trem especial, com vagão especial, com restaurante e tudo, todo bonitão. Eles vinham e geralmente pernoitavam em Ouro Preto. Vistoriavam, olhavam as reivindicações da Residência¹²⁰ – aqui se chamava Residência –, as necessidades e tudo, para tomar as providências. Geralmente, vinha a diretoria

¹¹⁷ Antiga família proprietária da Companhia Minas da Passagem.

¹¹⁸ Anos da inauguração da Estação Ferroviária de Ouro Preto e da Estação Ferroviária de Mariana, respectivamente.

¹¹⁹ O monitor Bernardo Andrade refere-se a uma entrevista que fez, em outra ocasião, com o depoente.

¹²⁰ Órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea, superintendido por engenheiro.

do Rio. Eu não me esqueço: o diretor da minha época chamava-se Doutor Renato Freio. Depois teve Samuel [Godsman]¹²¹. Renato Freio, Samuel [Godsman]¹²², um outro, um tal Oliveira¹²³, não me recordo mais. Era muito bonito, viu gente? Muito bonito. A gente tinha orgulho de ser ferroviário. Depois que passou para Rede Ferroviária, o negócio foi caindo, caindo e acabou tudo. Mas você quer concluir?

Elodia Lebourg – É minha última pergunta. Eu queria saber o que você achou de ter participado do Projeto Vale Registrar?

Nilson Oliveira – Eu acho que este Projeto... Principalmente para quem é ex-ferroviário, aposentado, é um orgulho ter participado disso, sabe? [emoção] A gente se sente empolgado. Estou revivendo aqueles bons tempos! Agora, isto aí vai direto para a Vale?

Elodia Lebourg – Não.

Nilson Oliveira – Ah, bom! Se fosse, eu faria uma reivindicação: que a Vale nos desse um passe, para passear de vez em quando. Afinal de contas, foi uma vida aqui! Não é que a gente não possa pagar! [risos]

[Término da entrevista]

¹²¹ Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

¹²² Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

¹²³ O entrevistado não mencionou o nome completo.