

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** VR-HT-OP-008

**Entrevistado:** José Siqueira Alves

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

**Data da entrevista:** 21/11/2006

**Horário da entrevista:** 11h

**Duração da entrevista:** 58mim41seg

#### **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 da entrevista:**

**Coordenação:** Bellini Andrade (EMVIDEO)

**Produção:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Câmera:** Gustavo Costa Mendes (monitor)

**Equipamento utilizado:** Câmera digital MiniDV

**Transcrição:** Bernardo Alves de Brito Andrade

**Data da transcrição:** 31/01/2007

**Conferência de fidelidade:** Elodia Honse Lebourg

**Data da conferência:** 07/02/2007

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

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

## [Início da entrevista]

**Elodia Lebourg** – Bom dia.

**José Alves** – Bom dia.

**Elodia Lebourg** – Eu queria começar com o senhor falando seu nome completo.

**José Alves** – José Siqueira Alves.

**Elodia Lebourg** – Qual a data e o local de seu nascimento?

**José Alves** – Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – E a data?

**José Alves** – Cinco de junho de 1954.

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

**José Alves** – Raimundo de Siqueira Lima.

**Elodia Lebourg** – E da sua mãe?

**José Alves** – Dolores Siqueira Alves.

**Elodia Lebourg** – Eles trabalhavam com o quê?

**José Alves** – Meu pai foi ferroviário e minha mãe, doméstica.

**Elodia Lebourg** – Dona de casa?

**José Alves** – Dona de casa.

**Elodia Lebourg** – Seu pai foi ferroviário?

**José Alves** – Durante 39 anos ele trabalhou na Rede Ferroviária<sup>1</sup>.

**Elodia Lebourg** – Em Ouro Preto?

**José Alves** – Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Fazendo o quê?

**José Alves** – Na Via Permanente<sup>2</sup>.

**Elodia Lebourg** – Em qual área, especificamente, da Via Permanente?

**José Alves** – Na Via Permanente.

**Elodia Lebourg** – Mas fazendo o quê?

**José Alves** – Trabalho da Via, não é? Conservador da Via Permanente, não é?

**Elodia Lebourg** – O senhor tem irmãos?

---

<sup>1</sup> Rede Ferroviária Federal S/A.

<sup>2</sup> Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que elas estejam em perfeito estado.

**José Alves** – Treze irmãos nós somos.

**Elodia Lebourg** – Três?

**José Alves** – Treze.

**Elodia Lebourg** – Além do senhor, algum deles seguiu profissão na área da ferrovia?

**José Alves** – Outro irmão também era condutor de auto-de-linha<sup>3</sup>.

**Elodia Lebourg** – Também?

**José Alves** – Também.

**Elodia Lebourg** – Você acha que sua profissão teve alguma influência do seu pai?

**José Alves** – Acredito que um pouco sim. Porque meu pai foi ferroviário, meu avô foi ferroviário, os meus tios todos, do lado do meu pai, foram ferroviários.

**Elodia Lebourg** – Como era isso? Conta para a gente. Cresceu, vinha à Estação, convivia com isso? Como era?

**José Alves** – Como se diz, eu morei lá para o lado da roça, não é? Então, a gente cresceu... Quando apanhei a idade de 21 anos, eu vim para a Rede Ferroviária. Meu pai já estava trabalhando aí, meu avô... Trabalhei com ele na Via Permanente, na conserva, durante três meses. De lá, eu fui para condutor de auto-de-linha. Trabalhei 21 anos e sete meses dentro da Rede Ferroviária.

**Elodia Lebourg** – Foi seu primeiro emprego, então, a ferrovia?

**José Alves** – Não.

**Elodia Lebourg** – Antes você trabalhou com o quê?

**José Alves** – Eu trabalhei em diversas empresas.

**Elodia Lebourg** – Quais?

**José Alves** – Trabalhei em posto de gasolina, como frentista; trabalhei na Vale do Rio Doce<sup>4</sup>, em uma empreiteira da Vale do Rio Doce...

**Elodia Lebourg** – Qual?

**José Alves** – [Sosseí]<sup>5</sup>. Depois trabalhei em umas firmas em Belo Horizonte<sup>6</sup>. Trabalhei na Camargo Corrêa<sup>7</sup>, na construção da Ferrovia do Aço<sup>8</sup>. De lá, eu vim para aqui, para a Rede Ferroviária.

---

<sup>3</sup> Veículo ferroviário autopropulsado com cabine para condução de pessoal e reboque de carroceria com braço mecânico, destinada a transporte de materiais.

<sup>4</sup> Companhia Vale do Rio Doce.

<sup>5</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

<sup>6</sup> Capital de Minas Gerais.

**Elodia Lebourg** – Da Ferrovia do Aço?

**José Alves** – É. Trabalhei na Camargo Corrêa. De lá, eu vim para a Rede Ferroviária.

**Elodia Lebourg** – Isso foi em que ano?

**José Alves** – Eu vim para aqui em 1976. Entrei na Rede Ferroviária no dia seis de maio de 1976.

**Elodia Lebourg** – Como foi esse processo de contratação?

**José Alves** – Com meu pai e meus tios, que já eram ferroviários.

**Elodia Lebourg** – Você comentou que foi para a Via Permanente...

**José Alves** – Para a Via Permanente.

**Elodia Lebourg** –... fazer o mesmo serviço do seu pai?

**José Alves** – Mesmo serviço de meu pai.

**Elodia Lebourg** – Por quanto tempo foi isso?

**José Alves** – Três meses. Com três meses, saí para condutor de auto-de-linha.

**Elodia Lebourg** – Por que aconteceu essa mudança?

**José Alves** – Porque, como diz o outro, eles precisavam, não é? Então... Acharam a gente suficiente, capacitado, e nos trouxeram – eu e um irmão – para trabalhar nos autos.

**Elodia Lebourg** – Explica para a gente o que faz um condutor de auto-de-linha.

**José Alves** – O condutor de auto-de-linha... Eu, principalmente, trabalhava muito com o transporte de pessoal para a conserva da linha. Trabalhei de Miguel Burnier<sup>9</sup> à Praia Formosa<sup>10</sup>, de Campos<sup>11</sup> ao Espírito Santo<sup>12</sup>, não é? Conheço esse Ramal todinho. A gente fazia muita inspeção com a engenharia.

---

<sup>7</sup> Construções e Comércio Camargo Corrêa S/A, que desenvolve soluções e implanta projetos na área de construção, engenharia e gerenciamento.

<sup>8</sup> A Ferrovia do Aço liga Belo Horizonte a Barra Mansa, município do Rio de Janeiro. Construída na década de 1970, demorou 14 anos para ficar totalmente pronta.

<sup>9</sup> 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>10</sup> Pertencente ao Ramal da Praia Formosa, trecho da antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Localizada no Rio de Janeiro.

<sup>11</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>12</sup> Estado da região Sudeste brasileira, por onde passava um trecho da Linha do Litoral, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil.

Mas o meu Ramal mesmo era mais esse de Miguel Burnier a Ponte Nova<sup>13</sup>, com o pessoal da Via Permanente. Levava todo dia de manhã, apanhava à tarde, levava almoço para o pessoal... Meu serviço era esse.

**Elodia Lebourg** – Você ia e voltava várias vezes?

**José Alves** – Ia e voltava várias vezes no trecho.

**Elodia Lebourg** – Como era esse horário de serviço?

**José Alves** – Era das sete horas às 16 e 30.

**Elodia Lebourg** – O senhor conduzia, por exemplo, os trabalhadores até um local.

**José Alves** – É.

**Elodia Lebourg** – Enquanto eles trabalhavam, faziam o que tinha que ser feito, o senhor retornava ou ficava lá?

**José Alves** – Retornava às estações, de acordo com o lugar em que eu estivesse: Rodrigo Silva<sup>14</sup>, Ouro Preto, Mariana, Ribeirão do Carmo<sup>15</sup>, Monsenhor Horta<sup>16</sup>, Acaiaca<sup>17</sup>, Cônego Luiz Vieira<sup>18</sup> e Ponte Nova. E assim por diante.

**Elodia Lebourg** – Tinha um horário de descanso ou algum intervalo para almoço?

**José Alves** – Tinha um horário. Normalmente, o condutor de auto-de-linha dependia do movimento em que estava... Mas na Via Permanente, normalmente, o horário de almoço era de 11 ao meio-dia.

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

**José Alves** – Não. Nós mesmos é que... Ou chegávamos aos alojamentos onde fazia... Ou, quando estava na turma, nós já tínhamos o próprio cozinheiro para fazer a comida.

**Elodia Lebourg** – No caso de estar longe de Ouro Preto...

---

<sup>13</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>14</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>15</sup> Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>16</sup> Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>17</sup> 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>18</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.

**José Alves** – Tinha.

**Elodia Lebourg** –... vocês levavam cozinheiro?

**José Alves** – Nós já levávamos o cozinheiro, não é? Tinha a equipe ali, sempre aquela turma. Então, a gente se reunia, fazia a compra e o próprio... Tirava uma pessoa da turma para cozinhar.

**Elodia Lebourg** – Tinha, então, um espaço específico, uma cozinha ou um galpão?

**José Alves** – Tinha uma cozinha, um galpão, o lugar que era normalmente o alojamento do pessoal que vinha para os... Depois do trabalho, vinha para o alojamento para o descanso, para no outro dia estar pronto para o serviço outra vez.

**Elodia Lebourg** – Esses funcionários dormiam nesses lugares?

**José Alves** – Dormiam nesses horários<sup>19</sup>.

**Elodia Lebourg** – O senhor dormia também ou retornava?

**José Alves** – Não. Eu também, normalmente... De acordo com os movimentos: se tivesse uma estação que tinha agente-de-estação, que estava em funcionamento, a gente pernoitava na estação; se não tivesse, eu tinha que ir para um lugar que teria estação funcionando.

**Elodia Lebourg** – Em quais casos acontecia ter mais movimento, mais urgência? O que era isso?

**José Alves** – No nosso caso, a rotina era a mesma, porque serviço de Via Permanente nunca acaba. Sempre teria serviço, não é? Principalmente no nosso Ramal aqui, que era bem deficitário. Então tinha serviço direto. Recurso muito pequeno... Tinha uma turma aí de... Quando entrei, nós éramos uma turma de 60 pessoas. Depois foi diminuindo, foi aposentando. No fim das contas, quando veio a privatização, só nesse Ramal da Usina Wigg<sup>20</sup> a Acaiaca, ficamos na faixa de 20 pessoas para tomar conta desse Ramal todinho.

**Elodia Lebourg** – O senhor tinha direito a algum tipo de férias?

**José Alves** – Tinha.

**Elodia Lebourg** – Como?

---

<sup>19</sup> Provavelmente, o entrevistado quis dizer “nesses lugares”.

<sup>20</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Inaugurada em 1923, seu nome derivava da usina elétrica instalada para fornecer força à Usina Wigg, em Miguel Burnier.

**José Alves** – Todo ano tirava minhas férias.

**Elodia Lebourg** – Era um mês?

**José Alves** – Um mês, 30 dias.

**Elodia Lebourg** – O senhor escolhia a época?

**José Alves** – Não. Isso era de acordo com eles. Normalmente, era um mês e a gente... Minhas férias quase não mudavam: eu tirava férias quase sempre no mês de agosto ou junho, praticamente durante... Acho que eu tirei umas 20 ou 21 férias. Trabalhei esse tempo todo sem um dia de licença, sem um dia de perda.

**Elodia Lebourg** – Nas suas férias ou mesmo nos seus dias de folga, o que o senhor costumava fazer?

**José Alves** – Como diz o outro, ferroviário estava sempre na beira da linha. Acostumou, acabou, não é? [riso] Infelizmente, depois que se aposenta, a gente tem que partir para outra atividade.

**Elodia Lebourg** – Mas, nesse período, o senhor continuava trabalhando ou não?

**José Alves** – Não, nesse período não.

**Elodia Lebourg** – Mas ficava por perto?

**José Alves** – Sempre por perto.

**Elodia Lebourg** – A ferrovia oferecia algum tipo de benefício para os empregados?

**José Alves** – Nós tínhamos benefícios, como diz o outro. Não tenho nada que reclamar da ferrovia, não é? Se eu tenho aposentadoria hoje, agradeço à ferrovia. Eu ainda uso falar sempre para o pessoal: ganhava bem e não sabia.

**Elodia Lebourg** – Para a época, era bem remunerado.

**José Alves** – Era. Para a época, era bem remunerado.

**Elodia Lebourg** – Benefício como tratamento médico, odontológico, existia algo desse tipo?

**José Alves** – Uma época, teve algum plano de saúde. No fim teve um plano de saúde. No princípio não tinha plano de saúde. No fim já tinha um plano de saúde. Até o plano não era ruim.

**Elodia Lebourg** – Mas era um plano da ferrovia?

**José Alves** – Da ferrovia.

**Elodia Lebourg** – Em que consistia isso? O que se oferecia para vocês?

**José Alves** – O plano cobria quase tudo, para a gente e para a família. No fim, porque já foi lá no fim. No princípio não tinha plano de saúde.

**Elodia Lebourg** – No fim, que o senhor diz, é mais ou menos quando?

**José Alves** – Ah, isso deve ter começado na faixa de 2000, por aí afora. Dois mil não. Em 1992, por aí afora, é que teve esse plano que se chamava... Como era? PLANSFER<sup>21</sup>, um plano de saúde para a gente e para a família. No mais, nunca... Para trás, como diz o outro, sempre era por conta do INPS<sup>22</sup> ou do SUS<sup>23</sup> mesmo.

**Elodia Lebourg** – O senhor, a sua família tinha direito a transporte gratuito na ferrovia?

**José Alves** – Não, no meu Ramal aqui não tinha. Porque também no princípio é que tinha trem de passageiro [inaudível]. Depois acabou trem de passageiro. E mesmo assim a gente não tinha direito. Família não. Só os empregados tinham o passe para viajar. Inclusive nós, como condutores de auto-de-linha, podíamos viajar até nas cabines de locomotiva. A gente tinha um passe para viajar.

**Elodia Lebourg** – Fora do horário de serviço, então.

**José Alves** – Fora do horário de serviço. No mais não tinha, não.

**Elodia Lebourg** – Como condutor de auto-de-linha, o senhor era subordinado a quem?

**José Alves** – Ao engenheiro-residente<sup>24</sup>, em Ponte Nova, e ao mestre-de-linha<sup>25</sup> do Ramal em que eu trabalhava. Se fosse para outro Ramal, seria a outro mestre-de-linha. Eu trabalhei com diversos mestres-de-linha. Mas sempre foi só um mestre-de-linha nesta área aqui. Inclusive, era até meu tio, Claudino Siqueira Lima<sup>26</sup>. Trabalhei com ele aqui praticamente durante 21 anos e sete meses.

**Bernardo** – O senhor falou que o engenheiro-residente morava em Ponte Nova?

---

<sup>21</sup> Plano de Saúde dos Ferroviários.

<sup>22</sup> Instituto Nacional de Previdência Social, atual INSS, Instituto Nacional de Seguridade Social.

<sup>23</sup> Sistema Único de Saúde.

<sup>24</sup> Engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

<sup>25</sup> Profissional responsável por comandar todas as equipes de um determinado trecho.

<sup>26</sup> Claudino Siqueira Filho, entrevistado pelo Vale Registrar.

**José Alves** – Em Ponte Nova. Quando eu entrei, tinha uma Residência aqui, mas foi pouca coisa, foi por uns dois anos no máximo. Depois, a Residência foi para Ponte Nova. Então, eu era subordinado à Residência de Ponte Nova, que comandava de Miguel Burnier até Ubá<sup>27</sup>, mais ou menos. Então tinha um, dois... No fim das contas, acho que esse Ramal todinho ficou com três mestres-de-linha.

**Elodia Lebourg** – O senhor saberia me dizer outros cargos, outras funções, que existiam na ferrovia?

**José Alves** – Nós tínhamos muitos cargos, não é?

**Elodia Lebourg** – Quais?

**José Alves** – Tinha carpintaria, ferraria, pessoal da Via Permanente – que era da manutenção –, pessoal de obra, cada um com sua função... Porque tinha trabalhador da Via Permanente, que era artífice-de-linha; tinha trabalhador de obra, que era artífice-de-obra; e tinha metalúrgico, que mexia com a parte de reforma de ferramenta da Via.

**Elodia Lebourg** – Você comentou que em um momento chegou a ter 20 funcionários; em outro momento, 60 funcionários.

**José Alves** – Isso quando nós entramos, começamos. No fim, já tinha muito pouca gente.

**Elodia Lebourg** – Então, no período em que o senhor trabalhou, com todos esses cargos que você comentou, o máximo de funcionários que teve aqui foi mesmo 60? Não chegou a ter mais?

**José Alves** – Só no Ramal daqui, aí na faixa de uns 100 quilômetros, vamos supor... Porque tinha mais funcionário para outros ramais, não é? Mas um Ramal, vamos supor, de 100 quilômetros, tinha na faixa de 60 pessoas, quando nós entramos. Aí foi saindo um, foi saindo, foi diminuindo e, no fim, nós acabamos ficando aí na faixa de umas 20 pessoas. Acabou aumentando mais a quilometragem para essa turma. No fim das contas... Eu não sei mais guardar quantos quilômetros eram de Burnier a Acaiaca, que era o Ramal que me pertencia, eu junto com o mestre-de-linha e os trabalhadores. Eu sempre ia a outros ramais mais para substituir outras pessoas. Então o meu Ramal era esse de Acaiaca a Miguel Burnier.

---

<sup>27</sup> Município de Minas Gerais, onde se juntavam a Linha do Centro e a Linha Três Rios – Caratinga, pertencentes à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

**Elodia Lebourg** – Mesmo à época dos 60 funcionários, isso era pouco para as necessidades da Via?

**José Alves** – Já não era tão pouco, porque nosso Ramal era na faixa de 50 quilômetros para cada mestre-de-linha. Quer dizer, já dava para dar uma manutenção mais adequada na linha. Na ferrovia, no princípio – história dos antigos das ferrovias –, era um quilômetro para cada trabalhador. Não sei por qual motivo foi diminuindo e foi cada vez aumentando mais a quilometragem.

**Elodia Lebourg** – Existia algum tipo de norma, de regulamento que os funcionários da ferrovia tinham que seguir?

**José Alves** – Tinha.

**Elodia Lebourg** – Quais?

**José Alves** – Oh, essas normas da ferrovia, dos trabalhadores... O trabalhador sempre tinha que cumprir sua missão, sua função; cada um na sua função, que era permanecer... Como chama? Chegar ao serviço e cumprir sua missão das sete às 16 e 30. Essas eram as normas que tinham que ser cumpridas. Diversas normas que agora eu nem lembro mais, não é? Porque eram tantas!

**Elodia Lebourg** – No caso do trabalhador não respeitar alguma norma ou horário ou o que quer que fosse, tinha algum tipo de penalidade?

**José Alves** – Primeiramente, era advertido por escrito. Depois, poderia punir por dias. Havia até uma... Como chama? Mas era a coisa mais rara que tinha dentro da ferrovia, principalmente no Ramal em que trabalhei. Trabalhei aqui por 21 anos e, como diz o outro, isso foi coisa a que eu quase não assisti. Não vi punições para trabalhador nenhum, não é? Porque a equipe... Sempre entrou... Todo mundo foi cumpridor dos deveres que tinha.

**Elodia Lebourg** – Quanto ao uniforme, vocês tinham uniforme de serviço?

**José Alves** – Quando fornecia.

**Elodia Lebourg** – Quem fornecia?

**José Alves** – A própria ferrovia, que era a Rede Ferroviária. Mas isso não foi sempre. Tinha hora que você tinha uniforme ou um material para usar; tinha hora que você não tinha. Eles não podiam fornecer, você tinha que usar o próprio material que era nosso... Inclusive o próprio... Todo o material. A única coisa que eles nunca deixaram de fornecer foi ferramentas. Mas uniforme tinha época que tinha, tinha época que não tinha.

**Elodia Lebourg** – Como era esse uniforme?

**José Alves** – Você fala as...?

**Elodia Lebourg** – O tipo de roupa, a cor.

**José Alves** – Da Via Permanente, normalmente era alaranjado. Agora, o nosso era camisa bege e calça azul-marinho, porque era a mesma equipe da equipe de maquinista<sup>28</sup>.

**Elodia Lebourg** – E material de segurança: capacete, luva, bota?

**José Alves** – Da mesma forma, não era... Quando dava, exigia, tinha que usar. Quando não tinha, fazer o quê? Trabalhávamos com o próprio material que nós comprávamos, que era botina... Agora, quando eles forneciam o material do EPI<sup>29</sup>, a gente usava; quando não forneciam, você não tinha como usar, não é?

**Bernardo Andrade** – Da RPI?

**José Alves** – Não, EPI, os EPI. Quando forneciam, usava; quando não forneciam, você não tinha como usar, não é?

**Elodia Lebourg** – Eu queria saber do senhor se os funcionários tinham frases ou palavras específicas e mesmo gírias, que eram usadas no cotidiano da Estação ou no serviço da ferrovia?

**José Alves** – Palavras de...?

**Elodia Lebourg** – Gírias... Por exemplo, funcionários com direito à gratuidade tinham um passe que eles chamavam de careta<sup>30</sup>. Ou o balão<sup>31</sup>, que era uma penalidade.

**José Alves** – Não, não. Naquele tempo não tinha isso, não. O pessoal da Via Permanente não tinha isso, não é? Como diz o outro, era uma família. A gente vivia junta mais dentro da ferrovia do que com a família em casa. Você só vinha em casa, como diz o outro, a passeio, não é? Então, a gente conviveu mais com aquela equipe, que se tornou uma família.

**Elodia Lebourg** – Mesmo em níveis hierárquicos diferentes, como um engenheiro, os superiores? Era fácil lidar com isso?

**José Alves** – Era. A equipe toda, para lidar com a engenharia, com a chefia maior, não tinha dificuldade, não. A equipe que tinha... Cada um cumpria sua função, não tinha aquela de dar mão-de-obra, vamos supor, para o mestre-de-

---

<sup>28</sup> Profissional responsável por operar a locomotiva.

<sup>29</sup> Equipamento de Proteção Individual.

<sup>30</sup> Passe que dava direito à gratuidade no transporte ferroviário aos funcionários da ferrovia. Por possuir uma foto do funcionário, apelidaram-no de “careta”.

<sup>31</sup> Gíria utilizada no meio ferroviário, para designar a punição com a suspensão do trabalho por alguns dias, dada a um funcionário.

linha, para o engenheiro, não. Uma vez ou outra tinha algum probleminha. Mas muito difícil...

**Elodia Lebourg** – Agora eu queria fazer algumas perguntas para o senhor sobre a Estação. Como era o espaço físico da Estação, na época em que o senhor trabalhava?

**José Alves** – Espaço físico assim...

**Elodia Lebourg** – Quais eram os prédios, o que cada sala ocupava?

**José Alves** – Oh, aqui em cima<sup>32</sup>, normalmente, foi residência de família.

**Elodia Lebourg** – De família? Como assim?

**José Alves** – O agente-de-estação, por exemplo. Teve um agente-de-estação que era chefe-de-estação<sup>33</sup> e morava aqui em cima, não é? Do lado de lá<sup>34</sup>, toda aquela parte que tem do lado de lá recebia as cargas, essas pequenas cargas, embalagens que vinham e eram armazenadas ali, para os comerciantes de Ouro Preto virem buscar. Tanto chegavam como saíam. Essa da frente era a parte do agente-de-estação<sup>35</sup>. Esse lado aqui<sup>36</sup> servia também como depósito de material de chegada e de saída. E esta sala aqui<sup>37</sup>, normalmente, teve... Principalmente aqui – acho que é esta sala mesma – estive como alojamento de funcionário dela, aqui dentro. Guarda-chave<sup>38</sup>... Eles tiveram como alojamento isto aqui.

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

**José Alves** – Esta Estação trabalhou em diversos horários. Teve época em que ela trabalhava 24 horas. Depois, no fim, ela passou a trabalhar, normalmente, em certos horários – acho que de três horas da manhã às 10 horas da noite, nesse período.

**Elodia Lebourg** – Quais pessoas tinham acesso ao prédio da Estação? Quem quisesse podia entrar? Como era? Esses armazéns que o senhor comentou...

---

<sup>32</sup> Refere-se ao segundo andar da Estação Ferroviária de Ouro Preto, onde funcionam, atualmente, os escritórios da Gerência, a Sala de Educação Patrimonial e a Sala Multiuso.

<sup>33</sup> Profissional responsável por coordenar todas as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

<sup>34</sup> Refere-se à sala em que existe, hoje, o Salão Mariana.

<sup>35</sup> Refere-se à sala situada no saguão da Estação, onde funciona, atualmente, o Escritório da Ferrovia Centro-Atlântica, responsável pelo funcionamento e manutenção do trem usado nos passeios turísticos do Trem da Vale.

<sup>36</sup> Refere-se à sala em que existe, hoje, o Salão Ouro Preto.

<sup>37</sup> Refere-se à Sala de Histórias.

<sup>38</sup> Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

**José Alves** – Oh, normalmente, não era qualquer... O acesso lá dentro era para o agente-de-estação, os guarda-chaves e os manobreiros<sup>39</sup>. Isso aí era... Como se chama esse trem<sup>40</sup> ali? Era mercadoria. Então chegava. Tinha o cara que vinha buscar a mercadoria que estava vindo, ou despachar, não é? Só o pessoal ali dentro mexia com esse material, os próprios agentes-de-estação e os manobreiros, não é? Teve época em que teve só um agente, só por essa conta, mexer com despacho. Ele não vinha ao movimento. Depois não, [inaudível] a mesma pessoa já fazia tudo. No horário dele, o que chegasse, ele despachava, ele mandava, junto com os manobreiros e os guarda-chaves que ajudavam a descarregar e carregar o que tinha que carregar. E tinha minuto marcado. Não era... Como chama? Não. Se tivessem 10, 50 mercadorias, tinha que tirar aquelas 50 mercadorias, vamos supor, e devolver outro tipo de mercadoria para dentro. Ele tinha aquele tempo marcado, porque o trem tinha horário marcado e andava no horário. Era muito raro atrasar, muito difícil!

**Elodia Lebourg** – Que tipo de mercadoria ficava estocado, que chegava ao armazém e que saía do armazém?

**José Alves** – Isso tudo, esses tipos de mercadoria. Vinha de todo tipo.

**Elodia Lebourg** – Por exemplo?

**José Alves** – O arroz, feijão, não é? Isso vinha de todo lado, todo tipo de mercadoria aí para baixo, para cima, não é? Chegava aqui, comunicava aos armazéns que vinham buscar. Tanto ia para fora como chegava. Mais chegava do que despachava.

**Elodia Lebourg** – No caso de mercadoria despachada, o que mais costumava sair de Ouro Preto?

**José Alves** – Eu já não estou bem certo. Era mercadoria mais simples que saía.

**Elodia Lebourg** – Pagava-se alguma taxa para usar esse serviço dos armazéns?

**José Alves** – Pagava-se. A mercadoria chegava. O dono da mercadoria tinha um prazo para tirar. Se ele não tirasse aquela mercadoria dentro daquele prazo, ele pagava uma taxa. Não sei mais qual era a taxa, mas tinha uma taxa para pagar.

---

<sup>39</sup> Profissional responsável por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

<sup>40</sup> Trem, neste caso, é uma referência às mercadorias que chegavam à Estação.

**Elodia Lebourg** – Se ultrapassasse o prazo.

**José Alves** – Se ultrapassasse o prazo, não é? Era a mesma coisa quando chegava. Igual à época... Não nesses armazéns, porque foi muito pouco; era mais ali embaixo. Cimento, adubo... Eles tinham um prazo para descarregar, não é?

**Elodia Lebourg** – Ali embaixo, que o senhor mencionou, é onde?

**José Alves** – Essa plataforma comprida que tem aqui<sup>41</sup>. Aquilo era uma linha que tinha de lado ali, para descarregamento de mercadoria mais pesada. Aquilo chegava ali, encostava. Eles davam um prazo, tantas horas, para descarregar. Se não descarregasse, pagava a estadia do vagão, vamos supor. Se estivesse no vagão, pagava estadia; se fosse do armazém, paga estadia do armazém.

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou que em alguns períodos a Estação funcionou 24 horas. Esses armazéns funcionavam também?

**José Alves** – Não, os armazéns normalmente só funcionavam durante o dia. Isso nunca funcionou à noite, não.

**Elodia Lebourg** – E a parte de segurança da Estação? Tinha funcionário específico para esse trabalho?

**José Alves** – O próprio agente-de-estação era o segurança, com os funcionários que ficavam ali.

**Elodia Lebourg** – E à noite, se estivesse tudo fechado, tinha alguém tomando conta?

**José Alves** – Não. Isso não tinha, não.

**Elodia Lebourg** – Agora eu queria perguntar sobre as casas de moradia da Estação. Quantas eram, aproximadamente?

**José Alves** – Ih! Quantas casas eu não estou bem certo, não. [riso] Essas casas todas que estão aqui ao redor eram moradia de ferroviário.

**Elodia Lebourg** – O senhor mora em uma dessas casas.

**José Alves** – Moro. Há 30 anos eu moro nessa casa.

**Elodia Lebourg** – Então, desde o período em que trabalhava já como condutor.

**José Alves** – É.

---

<sup>41</sup> Plataforma em que estão, atualmente, o Vagão Restaurante e o Vagão Sonoro.

**Elodia Lebourg** – Como o senhor conseguiu essa moradia?

**José Alves** – Por conta da função que eu usava<sup>42</sup>. Na função que eu usava dentro da ferrovia, eu teria que estar sempre ali, praticamente 24 horas: qualquer coisinha que precisasse, se desse um acidente, se desse um problema qualquer, dentro da ferrovia, primeiro era o engenheiro, segundo era o mestre-de-linha, o terceiro era a mim. Minha função, não era qualquer um que podia chegar: “Ah, não! Pode tocar!” Não. Ele tinha que ser específico para aquilo. Trabalhador da Via Permanente, se você não achasse um, você levava o outro. No meu caso não. Tinha que ser encontrado o condutor de auto-de-linha, porque não era um qualquer que poderia chegar e conduzir. Então eu tinha que estar sempre... Se eu tivesse que ir à rua e tal, eu tinha que falar com minha esposa: “Ó! Estou indo a tal lugar assim, assim. Demoro tantos minutos. Se me procurarem, estarei nesse local”. Então, durante esse tempo em que trabalhei, foi desse jeito aí.

**Elodia Lebourg** – Pagava-se algum aluguel, alguma taxa para morar nessas casas?

**José Alves** – Uma época nós pagamos um aluguel simbólico, muito insignificante! Mas toda vida, praticamente, foi de graça, porque eles deram as casas para os moradores, não é?

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou que, conforme a profissão, era preferível morar nessas moradias aqui próximas. Então...

**José Alves** – Justamente. Quando precisasse do funcionário, ele estaria perto, já para ir para a atividade.

**Elodia Lebourg** – Mas quais outros funcionários, além do senhor, moravam nessas casas?

**José Alves** – O próprio mestre-de-linha e os trabalhadores da Via Permanente. Eles, normalmente, tinham preferência para morar na beira da linha. Como o agente-de-estação... Chefe também tinha preferência.

**Elodia Lebourg** – Essas casas eram todas iguais?

**José Alves** – Todas iguais?

**Elodia Lebourg** – Por dentro?

**José Alves** – Não, isso tem diferença. Isso tinha diferença aí.

---

<sup>42</sup> Provavelmente, o entrevistado quis dizer “exercia”.

**Elodia Lebourg** – Mas é diferente conforme o quê?

**José Alves** – Umas casas mais bem construídas, não é? Umas maiores, outras menorzinhas, não é?

**Elodia Lebourg** – Mas, basicamente, essas casas eram compostas de que tipo de cômodo? Quantos quartos?

**José Alves** – Normalmente, três quartos, uma sala, uma cozinha, um banheiro.

**Elodia Lebourg** – E quintal, jardim?

**José Alves** – Ah! Isso muito pequeno. Poucas casas têm área grande, não é? Mas sempre tinha um quintalzinho. Isso tem.

**Elodia Lebourg** – No caso do senhor, que já se aposentou, como foi esse processo para permanecer na casa?

**José Alves** – Proposta de venda.

**Elodia Lebourg** – Aí o senhor comprou?

**José Alves** – Comprei. Quando, depois, ela<sup>43</sup> privatizou, propôs as vendas de todas as casas para os funcionários, não é?

**Elodia Lebourg** – As outras casas, aqui do entorno, também foram vendidas? Na Praça<sup>44</sup>?

**José Alves** – Todas elas. Tudo.

**Elodia Lebourg** – São outros funcionários que ainda residem nelas? Ou foram...

**José Alves** – Tem casa que sim; outras não. Tem casa que é do funcionário ainda; outras não são, não. Mas a maioria dos que moram nessas casas são funcionários, são ex-funcionários.

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou comigo, anteriormente, sobre os dormitórios, essas instalações que ficavam em alguns trechos para os trabalhadores. Como eram esses dormitórios?

**José Alves** – Sempre foi casa, normal. No princípio...

**Elodia Lebourg** – Com cozinha?

**José Alves** – Cozinha, com... Como se chama? No princípio, nesses certos lugares, não tinha chuveiro. Normalmente, eles arrumavam uma lata de 20 litros, furavam, botavam um cano nela e punham o chuveiro embaixo;

---

<sup>43</sup> Refere-se à Rede Ferroviária Federal S/A.

<sup>44</sup> Praça Cesário Alvim, onde se localizam a Estação Ferroviária de Ouro Preto e a maioria das casas pertencentes à ferrovia.

esquentavam a água em outra vasilha para pôr ali, para tomar banho, porque não tinha. Isso foi em diversos alojamentos desses aí. Isso foi na base de... Deve ter vindo... Como se chama? Mudaram esses alojamentos, deve ter sido de 1980 para cá. Para trás, esse pessoal todinho...

**Elodia Lebourg** – Mas o que mudou, então, de 1980 para cá?

**José Alves** – Aí já começou a montar o chuveiro de água quente. Não tinha luz em muitos lugares aí. Normalmente, no princípio, na média de 10, 12 quilômetros, tinha um alojamento. Então tinha lugar aí que não tinha luz. Como muitos hoje, que acabaram, não é? Daqui para cima, daqui a Rodrigo Silva, tinha Tripuí<sup>45</sup>, para onde foi luz depois de muitos anos. Topázio<sup>46</sup> nunca foi, tudo abandonado, já acabou tudo. Rodrigo Silva é que tem. Depois de Rodrigo Silva, Dom Bosco<sup>47</sup>; depois Hargreaves<sup>48</sup>; depois Usina. Então, [dois ponto, cada sempre]<sup>49</sup> nesses trechos não tinha luz. Mesmo daqui para... Não. Daqui para Mariana já tinha: Vitorino Dias<sup>50</sup> e Passagem de Mariana<sup>51</sup>. Então o pessoal morou muito nesses alojamentos que não tinham luz.

**Elodia Lebourg** – Como era o dormitório desses alojamentos? Era um espaço grande que eles dividiam?

**José Alves** – Quarto, normalmente. Vamos supor, em um quarto de três por quatro<sup>52</sup>, ficavam três ou quatro<sup>53</sup>. Sempre desse jeito.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de móvel tinha?

**José Alves** – Só a cama e, como disse o outro, [riso] um caixotinho. Só, mais nada.

**Elodia Lebourg** – Isso era cedido pela ferrovia?

**José Alves** – Não. Cada um tinha a sua.

---

<sup>45</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Ouro Preto.

<sup>46</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. A Estação Ferroviária de Topázios foi inaugurada em 1944 como um posto telegráfico. Localizada em Ouro Preto.

<sup>47</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Situada em Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

<sup>48</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.

<sup>49</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>50</sup> Estação ferroviária pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Ouro Preto, entre a Estação Ferroviária de Passagem de Mariana e a de Ouro Preto.

<sup>51</sup> Distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>52</sup> Três por quatro metros.

<sup>53</sup> Três ou quatro trabalhadores.

**Elodia Lebourg** – As camas? Mas as próprias camas vocês tinham que levar?

**José Alves** – As próprias camas. No princípio, cada funcionário tinha que arrumar a sua cama, o seu próprio colchão e tudo. Não fornecia nada disso, não.

**Bernardo Andrade** – Podia levar no trem?

**José Alves** – Levava. Se você fosse fazer a mudança, você carregava. Igual a mim, que era condutor de auto-de-linha, [inaudível] deixando, nós carregávamos, levávamos. Vamos supor que você fosse transferido daqui para São Geraldo<sup>54</sup>, Ponte Nova. Você levava a sua cama, colchão, punha no trem e o trem levava. Era despachado, você não pagava despacho. Você levava para lá, se não tivesse outro jeito. Não era chegar lá e o sujeito: “Ah, não! Quando chegar lá vou te dar”. Não! Você tinha que ter o seu próprio material.

**Elodia Lebourg** – Existia algum tipo de regulamento para usar esse dormitório? Horário de uso, presença de visitas?

**José Alves** – Não, visita particular, praticamente, não tinha. Era proibido. E o horário de silêncio, normalmente, era das 10 às cinco da manhã.

**Elodia Lebourg** – E a limpeza desse dormitório?

**José Alves** – Cada um fazia a limpeza. Quem estivesse naquele quarto fazia.

**Elodia Lebourg** – Eu queria fazer agora umas perguntas sobre os trens desse trecho. Eu queria saber do senhor quais tipos de trem trafegavam aqui?

**José Alves** – Olha, quando eu comecei, em 1976, tinha um trem de passageiro de Ponte Nova a Miguel Burnier. Subia, normalmente, às sete horas<sup>55</sup> e voltava na base de uma hora<sup>56</sup>. Depois subia às quatro horas<sup>57</sup> outra vez, depois voltava. Passados uns quatro, cinco anos, acabou o trem de passageiro no nosso Ramal aqui. Aí foi só trem de carga. Normalmente, eram dois trens subindo, dois descendo<sup>58</sup>. Quando tinha mais carga, subia até mais. Depois foi só carga, depois foi só diminuindo cada vez, nessa faixa de dois trens para um lado, dois trens para o outro.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de carga eles transportavam?

---

<sup>54</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>55</sup> Sete horas da manhã.

<sup>56</sup> Treze horas.

<sup>57</sup> Dezesesseis horas.

<sup>58</sup> Dois trens subindo para Belo Horizonte e dois trens descendo para Ponte Nova.

**José Alves** – Cimento, passou muito bauxita para a ALCAN<sup>59</sup>, teve um minério que vinha para a ALCAN, adubo que era distribuído aí para baixo. Esse cimento era levado para essas cidadezinhas por aí abaixo todinhas, até Praia Formosa. Em uma época também veio trigo aqui de baixo, não sei mais de onde. Esteve passando por aqui, mas depois parou também. Então, eram esses tipos de carga.

**Bernardo Andrade** – Isso foi na época em que eles fizeram aquele outro trem turístico? Que veio a Maria Fumaça<sup>60</sup> de novo, na década de 1980?

**José Alves** – Foi, foi. Aquele...

**Elodia Lebourg** – Pode falar.

**José Alves** – Aquele trem durou pouco tempo, na faixa de no máximo... Acho que não chegou dois anos, não é? O trem Maria Fumaça rodou aí. O motivo por que caiu não sei.

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou o nome de uma cidade, parece que é uma cidade: Formosa... Agora você falou assim “o trem ia até Formosa”. É isso?

**José Alves** – Não. O trem de carga? Ou de passageiro? Era de Miguel Burnier a Ponte Nova.

**Elodia Lebourg** – Está bom. Como era montada a composição desse trem? Tinha trem misto?

**José Alves** – Era o trem misto.

**Elodia Lebourg** – Como era esse...?

**José Alves** – Ele puxava para cá trem de passageiro e levava carga.

**Elodia Lebourg** – O que vinha primeiro: carga ou passageiro?

**José Alves** – Carga. Passageiro, normalmente, é o último carro.

**Elodia Lebourg** – Por quê?

**José Alves** – Pela segurança.

**Elodia Lebourg** – Explica.

**José Alves** – É o carro mais leve. Então, você não pode nunca botar um carro pesado no meio de um leve. Você tem que sair botando os vagões mais

---

<sup>59</sup> A ALCAN era uma fábrica de alumínio localizada em Ouro Preto. Atualmente, chama-se Novelis do Brasil Ltda.

<sup>60</sup> Apelido de locomotiva movida a vapor.

pesados – porque a carga está mais pesada – sempre perto da locomotiva, e aí por diante. Por esse motivo.

**Elodia Lebourg** – No caso desses trens de carga, eles tinham horários específicos para passar, para chegar às estações?

**José Alves** – Não. Não tinham horário assim muito, não. Específico não.

**Elodia Lebourg** – Como era feita essa comunicação? Como o agente-de-estação sabia da chegada do trem?

**José Alves** – Ou por telégrafo<sup>61</sup>, que era... Como se chama? Ou linha do seletivo<sup>62</sup>, que era a fiação que tinha de fora a fora. Aquilo ali, quando arreventava um fio na frente, ficava sem comunicação. Onde dava, os agentes-de-estação, que eram esses antigos, era no telégrafo; aqueles não, aqueles te comunicavam direitinho<sup>63</sup>. No fim já foi acabando. Esses mais novos já não pegaram muito o telégrafo, não.

**Elodia Lebourg** – No caso do telégrafo, a mensagem que um trem estava partindo era dada de uma estação para outra...

**José Alves** – Era de uma estação para outra, de uma estação para outra. Senão você não poderia soltar o trem de jeito nenhum! Se não tivesse comunicação com o agente lá da frente.

**Elodia Lebourg** – No caso dos maquinistas, em que tipo de situação acontecia o apito do trem?

**José Alves** – Travessia... Normalmente nesses túneis, na chegada à Estação e em toda travessia.

**Elodia Lebourg** – Tinha algum sinal específico para se comunicar com outro maquinista ou com uma namorada?

**José Alves** – Ah, não! Isso aí não tinha, [riso], não é?

**Elodia Lebourg** – Quais tipos de problemas era mais comum acontecer com o trem ou mesmo na linha do trem?

**José Alves** – Você fala em caso de acidente?

**Elodia Lebourg** – É.

---

<sup>61</sup> O telégrafo foi o primeiro aparelho que permitiu a comunicação à distância através de fios e da eletricidade. A informação pode ser transmitida desde que se adote um código previamente estabelecido, tal como o Código Morse, nome dado em homenagem a seu inventor.

<sup>62</sup> Aparelho tipo “telefone” utilizado para comunicação interna da ferrovia.

<sup>63</sup> “Aqueles” é uma referência ao telégrafo.

**José Alves** – Bom, o seguinte. O Ramal foi ficando muito... Este Ramal daqui ficou muito deficitário: falta de material... No fim já não tinha condição de dar a manutenção que precisava. Faltava material e o próprio ser humano, que já não era suficiente, para poder fazer a manutenção que precisava.

**Elodia Lebourg** – A que o senhor atribui essa falta de material, de funcionário? O que estava acontecendo?

**José Alves** – Bom, aí fica até meio... Como chama? Eu acredito que era o jeito que era a nossa nação, que chegou onde está, da ferrovia... Algum Ramal, não. Nosso Ramal ficou muito deficitário, não é? Tinha Ramal bom, mas tinha Ramal onde a linha caiu bem, mais por falta de manutenção, porque não tinha mão-de-obra para fazer, não é? Em uma época aqui, eu cheguei a não ter material para substituir.

**Elodia Lebourg** – Mas que tipo de problema, que tipo de acidente essa falta de manutenção e de pessoal podia causar?

**José Alves** – Acidente aqui, normalmente, era descarrilamento de trem. Acidente... Andou havendo algum, mas mais era descarrilamento, não é?

**Elodia Lebourg** – Em alguma época específica do ano podia acontecer esse tipo de problema?

**José Alves** – Não. Ah, não! Época de chuva, normalmente. O cuidado – tanto do condutor como do maquinista – se torna o dobro, maior, porque você pode sair com uma condução e chegar lá na frente, um temporal... Pode cair uma barreira... Poderia até um aterro deslocar, não é?

**Elodia Lebourg** – Em caso de acidente, como era feito o socorro?

**José Alves** – Acidente...

**Elodia Lebourg** – Um acidente ou um problema: um trem descarrilou. Como essa mensagem chegava até a Estação? Quem socorria?

**José Alves** – Normalmente, o maquinista carregava um... Como fala? Como é o nome do...? Um telefonezinho, com um ganchozinho. Você punha lá em cima na... Como chama<sup>64</sup>...? E ali ele chamava a Estação, passava para o controlador<sup>65</sup>, o controlador passava para o agente-de-estação, para fazer a comunicação de que o trem estava descarrilado. Se fosse mexer nele, tinha

---

<sup>64</sup> Fio do aparelho seletivo, que passava ao lado da linha.

<sup>65</sup> Profissional responsável por controlar o tráfego dos trens no trecho.

que ir com a máquina<sup>66</sup> até lá na frente, deixar a composição lá e ir à Estação para poder fazer a comunicação, se não conseguisse.

**Elodia Lebourg** – Nesse trabalho de manutenção da linha do trem, que tipo de medida era tomada para evitar problemas, um descarrilamento ou o que quer que fosse?

**José Alves** – O pessoal nosso, que era da Via Permanente, sempre estava ali, como diz o outro, fazendo para evitar o descarrilamento. Mas se você não tivesse o material... Tinha época em que não tinha condições de fazer, não é?

**Elodia Lebourg** – Quais funcionários viajavam no trem, a trabalho?

**José Alves** – O maquinista e o auxiliar.

**Elodia Lebourg** – O auxiliar fazia o quê?

**José Alves** – O auxiliar estava sempre ao lado do maquinista, porque era o auxiliar dele ali.

**Elodia Lebourg** – Como eram as locomotivas? Qual era o tipo de combustível usado na época em que o senhor trabalhava?

**José Alves** – Aqui, toda vida, foi a diesel mesmo. Locomotiva a diesel.

**Elodia Lebourg** – Elas tinham algum tipo de nome ou apelido? Como elas eram chamadas?

**José Alves** – Eles falavam U 13, U 12, não é? Aqui a U 20 não andava, por conta do traçado...

**Elodia Lebourg** – Por quê?

**José Alves** – O traçado da linha aqui não dava para a U 20, não.

**Elodia Lebourg** – U 20?

**José Alves** – U 20. Aqui andavam muito mais a U 13 e a U 12. Mais eram as U 13.

**Elodia Lebourg** – Quais eram as diferenças entre essas duas e a U 20?

**José Alves** – A U 20 eram três eixos e a U 13 são dois eixos, não é?

**Bernardo Andrade** – Então a U 20 era maior e mais forte?

**José Alves** – Maior e mais forte. Então o traçado da linha aqui... E muita rampa. Ela puxava muito na baixada. Mas na subida aqui, a U 13 era que puxava.

---

<sup>66</sup> Refere-se à locomotiva.

**Elodia Lebourg** – No caso dos vagões de passageiros, como era o interior deles?

**José Alves** – Todo de madeira.

**Elodia Lebourg** – E tinha diferença...

**José Alves** – Tinha o de primeira<sup>67</sup>, logo quando você... Tinha o vagão de primeira, que era mais de poltrona macia. E tinha o outro, que era todo de madeira.

**Elodia Lebourg** – E tinha banheiro?

**José Alves** – Tinha.

**Elodia Lebourg** – A limpeza do trem era feita por quem e onde?

**José Alves** – Aqui não tinha assim, como é que chama? Normalmente, era onde o trem pernoitava. Sempre era feita pelos próprios guarda-chaves... Guarda-freio<sup>68</sup>, como se chamava, do trem.

**Elodia Lebourg** – Tinha oficina específica para a manutenção desse trem?

**José Alves** – Tinha oficina específica.

**Elodia Lebourg** – Onde ficava?

**José Alves** – No nosso Ramal era em Mariana e em São Geraldo...

**Elodia Lebourg** – O que se fazia nesse tipo de lugar? Era uma oficina de quê?

**José Alves** – Em Mariana, a manutenção maior era só de vagões. De locomotiva, era em São Geraldo. No nosso Ramal aqui.

**Elodia Lebourg** – São Geraldo? É um distrito? É o quê?

**José Alves** – É uma cidade.

**Elodia Lebourg** – No caso do trem de passageiro, de carga ou trem misto, algum sinal era dado na Estação ou pelo trem, quando ele estava chegando?

**José Alves** – O sino.

**Elodia Lebourg** – Na Estação tinha um sino?

**José Alves** – Na Estação tinha um sino que era para saída: batia-se o sino. Eles também tinham aquele... Um sininho tem na máquina locomotiva também. E ela dava o apito de saída.

**Elodia Lebourg** – Será que os moradores da cidade entendiam?

**José Alves** – Ah, entendiam!

**Elodia Lebourg** – Que tipo de pessoa ficava esperando a chegada do trem?

---

<sup>67</sup> Primeira classe.

<sup>68</sup> Profissional que vigia os freios dos carros nas linhas das ferrovias.

**José Alves** – Ah, isso, como diz o outro... No princípio muita gente esperava: os parentes, os amigos que iam chegar, não é?

**Elodia Lebourg** – Essas pessoas ficavam em algum lugar específico da Estação?

**José Alves** – Na frente da plataforma, aqui.

**Elodia Lebourg** – Podiam entrar livremente?

**José Alves** – Podiam, poderiam. Para esperar, podiam.

**Elodia Lebourg** – O bilhete do trem, para o passageiro, era considerado caro, na época?

**José Alves** – Normalmente, a passagem sempre foi mais barata que a passagem de ônibus. Muito mais barata.

**Elodia Lebourg** – Qual funcionário vendia esse bilhete?

**José Alves** – O próprio agente-de-estação.

**Elodia Lebourg** – Para entrar no trem tinha que ter passagem?

**José Alves** – Tinha. Senão tinha também o cobrador dentro do trem.

**Elodia Lebourg** – Esse funcionário também checava os bilhetes lá dentro? Alguém conferia, dentro do trem?

**José Alves** – Era o chefe-de-trem, não é? Ele conferia: com uma maquininha, ele já saía picotando, furando. Se não tivesse passagem, ele cobrava. Tinha um...

**Elodia Lebourg** – Para se usar o trem, só podia entrar na Estação ou tinha alguma parada, algum posto menor no meio do caminho?

**José Alves** – Tinha diversos pontos, parada.

**Elodia Lebourg** – O senhor sabe me dizer alguns?

**José Alves** – Que não teriam, vamos supor, estação funcionando? Daqui para Rodrigo Silva: Topázio, Tripuí – já teve Estação, mas teve época em que não tinha, que fecharam –, Dom Bosco, Hargreaves. Daqui para baixo<sup>69</sup>, Vitorino Dias, Passagem de Mariana. Aí Ribeirão do Carmo...

**Elodia Lebourg** – Mas essas eram estações ou eram paradas?

**José Alves** – Eram estações. Agora, daqui para baixo, parada tinha o Crasto<sup>70</sup> – Crasto de Baixo e Crasto de Cima, dois Crastos –, Goiabeira<sup>71</sup>...

---

<sup>69</sup> No sentido de ida para Mariana.

<sup>70</sup> Até o momento, não foi possível obter informações sobre o local citado.

**Bernardo Andrade** – É Clastro?

**José Alves** – Crasto. Eram duas paradas, porque não tinha estação, não é? O trem parava, o passageiro entrava. O conferente do... – como chama? – vinha e cobrava a passagem dele. Eu só não... Eu acho que a passagem era cobrada de estação em estação. Não tenho bem certeza disso, não. Eu acho que era.

**Elodia Lebourg** – Quanto a comportamento, tinha alguma regra que os passageiros tinham que seguir dentro do trem?

**José Alves** – Bom, ter, tinha, não é? Como é que chama, o comportamento deles, não é? [Sobre ação]<sup>72</sup> de embriaguez. Não poderia estar tirando o silêncio de quem estava viajando ali dentro. Isso tinha.

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

**José Alves** – Neste nosso aqui, não teria, não. Mas algum Ramal já teve venda de cafezinho. Algum Ramal já teve até refeições. Isso tinha. No nosso não tinha, não.

**Elodia Lebourg** – Não tinha porque não podia ou simplesmente porque não tinha?

**José Alves** – Não tinha, não puseram, não é? Esses ramais grandes tinham.

**Elodia Lebourg** – Tinha alguma época do ano ou mesmo algum dia da semana em que o movimento na Estação, no trem, era maior?

**José Alves** – Tinha.

**Elodia Lebourg** – Quais?

**José Alves** – Normalmente, época de férias, época de fim de ano.

**Elodia Lebourg** – Durante a semana, tinha algum dia, em específico?

**José Alves** – Não. Tinha assim... Normalmente, viajava o pessoal que... Como chama? Naquela época, no princípio, não tinha ônibus. Você tinha que viajar de trem mesmo. Quantas vezes o trem saiu daqui, de Ponte Nova para Belo Horizonte<sup>73</sup>, porque não tinha condução por fora!

**Elodia Lebourg** – O entorno da Estação mudou muito nesse tempo? O que tinha quando o trem estava funcionando? O que tem agora?

---

<sup>71</sup> Parada pertencente ao Ramal da Ponte Nova, trecho da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Localizada em Acaiaca.

<sup>72</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>73</sup> 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.

**José Alves** – Mudou, mas muito pouco. Como se diz, mudou para melhor, não é? Isso mudou. Hoje, sem comparação, isso mudou muito para melhor.

**Elodia Lebourg** – Mas não teve comércio que fechou sem o trem aqui?

**José Alves** – Não. Comércio, dentro da Estação, durante o tempo em que eu... Isso não teve, não.

**Elodia Lebourg** – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia?

**José Alves** – Dia 12 de novembro de 1996.

**Elodia Lebourg** – Em que ano fechou a ferrovia?

**José Alves** – Doze de novembro de 1996.

**Elodia Lebourg** – Como foi isso para o senhor?

**José Alves** – Fui eu que peguei a chefia em Miguel Burnier e fui levando até São Geraldo. A chefia toda. Nem lembro mais, mas eram mais de 15 engenheiros. Nós não tínhamos um responsável pelo Ramal aqui, um engenheiro sequer, que conhecesse... O único da época que estava aí, que tinha mais tempo, era eu. Mas minha função era de condutor. Não podia dizer nada que pudesse orientar um engenheiro ou orientar o chefe que estava aí dentro, para não fechar este Ramal. Porque eles só falavam em fechar, não é? Quando chegou a São Geraldo, ele deu o telegrama fechando o Ramal de Miguel Burnier a Cataguases<sup>74</sup>. [emoção] Aí, pronto. Já tinha descarregado, acho, mais de cem plataformas de dormente neste Ramal aqui. Mandou recolher tudo, não é? [emoção] Nós ficamos aí, juntamos tudo o que tinha aí para ir embora para os outros lados. Aí, pronto. [emoção] Agora voltou a funcionar o trezinho da Maria Fumaça.

**Elodia Lebourg** – O que o senhor achou dessa iniciativa?

**José Alves** – Muito boa, não é? Muito boa!

**Elodia Lebourg** – O senhor já andou no trem?

**José Alves** – Não, nesse ainda não.

**Elodia Lebourg** – E já tinha vindo ao espaço da Estação?

**José Alves** – Não, isso já. Aqui, direto a gente vinha. [riso] Mas descer de trem, não. Inclusive eu trabalhei como... Como condutor de auto-de-linha, vim trabalhar, dentro da Via Permanente, como encarregado: 10 meses para construir essa linha, não é?

---

<sup>74</sup> 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** – Quando o senhor começou?

**José Alves** – Não!

**Elodia Lebourg** – Agora?

**José Alves** – Agora. Voltei e trabalhei 10 meses na construção disso aí, como encarregado. Dez meses.

**Elodia Lebourg** – Nesse tempo todo de ferrovia, tem alguma história especial, algum caso que o senhor queira contar para a gente?

**José Alves** – Não.

**Elodia Lebourg** – Bernardo, quer fazer alguma pergunta?

**Bernardo Andrade** – Não.

**Elodia Lebourg** – A gente está encaminhando para terminar a nossa entrevista. A última pergunta que eu quero fazer é saber o que o senhor achou de ter participado do Vale Registrar?

**José Alves** – Foi muito bom.

**Elodia Lebourg** – Gostou?

**José Alves** – Gostei.

**Elodia Lebourg** – Obrigada.

**José Alves** – De nada.

**[Término da entrevista]**