

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** VR-HT-OP-011

**Entrevistado:** Duílio Ferreira

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

**Data da entrevista:** 19/12/2006

**Horário da entrevista:** 10h30min

**Duração da entrevista:** 57mim54seg

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

**Equipamento utilizado:** Câmera digital MiniDV

**Transcrição:** Bernardo Alves de Brito Andrade

**Data da transcrição:** 25/02/2007

**Conferência de fidelidade:** Elodia Honse Lebourg

**Data da conferência:** 03/03/2007

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

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

## [Início da entrevista]

**Elodia Lebourg** – Bom dia.

**Duílio Ferreira** – Bom dia.

**Elodia Lebourg** – O senhor poderia nos dizer seu nome completo?

**Duílio Ferreira** – Duílio Ferreira.

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

**Duílio Ferreira** – Monsenhor Horta, no município de Mariana.

**Elodia Lebourg** – Qual é a data do seu nascimento?

**Duílio Ferreira** – Vinte e oito de janeiro de 1931.

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

**Duílio Ferreira** – Meu pai se chamava José Lino Ferreira e minha mãe, Maria do Carmo de Oliveira.

**Elodia Lebourg** – Qual era a profissão deles?

**Duílio Ferreira** – Meu pai era ferroviário e minha mãe era garimpeira.

**Elodia Lebourg** – A sua mãe garimpava ouro?

**Duílio Ferreira** – Ouro, nesse Ribeirão do Carmo<sup>1</sup>.

**Elodia Lebourg** – Como era isso? O senhor se lembra da rotina de trabalho dela?

**Duílio Ferreira** – Lembro. Ela saía, ia para o rio – ela estava de canoa – e estendia o pano. Tinha o carumbé. Ia carregando areia, ia pondo na cabeceira do pano. Ficava ali até às 11 horas, meio-dia. Depois lavava, apurava o ouro do carumbé e levava para casa. Depois fazia a depuração dele, em caso de ouro. Aí juntava uma semana para dar duas oitavas de ouro – oitava antigamente, hoje é grama, não é? Duas, três, quatro oitavas por semana. Guardava aqui, ia guardando. Depois pesava e vendia.

**Elodia Lebourg** – Então ela trabalhava por conta própria.

**Duílio Ferreira** – Por conta própria. Mas só até o meio-dia mais ou menos, porque ela tinha os filhos para olhar, não podia ficar o dia todo, não é?

**Elodia Lebourg** – Quantos filhos seus pais tiveram?

**Duílio Ferreira** – Quatro filhos, só. São dois homens e duas mulheres.

**Elodia Lebourg** – Todos nascidos em Monsenhor Horta?

---

<sup>1</sup> Localizado em Mariana.

**Duílio Ferreira** – Em Monsenhor Horta. Agora restam três: duas moças e eu. O caçula sou eu. O mais velho dos meus irmãos, acima de mim, morreu.

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

**Duílio Ferreira** – A minha irmã mais velha chama-se Elvira de Oliveira Ferreira; a outra, mais nova, Luíza Ferreira.

**Elodia Lebourg** – E o seu irmão?

**Duílio Ferreira** – José Lino Ferreira Filho.

**Elodia Lebourg** – O seu pai era ferroviário.

**Duílio Ferreira** – Ferroviário. Começou a trabalhar em Rodrigo Silva<sup>2</sup>, no tempo de menino ainda, carregando água para o pessoal.

**Elodia Lebourg** – Carregando o quê?

**Duílio Ferreira** – Água para tratar o pessoal, nas turmas. Antigamente, as carroças com burro é que puxavam para fazer esses cortes aí. Meu pai era bombeiro, carregava água para o pessoal. Ele começou a trabalhar como menor. Foi acompanhando a ferrovia até Monsenhor Horta<sup>3</sup>. Chegou lá, começou a namorar minha mãe [riso] e se casou em Monsenhor Horta. Criou a família lá. E ficou sendo ferroviário. Depois foi que ele fichou como funcionário público, como eu. Também me aposentei como funcionário público. Ele trabalhou durante 39 anos. Aposentou-se pelo Tesouro Nacional<sup>4</sup> e viveu de 15 a 20 anos depois que se aposentou.

**Elodia Lebourg** – O senhor acha que a profissão do seu pai inspirou a sua?

**Duílio Ferreira** – Inspirou, porque antigamente emprego era difícil, não é? Pelo menos daqui para baixo, era ouro mesmo, não tinha outra profissão. Era mais cozinhar carvão, essas coisas, não é? E ele, chegando ali, criou a família na roça. Nós não tínhamos estudo. Antigamente, não tinha estudo nenhum, era somente o Grupo. Depois que tirei o quarto ano, ainda fui tirar ouro com minha mãe, fiquei lá uns tempos. Em 1946, eu vim para Ouro Preto. Trabalhei no Grande Hotel<sup>5</sup>, na inauguração do Grande Hotel, onde fiquei por seis anos.

---

<sup>2</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>3</sup> Por Monsenhor Horta passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

<sup>4</sup> Secretaria do Tesouro Nacional, órgão responsável pela administração e utilização dos recursos que entram nos cofres do Governo Federal e que são provenientes, principalmente, dos impostos pagos pelos contribuintes.

<sup>5</sup> Grande Hotel de Ouro Preto, localizado no centro de Ouro Preto.

Servi o Exército aqui. Quando foi em 1952, eu larguei o Grande Hotel e entrei para a Estrada de Ferro<sup>6</sup>.

**Elodia Lebourg** – O senhor trabalhou com sua mãe durante quanto tempo, mais ou menos?

**Duílio Ferreira** – Com a minha mãe, eu trabalhei desde criança, porque eu ia com ela para a praia<sup>7</sup>, para o rio, de manhã. Tirava ouro até às 11 horas junto com ela, ajudando a carregar areia. Depois eu vinha para casa, almoçava, tomava um banhozinho – banho nada! Só lavava as pernas! – e saía para a escola, até às quatro horas da tarde. Depois é que... Eu não cheguei a tirar o diploma de Grupo, não. Antes de terminar o quarto ano, eu larguei. Papai não podia, não tinha outro recurso, não é? De lá eu resolvi sair e me empreguei aqui. Fiquei trabalhando no Grande Hotel. Servi o Exército aqui. Depois foi que eu entrei para a ferrovia. Em 1952, entrei para a Central do Brasil.

**Elodia Lebourg** – Como foi esse processo de seleção para vir para a Central?

**Duílio Ferreira** – Para a Central foi o seguinte: antigamente, a gente entrava como operário de obra, não era funcionário público. Eu trabalhei cinco anos, no tempo do Juscelino Kubitschek<sup>8</sup>. O Juscelino estava fazendo Brasília<sup>9</sup>. Então, nós não passamos a mensalistas, éramos operários de obras. Ficamos durante cinco anos como operário de obras. Depois de cinco anos, quando Juscelino fez Brasília, nós passamos a mensalistas, funcionário público.

**Elodia Lebourg** – Então antes...

**Duílio Ferreira** – Nós éramos contratados como operário de obras.

**Elodia Lebourg** – Contrato. Depois vocês...

**Duílio Ferreira** – Depois nós passamos a funcionário público, entendeu? Aí depois, em 1975, nós passamos para a Lei Trabalhista. Veio aquela ordem para passarmos para a Lei Trabalhista, para a CLT<sup>10</sup>. Aí passou, aí acabou o nome de funcionário público. Nós éramos CLT, Lei Trabalhista. Eu me aposentei na Lei Trabalhista. Meu pai não. Meu pai se aposentou pelo Tesouro.

---

<sup>6</sup> Estrada de Ferro Central do Brasil.

<sup>7</sup> No caso, as margens de um rio ou ribeirão.

<sup>8</sup> Juscelino Kubitschek de Oliveira foi Governador de Estado de Minas Gerais (1951-1955) e Presidente da República (1956-1960). No seu período como Presidente da República, ocorreu a criação da Rede Ferroviária Federal S/A, 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.

<sup>9</sup> Capital do país, situada no Distrito Federal.

<sup>10</sup> Consolidação das Leis do Trabalho.

Antigamente tinha o Tesouro, não é? Minha mãe, até morrer, recebia pelo Tesouro.

**Elodia Lebourg** – Então o senhor entrou como operário de obras.

**Duílio Ferreira** – Operário de obras. Trabalhei como trabalhador, depois passei a encarregado de turma, depois passei a feitor de turma. Em 1975, eu passei a supervisor-de-linha. Eu fiz concurso em Além Paraíba<sup>11</sup>, estado do Rio, na divisa de Minas com o Rio<sup>12</sup>. Lá, eu fiquei oito dias fazendo estágio, me formei como supervisor-de-linha. Aí eles me levaram a supervisor.

**Elodia Lebourg** – No comecinho, como operário de obra, quais eram os...

**Duílio Ferreira** – A função minha?

**Elodia Lebourg** – É.

**Duílio Ferreira** – O serviço de linha era o seguinte. Tinha emprego de dormente, a gente pregava dormente: a gente fazia casa para dormente, enfiava dormente, socava, enchia de pedra, depois pregava. Aí punha a bitola, pregava. Eram aquelas repartições: um camarada enfiava o dormente, tinha um que era pregador, o outro era para entalhar o dormente, compreendeu? E o feitor nivelava a linha. Você enfiava o dormente, depois vinha o nivelamento. O feitor punha a escala, pegava direitinho. Aí o pessoal vinha socando até que... Porque não tinha nada de maquinário, antigamente era tudo na soca. Era uma espécie de picareta. De um lado era picareta; o outro lado de lá, socar; ali enchia os dormentes. Tinha subelevação da linha; então, tinha a linha do rodo, que era mais alta, fazia curva. Você começava de zero, no raio da curva você começava de zero; aí você passava para um, dois... No centro dela trabalhava a oito, a subelevação. Depois, na frente, já ia caindo, saía lá a zero, naquela entradinha da frente. Aí pegava na outra curva, você fazia a mesma coisa. Entendeu? Tinha um raio de linha aí de 30, 60... Dependia do raio da linha. Aí é que você ia fazer a escalação que podia trabalhar aquela curva.

**Elodia Lebourg** – E qual...

**Duílio Ferreira** – Mas isso aí foi no tempo em que eu já era feitor. A gente, não. O trabalhador era só para fazer o movimento das peças.

---

<sup>11</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.

<sup>12</sup> Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro.

**Elodia Lebourg** – Em seguida, de operário de obras o senhor foi para qual profissão?

**Duílio Ferreira** – Para funcionário público, não é? De funcionário público eu passei para a Lei Trabalhista, como já te expliquei. Depois, de trabalhador eu passei para feitor de turma e depois para supervisor auxiliar. Supervisor era abaixo do engenheiro. Depois do engenheiro, o supervisor era quem mandava. Engenheiro era o residente<sup>13</sup>, cujo trecho era de Ponte Nova<sup>14</sup> até Burnier<sup>15</sup>. Aí nós éramos três mestres-de-linha – cada um tinha na base de 80 quilômetros para tomar conta. Fora os feitores. Cada mestre-de-linha tinha três, quatro feitores. O mestre-de-linha só corria o trecho, via onde estavam os defeitos e fazia a programação do serviço. O feitor executava. Você dava a programação e o feitor executava o serviço.

**Elodia Lebourg** – Como feitor, o senhor trabalhou com uma equipe.

**Duílio Ferreira** – Como feitor, eu trabalhei com uma equipe de sete pessoas. Antigamente, na Central, a cada sete quilômetros tinha uma turma. Aquela turma era responsável por sete quilômetros; o feitor era responsável por sete quilômetros com aqueles sete homens. Depois tinha outra turma, mais sete quilômetros para um feitor e mais sete trabalhadores. Então, cada distrito tinha oito turmas. Cada turma tinha sete homens e um feitor. O meu trecho, dentro de 80 quilômetros, tinha sete turmas para mim. Por aquele trecho eu era o responsável. O outro supervisor já era responsável pelo trecho dele. Agora, depois é que veio o mutirão. Então tinha a turma volante: turma de emprego de dormente e turma de nivelamento. Suponhamos, 80 homens por minha conta, dentro de 80 quilômetros de linha. Eu ficava ali e cada semana tinha um serviço: troca de trilho, troca de dormente. Então, tinha aquela turma de 80 homens para aquilo. Terminou aqui o nivelamento e tudo, já ia para outro trecho. A turma volante não era fixa. Era fixa dentro do meu trecho, mas se precisasse dela lá em Furquim<sup>16</sup>, ela tinha que ir para lá; se precisasse dela em Monsenhor Horta, ela tinha que ir para Monsenhor Horta. Onde precisasse

---

<sup>13</sup> Engenheiro que superintendia a Residência, órgão executivo dos serviços de conservação da Via Permanente de determinados trechos de via férrea.

<sup>14</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>15</sup> Miguel Burnier, distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>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.

daquele serviço, a turma ia. E, antigamente, tinha a turma fixa. Depois que encampou, que a Leopoldina<sup>17</sup> entrou, é que modificou tudo. Porque tinha a Central e tinha a Leopoldina. Quando a Leopoldina encampou o trecho que era da Central, que era esse trecho aqui... A Leopoldina era de Ponte Nova até o Rio de Janeiro<sup>18</sup> para lá, passando por lá. A Central passava de Ponte Nova... Tinha o Ramal para Belo Horizonte<sup>19</sup>, tinha o Ramal para o Rio de Janeiro, para Lafaiete<sup>20</sup>... Em Burnier tinha o cruzamento: tinha um trem que ia para Belo Horizonte, outro para Lafaiete. E tinha – tem até hoje – uma linha de BH<sup>21</sup> até Lafaiete passando por Congonhas<sup>22</sup>. Pertencia tudo à Central do Brasil. Depois passou à Rede<sup>23</sup>, e tudo juntou em uma só: Leopoldina com Central. Tudo ficou uma só.

**Elodia Lebourg** – Entendi. Ainda na questão dos seus cargos, depois de feitor de turma o senhor foi supervisor.

**Duílio Ferreira** – Supervisor. Certo. É o final.

**Elodia Lebourg** – O que mais mudou?

**Duílio Ferreira** – Final é supervisor, terminou. Aí você ou morre ou então se aposenta naquilo! [risos]

**Elodia Lebourg** – O senhor falou que foi para Além Paraíba, fez um estágio...

**Duílio Ferreira** – Não, eu fiz estágio. De vez em quando, a gente saía para fazer estágio, fazer curso, não é? Ficava fazendo curso durante oito dias no máximo. Porque para ir para... Muda o modo de trabalhar, vai entrando com maquinário, como depois entrou esse maquinário todo aí... Então você tinha que fazer curso para saber ensinar também aquela turma como é que era o

---

<sup>17</sup> A Estrada de Ferro Leopoldina encampou este trecho na década de 1970.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> Capital de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Paraopeba, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>20</sup> Conselheiro Lafaiete, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Variante do Carandaí, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>21</sup> Como Belo Horizonte é chamada, pelas iniciais de seus dois nomes.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> Rede Ferroviária Federal S/A.

serviço. Então a gente foi fazer estágio lá em Campos<sup>24</sup>. Fiz estágio também aqui em Cataguases<sup>25</sup>.

**Elodia Lebourg** – Esses cursos eram só para os supervisores-de-linha?

**Duílio Ferreira** – Só para os supervisores-de-linha e os feitores. Primeiro para os supervisores, depois iam os feitores.

**Elodia Lebourg** – Dependia desses cursos para se tornar supervisor.

**Duílio Ferreira** – É, dependia. Porque o que manda é a prática, não é? É a mesma coisa: você hoje se forma em Engenharia, você tem a teoria, mas não tem a prática. Então o engenheiro vai entender com a gente que já tem prática. Nós não temos o curso que eles têm, mas nós temos a prática daquele serviço. O engenheiro vinha aprender com a gente. Depois que eles aprendiam, era a maior perseguição que a gente tinha também! Ele já queria saber mais do que a gente, não é? [risos] Tinha essa coisa toda. Eu já trabalhei com diversos, para mais de 50 engenheiros. Às vezes, entravam aqueles meninos novos, ficavam até no trecho com a gente, aprendendo o serviço. Ficavam durante a semana toda, dormiam lá naqueles acampamentos nossos. Depois que aprendiam, já ficavam um carrasco danado com a gente! [risos] Mas tudo é da vida, não é? Tudo é da vida.

**Elodia Lebourg** – Como supervisor-de-linha, quais eram suas atribuições?

**Duílio Ferreira** – Você fala salário?

**Elodia Lebourg** – Não. A sua rotina de trabalho? O que o senhor fazia?

**Duílio Ferreira** – A rotina era supervisão de linhas. Quer dizer, a gente era supervisor para ver, nas turmas, qual serviço elas estavam fazendo, para fiscalizar. A gente não pegava o serviço. A gente só dava ordem para fazer e fiscalizava se o serviço estava certo... Se estivesse errado, chegava e falava com o feitor, não era com o trabalhador. Chegava perto do feitor e falava: “Olha, esse negócio está errado. Tem que fazer assim, assim e assim”. O engenheiro vinha depois fiscalizar também. Conforme o serviço, ele vinha fiscalizar. Se estivesse errado, ele não ia falar com o feitor, ele ia falar com o supervisor. Para isso, toda sexta-feira a gente ia para Ponte Nova fazer

---

<sup>24</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>25</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.

reuniões. Você já chegava lá com aquela programação pronta: a gente fazia, passava para o engenheiro; o engenheiro assinava, dava o aval para a gente fazer o serviço. Na outra semana, você já levava aquele serviço pronto e fazia outra programação, para a semana seguinte. Então, toda sexta-feira a gente tinha que ir para a reunião em Ponte Nova, em Palmeiras<sup>26</sup>. Ficava lá o dia todo. Todos os supervisores se juntavam ali, vinham de tudo quanto era canto. O dia inteirinho: reunião.

**Elodia Lebourg** – E o seu horário de serviço?

**Duílio Ferreira** – Meu serviço não tinha horário. Era na hora que precisasse de mim. Às vezes, eu estava em Mariana, no meu escritório, e o telefone tocava: “Trem caiu em tal lugar assim, assim”. Eu tinha que sair e ir embora. Não tinha turma lá, eu ia à frente – pegava qualquer condução ou ia a pé. Automóvel-de-linha<sup>27</sup> tinha que ficar por minha conta. Esse auto-de-linha pequeno que tem aí, tinha um auto por minha conta. Pegava aquilo e ia lá para o local. Às vezes, caía um trem daquele [inaudível], costumava descarrilar o trem. Às vezes, era só um rodeiro que saía, não é? Ele encarrilhava e ia embora. Avisava que tinha caído em tal quilômetro assim, assim. Então eu já saía e ia lá ver o serviço que precisava ser feito. Levava turma e já fazia o serviço.

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou de um escritório em Mariana?

**Duílio Ferreira** – Tinha. Tinha o mestre-de-linha.

**Elodia Lebourg** – Onde era a sua sede.

**Duílio Ferreira** – É, a minha sede. Tinha uma sede em Mariana, uma sede em Ponte Nova e outra sede aqui. O meu trecho pegava dessa estação de Vitorino Dias<sup>28</sup>, um pouco para lá dela, e ia até Acaiaca<sup>29</sup>. O de Acaiaca levava até para baixo de Ponte Nova. Esse que pegava aqui perto de Vitorino ia até Burnier. Então nós éramos três mestres-de-linha só no trecho desse ramalzinho pequeno aqui, entendeu? Quando era da Central, era a mesma coisa: pegava de Ponte Nova, vinha até Acaiaca e, depois que voltava de Acaiaca, vinha até

---

<sup>26</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Situada em Ponte Nova.

<sup>27</sup> Veículo ferroviário autopropulsado com cabine para condução de pessoal e reboque de carroceria com braço mecânico, destinada a transporte de materiais.

<sup>28</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 de Passagem de Mariana (distrito de Mariana) e a de Ouro Preto.

<sup>29</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.

Mariana; de Mariana o outro pegava e ia a Burnier; em Burnier tinha outro mestre-de-linha. Lá em Itabirito<sup>30</sup> já pegava outro trecho e ia até Rio Acima<sup>31</sup>; Rio Acima pegava outro e ia até Belo Horizonte. De Lafaiete também tinha outro... Tinha uma sede do engenheiro aqui, que era da Central – morava onde hoje é a Reitoria<sup>32</sup>. O engenheiro da Central morava na Reitoria e o escritório era em cima. Então tinha um engenheiro aqui... Antigamente, você pensa bem, quando eu passei a supervisor, quando a Leopoldina encampou o trecho, eram nove engenheiros! Não precisava disso tudo! Não sei se o seu pai<sup>33</sup> conheceu, mas um deles – Doutor Jacques<sup>34</sup> – morava naquela casa onde hoje é a Reitoria e comandava, sozinho, de Ponte Nova até Bicalho<sup>35</sup>, chegando ali em Raposos<sup>36</sup>. No meu tempo, aqui juntou aquele mutirão de engenheiro, cada um tropicando no outro! [risos] Era demais! E antigamente era só um que comandava. Porque tinha afilhado de papaizinho, ia pondo ali naquele lugar, não é? [ironia] Ia juntando. Antigamente era mais dureza! O estudante vinha para cá, trabalhava e estudava. O trabalho dele era naquele escritório ali, tomava prática na linha. Quando se formava, já saía engenheiro empregado da Central. Muitos... Aconteceu no meu tempo aqui: muito engenheiro trabalhando naquele escritório e estudando. Trabalhava de porteiro no Parque Metalúrgico<sup>37</sup> – aquilo também pertenceu à Central –, onde tinha um maquinário enorme. Não sei se você conhece. [inaudível] Antigamente tinha uma linha que entrava ali dentro, porque tinha o alto-forno, fazia-se ferro-gusa. Saía tudo dali de dentro.

**Bernardo Andrade** – O auto-de-linha ficava na casa do engenheiro também?

**Duílio Ferreira** – Não, não ficava. Ficava ali assim<sup>38</sup>. O engenheiro... Ficava o rondante<sup>39</sup> na casa dele, todo dia, dia e noite: tinha um para levar menino na

---

<sup>30</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>31</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>32</sup> Reitoria da Universidade Federal de Ouro Preto.

<sup>33</sup> Refere-se ao pai do monitor Bernardo Andrade, Flávio Andrade.

<sup>34</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>35</sup> Honório Bicalho, município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>36</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha do Centro, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>37</sup> Parque Metalúrgico de Ouro Preto, atual Centro de Artes e Convenções da Universidade Federal de Ouro Preto.

<sup>38</sup> O entrevistado indica um local no pátio da Estação Ferroviária.

escola; outro fazia o pernoite à noite, tomava conta. Eu mesmo cheguei a trabalhar lá, plantando jardim, rondando. Também trabalhei lá.

**Elodia Lebourg** – No caso do senhor ter um trecho para supervisionar, como o senhor ia para os locais desse trecho?

**Duílio Ferreira** – O local é o seguinte... Eu tinha uma ordem do meu chefe, do engenheiro: por semana, eu tinha que correr o trecho todo a pé. Suponhamos. Eu saía de Mariana, onde era minha sede, e ia a Monsenhor Horta. Pernoitava lá. No outro dia, eu saía a pé e ia até Acaiaca. Se eu ficasse cansado ou quisesse fazer em menos dias, eu pegava o trem e ia para a sede, ou ia de trem até Furquim, ou voltava de trem de Acaiaca para cá. Eu podia andar de trem, porque o meu passe valia para qualquer trem. Era só eu dar o sinal que ele parava em qualquer lugar, compreendeu? Então eu tinha que correr todo o trecho para ver os defeitos da linha. Duas vezes, três vezes por semana, eu andava a pé. Outra hora eu ia a pé e o auto-de-linha ia me buscar, para Mariana. Eu não ficava sempre na sede, não. Na sede eu só ficava no fim do mês para assinar ponto, para mandar o ponto. No mais era no trecho.

**Elodia Lebourg** – O senhor tinha...

**Duílio Ferreira** – E quando caía trem, eles me chamavam. Enquanto eu não chegasse a Mariana para o socorro sair... Socorro era para pôr o trem na linha, não é? Então me esperavam chegar. Juntava o pessoal – a qualquer hora da noite – e ia para aquele local, punha o trem na linha. Depois que eles iam embora é que eu ia arrumar a linha, porque estragava a linha, não é? Lá de BH eles me chamavam ao telefone, para perguntar quantas horas eu ia gastar para arrumar a linha. Eu fazia o cálculo: “Em duas horas eu dou passagem”. Mas tinha que estar em cima da pinta<sup>40</sup>, senão você era punido! Você tinha que calcular em cima da pinta mesmo, porque naquele horário já estava soltando trem em cima. “Às tantas horas você pode mandar o trem que a linha já estará pronta”. Aí já dava passagem. Era um troço muito pelejado! Antigamente, você tinha mão-de-obra, pessoal, mas não tinha maquinário. Para você furar um dormente, tinha que ser com [estrado]<sup>41</sup> ou então com [arco-de-pua]<sup>42</sup>,

---

<sup>39</sup> Trabalhador que executa a ronda, serviço da Via Permanente, para verificação de ocorrências que ponham em risco a circulação dos trens.

<sup>40</sup> “Em cima da pinta” é uma expressão utilizada como referência à precisão de seu cálculo.

<sup>41</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

<sup>42</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

entendeu? Para você entalhar dormente, aquelas placas... Você tinha que entalhar dormente para você colocar as placas; apertar tirefão<sup>43</sup>, parafuso, tudo na chave. Hoje não! Hoje tem maquinário para você apertar tudo, apertar parafuso, apertar tirefão. Para tudo você tem maquinário hoje: para entalhar um dormente você tem máquina; para socar você tem máquina; tem máquina para puxar linha. Antigamente, tudo era na vista: você tinha que olhar, pôr o metro em cima marcando a escala, ver como você ia puxar a linha. Hoje não! Hoje já tem tudo completo, tem maquinário para tudo. Antigamente era só na cabeça.

**Elodia Lebourg** – Em relação ao seu trabalho, você tinha direito a férias?

**Duílio Ferreira** – Tinha, tinha direito a férias.

**Elodia Lebourg** – Como era isso?

**Duílio Ferreira** – Quando eu saía de férias... O supervisor auxiliar me dava férias – eu tirava um feitor para me dar férias, compreendeu? Não ia outro supervisor para me dar férias, não. Meu próprio feitor, meu encarregado era quem me dava férias.

**Elodia Lebourg** – Eram férias de quanto tempo?

**Duílio Ferreira** – Trinta dias. Se eu quisesse vender dia, [pegava]<sup>44</sup>, vendia 10 dias e tirava só 20, entendeu? Mas pagavam, eles pagavam hora extra também, direitinho. Direitinho, você entende... Eu vou te explicar uma coisa. Quando eu era trabalhador... Um trabalhador tinha o trecho dele, o feitor tinha o trecho dele, de sete quilômetros. Tinha a ronda para a gente fazer à noite, com um lampiãozinho que tinha um lado verde, um branco, um amarelo e um vermelho. O vermelho era para você parar o trem; o amarelo era para passar devagar, por causa de defeito da linha; o branco era para clarear para você andar; o verde era para você dar passagem, direto. Para todo trem você tinha que dar sinal verde ou qualquer outro sinal. Se fosse para você parar o trem, você dava vermelho; o amarelo, para passar devagar naquele local. O trabalhador que ia rondar saía de madrugada – tinha uma turma que saía de BH – e tinha que dar sinal. Ele saía de casa às três horas da manhã e ia correr o trilho à noite. Ia um trabalhador daqui para se encontrar com um outro de

---

<sup>43</sup> Parafuso especial empregado para fixar no dormente de madeira o trilho, a placa de apoio ou ambos, simultaneamente.

<sup>44</sup> Palavra mais aproximada do que foi possível ouvir.

Passagem<sup>45</sup> que vinha para... Os dois se encontravam. Tinha um tal de bastão<sup>46</sup> – um pedacinho de ferro desse tamaninho assim<sup>47</sup>, redondo... A gente tinha que trocar com o outro trabalhador aquilo, para chegar lá e o feitor ver que você trocou o bastão, que você foi até lá no fim do ponto. Era carrancismo, carrancismo mesmo! E você, às seis e meia<sup>48</sup>, tinha que estar na garagem para pegar serviço junto com a turma! Não tinha descanso, não! E sabe quanto você ganhava por mês, em uma ronda? Quinhentos réis!

**Elodia Lebourg** – Isso era pouco?

**Duílio Ferreira** – Uma pratinha deste tamanho<sup>49</sup>! Quinhentos réis, antigamente, você ganhava por uma ronda. [risos] Podia estar chovendo pedra que você tinha que sair assim mesmo! Ainda uma outra do carrancismo que tinha antigamente: às vezes, o mestre-de-linha – o supervisor como eu falo hoje, que eu fui – acompanhava na cauda do noturno para ver se o rondante estava na linha, dando sinal para o trem! Como era carrancismo, antigamente! Podia estar chovendo pedra, o que quer que fosse: você tinha que estar na linha. De Passagem, onde eu trabalhava, enquanto você não via o trem chegando lá embaixo, em Mariana, você não ia para casa, com medo dele ter caído no caminho. Se você fosse para casa, se você fosse dormir, você ia falar o quê? Não tinha esse negócio de telefone como tem hoje: comunica com o mestre-de-linha... Antigamente, não tinha isso. Antigamente, o trabalhador é que tinha que chamar: “Ô, feitor Fulano de Tal! Caiu em tal lugar assim, assim”. O maquinista<sup>50</sup> apitava socorro: dava três apitos longos. O feitor de lá escutava: “Oh, está caído em tal lugar assim, chamando socorro”. Eles podiam ir lá que estaria caído. Eles davam o sinal pelo apito do trem dessa Maria Fumaça<sup>51</sup>: três apitos longos. Então a turma [sabia se]<sup>52</sup> era a sete, três, quatro quilômetros de lá. Ele ouvia o apito, já mandava pôr o trole<sup>53</sup> na linha e descer para o local em que o trem estivesse caído. [riso]

---

<sup>45</sup> Passagem de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. O distrito possuía uma estação ferroviária.

<sup>46</sup> Bastão-de-turma.

<sup>47</sup> Mostra com as mãos o tamanho aproximado do bastão.

<sup>48</sup> Seis e meia da manhã.

<sup>49</sup> Mostra com as mãos o tamanho aproximado da moeda.

<sup>50</sup> Profissional responsável por operar a locomotiva.

<sup>51</sup> Apelido de locomotiva movida a vapor.

<sup>52</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>53</sup> Carro de apoio da ferrovia para conserto e conservação de estradas de ferro.

**Elodia Lebourg** – Senhor Duílio, eu estava perguntando sobre as suas férias. Eu também queria saber que outros benefícios o senhor possuía, trabalhando na ferrovia?

**Duílio Ferreira** – Benefício?

**Elodia Lebourg** – Tipo assistência médica...

**Duílio Ferreira** – Nós tínhamos assistência médica para a gente e para a família. Se adoecesse um filho ou a esposa, então o médico saía de Ouro Preto e ia a Monsenhor Horta, a Ponte Nova, onde a família estivesse morando. Antigamente, a gente morava na beira da linha: a casa do trabalhador e do feitor era na beira da linha, compreendeu? Essa casa onde moro, e que eu até comprei na mão da Rede, pertencia ao feitor. Então adoecia. Você ia à Estação próxima, dava o telegrama para aqui, para a Residência, pedindo um médico para a esposa de Fulano de Tal, em tal lugar assim, assim. O engenheiro cedia seu automóvel-de-linha para levar o médico à casa da pessoa. Não pagava nada, não. Isso tudo era por conta da Central. O médico dava toda assistência. Se precisasse de internação, vinha dentro daquele automóvel, trazia para o hospital. Dava assistência em tudo, não deixava morrer à mingua. Isso aí eu lembro. Eu era menino, minha mãe ficava doente em casa, meu pai comunicava, o médico ia à nossa casa. Tinha que pôr aquela baciinha para ele lavar a mão, porque antigamente não tinha negócio de torneira [riso] na roça, não é? [riso] Então o negócio era todo assim. Mas dava toda assistência.

**Bernardo Andrade** – O médico era residente em Ouro Preto?

**Duílio Ferreira** – O médico era residente aqui. Teve um que até morreu aqui. Era muito colega daquele Zezito Farmacêutico<sup>54</sup>... Como ele se chamava? Doutor... Agora eu não me lembro do nome dele, não... O consultório dele era onde é o Açougue do Domingos, ali embaixo<sup>55</sup>. Ali era o consultório do médico da Rede.

**Bernardo Andrade** – Atrás da borracharia, não é?

**Duílio Ferreira** – É. Ali era o consultório. Ali já foi consultório do médico e já foi de dentista também. Então esse...

---

<sup>54</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

<sup>55</sup> Próximo à Estação Ferroviária de Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Mas esse médico era exclusivo da Central? Ou ele podia atender outras pessoas?

**Duílio Ferreira** – Não, ele era exclusivo da Central. Tinha uma tal de Caixa<sup>56</sup>, como eles falavam, que tinha um cartão. Cada família tinha aquele cartão, compreendeu? Ele dava a receita e assinava naquele cartão. Cada trabalhador tinha aquele cartão para o médico.

**Elodia Lebourg** – Aqui, no trecho, a ferrovia possuía aproximadamente quantos funcionários?

**Duílio Ferreira** – Olha, daqui... Ultimamente, eu vou te falar, daqui ao Rio de Janeiro, não chegava a mil funcionários, passando pela Leopoldina, compreendeu?

**Elodia Lebourg** – E na época em que o senhor trabalhou?

**Duílio Ferreira** – Não, aí já tinha mais. No tempo da Central... A Leopoldina pegava do Rio, passando pela Zona da Mata<sup>57</sup>, e vinha até Ponte Nova. A Central não. A Central pegava o centro todo. Esse centro todo era Central do Brasil. Aí já era mais funcionário. Aí já...

**Elodia Lebourg** – Era mais?

**Duílio Ferreira** – Aí já era mais funcionário, para mais de 1500 funcionários. Era muita gente! Porque tinha oficina, tinha Residência, tinha escritório, o da chefia mesmo lá no Rio, não é? Em Dom Pedro II<sup>58</sup> era o escritório da Central do Brasil.

**Elodia Lebourg** – Onde?

**Duílio Ferreira** – Dom Pedro II, no Rio de Janeiro. Ali era a chefia da Central, antigamente.

**Elodia Lebourg** – E existiam normas, regulamentos, que os funcionários deviam seguir, trabalhando na Central?

**Duílio Ferreira** – Oh, a norma que tinha... Suponhamos, se um trabalhador precisasse conversar comigo fora do trecho... Porque lá no trecho não ia [inaudível]. Então o feitor dava um memorando para conversar comigo. Ele

---

<sup>56</sup> Essa Caixa funcionava como uma espécie de plano de saúde e aposentadoria: uma parte do salário do funcionário da ferrovia era descontada e revertida em assistência médica para ele e a família.

<sup>57</sup> 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 do Rio de Janeiro. É formada por oito microrregiões e 143 municípios.

<sup>58</sup> Estação Ferroviária Dom Pedro II, conhecida por Central do Brasil.

vinha com autorização do feitor. Se eu chegasse à Residência e precisasse falar com o engenheiro, eu chegava lá dentro e ia falando: “Oh, preciso falar com Doutor Fulano”. Na mesma hora! Eu não tinha negócio de pedir formulário para entrar. Mas trabalhador já era diferente. Trabalhador não podia procurar o engenheiro sem a ordem do feitor, sem a ordem do mestre-de-linha. Tinha que ter a ordem do mestre-de-linha para conversar com o engenheiro. Assim mesmo era difícil!

**Elodia Lebourg** – E normas quanto a horário, comportamento?

**Duílio Ferreira** – O horário, isso era mais rigoroso! Um funcionário, antigamente, para ganhar um dia de folga, sem ter hora na casa... O feitor dava para ele a folga com a ordem do mestre-de-linha, mas para ele pagar com ronda. Ele rondava e pagava aquele dia que ele precisou falhar. Podia estar com o filho doente, mas tinha que trabalhar, que pagar aquelas horas. Não ficava nada de graça. Se ficasse de graça, amanhã o outro ia querer a mesma coisa e não podia ser. Aí o negócio avacalhava, não é? Então o feitor dava a folga para ele, mas tinha que pagar na ronda.

**Elodia Lebourg** – Além dessa reposição, a gente pode dizer que tinha outro tipo de penalidade para quem não cumprisse as regras?

**Duílio Ferreira** – Tinha, tinha. É o seguinte. Se ele respondesse a um superior dele, a um feitor, ele era punido com dois dias de suspensão. Da primeira vez ele era punido: três dias, 15 dias. Se não consertasse, rua<sup>59</sup>! A Central nunca mandou ninguém para a rua sem ter justificativa forte: caso de roubo, crime, o que for. O camarada chamava... Ou então removia... Suponhamos, tinha uma turma em Volta Dourada<sup>60</sup> – ali perto de Rio Acima – onde ninguém gostava de trabalhar. Então o camarada, que era mau elemento, era mandado para aquele lugar, para ser consertado.

**Elodia Lebourg** – Qual é o nome do local?

**Duílio Ferreira** – Volta Dourada, pertinho de Rio Acima. Era uma turma no mato e ninguém gostava de ir para lá. Quando o camarada era mala pesada<sup>61</sup>, o que o engenheiro fazia? Para não o mandar embora, mandava para lá, para

---

<sup>59</sup> No sentido de demitir.

<sup>60</sup> Até o momento, não foi possível obter informações adicionais sobre o local citado.

<sup>61</sup> No sentido de ter algum tipo de comportamento considerado inadequado.

consertar. Aí ele ficava bom e voltava para a terra dele outra vez. Mas sempre era castigado.

**Elodia Lebourg** – Mas o tipo de serviço que se fazia lá era diferente?

**Duílio Ferreira** – Não, a mesma coisa.

**Elodia Lebourg** – O problema era o lugar ser ruim?

**Duílio Ferreira** – Era só porque o lugar era ruim. Um lugar de onde não se podia vir em casa... Só vinha em casa de mês em mês, de pagamento em pagamento. Então era assim. Hoje já está tudo diferente, a lei já mudou muito! Não tem esse negócio de carrancismo mais, como tinha antigamente. Acabou tudo!

**Elodia Lebourg** – E o uniforme, o senhor usava uniforme?

**Duílio Ferreira** – Não, uniforme só depois. Ih, minha filha! Nós não ganhávamos um sapato, [riso] uma roupa! Depois que entrou a CIPA<sup>62</sup>, essas coisas, começou a dar capacete, dar luva, não é? Hoje eu vejo esse pessoal trabalhando até de óculos! Não tinha nada disso, não! Se você se machucasse em um acidente, você tirava licença e pronto. A Central pagava a mesma coisa, a pessoa não tinha prejuízo, compreendeu? Podia ficar cego, isso podia, e eles davam assistência. Mas assistência de roupa, essas coisas de uniforme, nem pensar!

**Elodia Lebourg** – Mas foi a própria ferrovia que passou a fornecer?

**Duílio Ferreira** – Depois foi. Mas depois que começou a CIPA, porque antes não tinha. A CIPA exigiu.

**Elodia Lebourg** – E a CIPA no caso foi o quê? Os funcionários começaram a reivindicar a partir da CIPA?

**Duílio Ferreira** – Não, não, depois da CIPA começou a fornecer. Quase na época em que eu estava saindo é que começou isso, a CIPA. Aí exigiu. O sindicato começou a montar em cima também, a exigir, não é? Sindicato antigamente não tinha força. Tem força hoje. Antigamente não. Eu trabalhei na Central do Brasil muitos anos e o sindicato não valia nada! Lá não tinha esse negócio de greve. Eu fui conhecer greve depois que a Leopoldina encampou. O sindicato deles tinha uma força danada e começamos a gozar dessas regalias. Fazia greve, nós ficávamos três, quatro dias sentados naquelas garagens.

---

<sup>62</sup> Comissão Interna de Prevenção de Acidentes.

**Elodia Lebourg** – Mas qual a diferença? O que aconteceu depois que veio a Leopoldina para ter esse movimento, essa contestação?

**Duílio Ferreira** – Oh, a Leopoldina... Eu não posso me queixar da Leopoldina. Para pagar, era às mil maravilhas. Agora, que ela era avacalhada, era! [riso]

**Elodia Lebourg** – Avacalhada como? [risos]

**Duílio Ferreira** – Avacalhada! Porque o caso da Leopoldina... A gente, que já estava acostumado com o serviço da Central, começou a aprender o serviço de novo. O modo como eles trabalhavam era diferente do nosso, na Central. O modo de trabalhar a gente nunca viu trabalhar. Foi tudo modificado! Muitos colegas da Central foram até embora daqui. Porque, antigamente, aquele que quisesse sair da Leopoldina ia embora, não é? Eu era teimoso! Eu falava: “Eu vou ficar por aí mesmo”. E fiquei. Quando a Leopoldina encampou, eu era mestre-de-linha, aliás, feitor de turma comissionado. Comissionado era o seguinte: não era feitor efetivo. Então, o que eles fizeram? Eles trouxeram pessoal de São Geraldo<sup>63</sup>, de Caratinga<sup>64</sup>, de São Bom Jesus do Galho<sup>65</sup>, de Viçosa<sup>66</sup>, trouxeram para cá e ainda nos pegaram daqui e nos levaram para lá. Compreendeu? Avacalhou o negócio todo! Uns coitados ainda foram parar longe! Eu fui parar mais perto, em Ponte Nova. Quando lá cheguei, eu já não era mais supervisor auxiliar, já tinham me tirado do cargo. Mas como alguns mestres-de-linha de lá me conheciam – eu era supervisor auxiliar... E fui trabalhar, em Acaiaca, com um deles, um tal de Joel<sup>67</sup>. Como já conhecia o trecho todo, ele falou: “Ô, Seu Duílio! Amanhã o senhor vai correr o trecho até Furquim para mim, olhar aqueles lugares mais perigosos, que precisam de serviço mais urgente. E o senhor leva uma canetazinha, um papel”. Me deu uma caneta, um pedaço de papel. Saí de Acaiaca umas três e meia, quatro horas da manhã, e subi até Furquim. Na volta, eu fui anotando – o papel que ele me deu não deu para caber a quantidade de serviço que tinha para fazer! [risos] Cheguei à tarde e ele tinha ido para Ponte Nova. Ele chegou: “Então,

---

<sup>63</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>64</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>65</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>66</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>67</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

Seu Duílio?” Eu falei: “Está aqui. Mas tem muito lugar para consertar.” “Nossa! Isso tudo?” Eu falei: “O trecho está ruim mesmo! Agora, os lugares mais difíceis são esse assim, esse aqui, esse quilômetro tal, tal, tal, pregação aberta e tal, tal”. Expliquei tudo, disse: “Isso aqui vai demorar uns três dias. Se o senhor não for lá, vai cair trem.” “Ah, não é possível!” Eu falei: “Vai”. E não foi. Daí a três dias um trem caiu. Ele falou: “Ah! Você tem uma língua danada!” Eu falei: “Não! A gente conhece, não é?” Quando fez uns 15 dias que eu estava trabalhando com eles, eles levaram toda uma turma para Ponte Nova, para puxar uma linha para perto das duas pontes, em um lugar chamado Santo Antônio<sup>68</sup>. Nós chegamos lá e o feitor deles – o coitado não conhecia nada do trecho!... O mestre-de-linha apeou lá, deixou a turma toda e foi para Ponte Nova. E nós ficamos: puxa linha daqui, puxa linha dali, nivela... Eu só de olho no cara! Terminou à tarde. Senhor Laerte<sup>69</sup> chegou com o misto – eles paravam o trem em qualquer lugar, empacava todo mundo ali e vinha embora para Acaiaca – e falou: “Como é, Seu Duílio? Ficou bom, não é?” “Ficou, ficou ótimo!” Eu falei: “Só que daqui uns dois ou três dias nós vamos voltar aí.” “Ah! Então o senhor não conhece o serviço!” Eu falei: “Está certo”. Nós fomos embora para Acaiaca. Daí a dois dias desceu um misto que caiu naquele lugar onde tínhamos feito o serviço. [riso] Aí ele falou: “Nossa Senhora! Você tem feitiço! Não é possível! Você fala um trem<sup>70</sup> desse e cai um trem!” Me chamou no canto com o feitor dele e falou assim: “Tudo o que o Senhor Duílio falar, você faça o serviço. Ele conhece o trecho”. Aí mandei: “Você não conhece o serviço. Vou te explicar, só anota: quando a linha corre, esse lado desce, o outro lado desce, tem um lugar plano. Aquela embolada...”. Porque o trilho dilata quando o sol esquentava, entendeu? Quando esfria, ele junta de novo. Na dilatação dá aquele gancho na linha. Gancho, que a gente fala, é dar aqueles nós na linha, dar aqueles cotovelos. Então o trem chega ali e cai mesmo. O que a gente tem que fazer? Se você não tem lugar para puxar a linha para igualá-la, você tem que desengatar os trilhos, bater viola. Não é viola de tocar, não! Viola é bater o trilho. Sobra aquele pedaço, você mete a serra naquilo, corta e joga para lá, engata de novo a linha ali. Aí você pode esquecer porque aquilo não vai dar

---

<sup>68</sup> Até o momento, não foi possível obter informações adicionais sobre o local citado.

<sup>69</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>70</sup> Trem, neste caso, é uma referência ao comentário feito sobre o estado da linha.

mais defeito. Isso eu fiz lá: tirei quase um metro de cada lado, pedaço de trilho, sobra.

**Elodia Lebourg** – Mesmo depois, com o calor, com o sol, não torna a dilatar?

**Duílio Ferreira** – Não, não volta. Passa muito tempo para fazer de novo. Aí você pega o retentor. Retentor é um gancho que você põe embaixo do trilho, encostado ao dormente – aquilo segura os trilhos. Para levar, para descer, tem que descer com dormente, com cascalho e tudo. Então aquilo segura muito. Pode olhar. Neste aqui não puseram<sup>71</sup>, porque estes trilhos que eles puseram são muito possantes, possantes demais! Antigamente, era trilho 32, 42, 37<sup>72</sup>. Eram uns trilhos mais fracos, que eram feitos em Volta Redonda<sup>73</sup>. Esses trilhos antigos que tinham aí, com os quais a gente trabalhava, foram feitos lá. Tinha trilho que vinha até com a data, o ano, vinha com tudo escrito. Então você fazia aquele serviço e você podia esquecer. Podia botar ali, parou, não caiu mais. Quando fez três dias, outro mestre-de-linha me pega e me traz para o trecho dele, aqui de Mariana. Acabou que eu fiquei de mestre-de-linha aí, até sair.

**Elodia Lebourg** – Eu queria perguntar para o senhor... Me fala, de uma forma geral, como era o espaço aqui da Estação: como era dividido internamente, que tipo de funcionário trabalhava aqui.

**Duílio Ferreira** – Você quer falar sobre a Estação?

**Elodia Lebourg** – Sobre a Estação.

**Duílio Ferreira** – Eu não trabalhei na Estação, mas tenho uma noçãozinha. A Estação... Igual a esta aqui. Esta tinha o pernoite: ficava um guarda-chave – guarda-chave era para manobrar trem – e ficava o agente<sup>74</sup>. Quem trabalhava de dia, ia embora. O outro vinha pegar às quatro horas<sup>75</sup> e ia até as sete horas da manhã do outro dia. Então, esse aí fazia o movimento todo. Agora, tinha o chefe-de-estação<sup>76</sup>. Se você estivesse de chapéu, para chegar perto dele você tinha que tirar até o chapéu! O carrancismo era tanto, que eles não podiam entrar nem de chapéu no gabinete dele, entendeu? [riso] Era um negócio sério,

---

<sup>71</sup> Refere-se aos trilhos reformados para o Trem da Vale.

<sup>72</sup> Tipos de trilhos classificados de acordo com sua densidade.

<sup>73</sup> Município do Rio de Janeiro.

<sup>74</sup> Agente-de-estação, profissional responsável pelas atividades relacionadas à venda de passagens.

<sup>75</sup> Dezesesseis horas

<sup>76</sup> Profissional responsável por coordenar todas as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

rigoroso. Para você entrar na coisa, você tinha que tirar o chapéu da cabeça para você conversar com ele.

**Bernardo Andrade** – Quem era, nessa época?

**Duílio Ferreira** – Você não conheceu: Senhor Simões<sup>77</sup>, que morava na Praia do Circo<sup>78</sup>. Ele foi chefe aqui. O chefe-de-estação morava aqui em cima<sup>79</sup>. Tanto ele como o tal de Guimarães<sup>80</sup>, antes desse Simões. Depois do Senhor Simões, foi aquele Senhor Antônio Luz<sup>81</sup>. Você<sup>82</sup> o conheceu, ele está vivo até hoje, já bem de idade. Do Senhor Antônio Luz para cá, já foi mais maneirado, já não tinha aquele carrancismo mais, compreendeu? E no mais... Cada um dos guarda-chaves – era muito guarda-chave! – tinha um trechinho do pátio para capinar, deixar limpinho, varrer direitinho, de acordo, para poder mudar as chaves. O serviço deles era este: fazer manobra, descarga de mantimento... Antigamente, não tinha negócio de estrada de rodagem. Vinha tudo pela Estação: madeira, mantimento, arroz, feijão, tudo vinha por aí. Então eles faziam aquela descarga e guardavam dentro daquela parte de lá<sup>83</sup>. Uns armazéns só guardavam mercadoria, aquelas sacarias, tudo era guardado ali. Depois os negociantes vinham, pegavam em carroça e levavam para... Não tinha esse negócio de caminhão; muito depois teve caminhão. Era mais em tropa de burro, compreendeu? Correio também era em carroça, antigamente. Então, o serviço deles era esse aí.

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

**Duílio Ferreira** – Dia e noite. Aqui não fechava.

**Elodia Lebourg** – Mesmo para passageiro?

**Duílio Ferreira** – Não. Passageiro tinha. Tinha o noturno que passava de madrugada, tinha trem que vinha de lá para cá. Às 10 horas da noite tinha trem. Corriam quatro trens por dia. À noite corriam dois.

**Elodia Lebourg** – Eles iam de qual lugar para qual lugar?

**Duílio Ferreira** – Oh, o noturno saía de Belo Horizonte e ia a Ponte Nova – ele passava aqui à meia-noite e pouco, onze e meia, meia-noite. Vinha um outro

---

<sup>77</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>78</sup> Local próximo à Estação, situado no bairro Pilar.

<sup>79</sup> No segundo andar da Estação.

<sup>80</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>81</sup> Antônio André da Luz, entrevistado pelo Vale Registrar.

<sup>82</sup> Refere-se ao monitor Bernardo Andrade.

<sup>83</sup> Refere-se ao espaço onde atualmente funciona o Salão Mariana, na Estação Ferroviária de Ouro Preto.

de Ponte Nova para cá. Tinha o expresso SO1, SO2<sup>84</sup>... SO1 era o que saía de Belo Horizonte; SO2 saía de Ponte Nova para Belo Horizonte. Tinha o SO3: era à noite, vinha de Belo Horizonte e morria em Mariana. E tinha o outro, SO4: saía de Ponte Nova. Esse SO3 saía de Mariana também, de madrugada, passava aqui às cinco horas da manhã. Ele saía de Mariana, não tinha passageiro por fora, porque não tinha estrada de rodagem. Tudo era por aqui. Corriam quatro trens por dia.

**Elodia Lebourg** – O senhor comentou sobre esses armazéns. Que tipo de mercadoria era recebido? O senhor falou de madeira...

**Duílio Ferreira** – Tinha arroz, feijão, açúcar, tudo quanto era alimento.

**Elodia Lebourg** – Era mercadoria que chegava para...

**Duílio Ferreira** – Que chegava para Ouro Preto.

**Elodia Lebourg** – Tinha mercadoria que saía de Ouro Preto?

**Duílio Ferreira** – Não, não. Só chegava. Mercadoria que saía de Ouro Preto era só móvel, mais ou menos. Saía mercadoria sim! Rodrigo Silva fazia compra aqui e eles mandavam de trem para lá, compreendeu? Para todas as estações tinha mercadoria que saía, mas era pessoal que comprava e despachava daqui para as casas deles.

**Elodia Lebourg** – Essas mercadorias ficavam nesses armazéns?

**Duílio Ferreira** – É. Se passasse de três dias sem procurar, pagava multa.

**Elodia Lebourg** – Antes disso, não.

**Duílio Ferreira** – Hein?

**Elodia Lebourg** – Antes disso não pagava nada.

**Duílio Ferreira** – Não, não. A mercadoria chegou para você, você foi avisado. Esperava três dias. Se você não procurasse daquele dia que passava para frente, já estaria pagando multa por estar ali. A Central cobrava estadia daquilo que estava lá.

**Elodia Lebourg** – Algum funcionário era responsável, especificamente, pela segurança da Estação?

**Duílio Ferreira** – Não. Não tinha segurança. Muito depois começou a vir segurança. Antigamente, a segurança era: primeiramente, Deus; depois, os funcionários que ficavam à noite. Não tinha esse negócio de segurança, não.

---

<sup>84</sup> Prefixos de comboios.

Segurança veio de 1970 e poucos para cá. Veio do Rio para cá. Toda sede tinha segurança: Ouro Preto, Mariana, Ponte Nova. Agora, estação que fechava cedo não tinha segurança. Estação que ficava aberta à noite para esses trens era só Ponte Nova, Mariana, aqui e Burnier. O resto era tudo fechado. Se fosse viajar, suponhamos, parava-se em qualquer estação. Se tivesse passageiro, parava, pagava dentro do trem, o chefe destacava a passagem para ele. Não se vendia passagem nessas estações que estavam fechadas, não tinha quem vendesse passagem.

**Elodia Lebourg** – E quanto às casas de moradia? O senhor comentou que morou em uma delas...

**Duílio Ferreira** – Morei. Toda vida eu morei.

**Elodia Lebourg** – Como eram essas casas de moradia? Eram muitas?

**Duílio Ferreira** – No tempo da Central não pagava, não. Começou a se pagar aluguel depois que passou para Rede Ferroviária Federal. Aí começamos a pagar aluguel – mixaria, que já vinha descontada na [inaudível] nossa, já vinha descontada.

**Elodia Lebourg** – Eram muitas casas?

**Duílio Ferreira** – Hein?

**Elodia Lebourg** – A ferrovia possuía muitas casas aqui?

**Duílio Ferreira** – Ih, minha filha! Nossa Senhora! Você vai aqui... Dentro de Belo Horizonte, a quantidade de prédio que tem que é da ferrovia! Tem demais! Aqui mesmo têm muitos. Agora que eles estão vendendo. Inclusive essa onde moro eu comprei. Essas casas estão todas à venda. A Universidade comprou, aqui, essas três casas ali<sup>85</sup>, só que não conseguiu tirar os inquilinos. É inquilino com mais de 35 anos morando aí! Não é fácil tirar! A única casa que eles conseguiram vender... Vender, não! Cedeu para a Universidade aquela casa onde é a Reitoria hoje, não é? Esse Parque Metalúrgico foi cedido porque tudo é federal. Aquela casa<sup>86</sup> na subida também foi vendida baratinzinho. O cara comprou aquilo ali. Só onde eu moro, ali embaixo, tem uma, duas, três... Mais duas ali, cinco, mais três ali, seis, sete e três, 10. Ali em cima devem ser umas quatro ou cinco.

**Elodia Lebourg** – No caso, que tipo de funcionário podia morar nessas casas?

---

<sup>85</sup> Casas de moradia localizadas na Praça da Estação.

<sup>86</sup> Refere-se à primeira casa à esquerda, subindo a Rua Pacífico Homem.

**Duílio Ferreira** – Oh, nas casas era só o pessoal que pertencia à Via Permanente<sup>87</sup>, cujo escritório era aqui. Agora, a Estação... A Residência ali não tinha nada com a Estação. Quem tinha direito de ter casa para morar era só o chefe-de-estação, guarda-chave. Agente não. Só o chefe-de-estação tinha direito à casa para morar, compreendeu? No mais, tudo era pessoal que pertencia à Residência.

**Elodia Lebourg** – Como essas casas eram divididas internamente? Eram espaçosas...

**Duílio Ferreira** – Cada uma dessas casas para trabalhador, dessas casas na beira de linha, tem três, quatro quartos. Tinha. Agora a Leopoldina desmanchou tudo. [riso] Então, tinha. Cada casa tinha dois quartos, um banheiro do lado de fora – agora eles puseram tudo dentro de casa –, cozinha, sala e um corredorzinho. Agora, essa onde moro não. Era casa do chefe, então tinha mais conforto. De trabalhador, era casa pequena.

**Elodia Lebourg** – Como o senhor fez para adquirir sua casa?

**Duílio Ferreira** – Eu adquirei da Rede Ferroviária Federal, no Rio de Janeiro, em Campos. Eu comprei à prestação, pelo valor de 10 mil reais. Mas ela ficou por mais de 30, porque eu comecei pagando uma prestação e foi só subindo, subindo. A última prestação já estava em 400. Quando eu vi que não estava agüentando mais, o que eu fiz? Eu vendi uma outra casa, fui lá e paguei mais 13 mil e 600 reais do restante, e liquidei. Muitos aí pararam de pagar. Eu não! Eu liquidei.

**Elodia Lebourg** – Senhor Duílio, queria fazer umas perguntas para o senhor sobre o trem...

**Duílio Ferreira** – Pode fazer. Se eu souber responder, estou à sua disposição.

**Elodia Lebourg** – Já vi que sabe! [risos] Quais eram os tipos de trem que trafegavam aqui neste trecho?

**Duílio Ferreira** – Como é?

**Elodia Lebourg** – Os tipos de trem? Tinha trem de carga, trem de passageiro...

**Duílio Ferreira** – Oh, como já falei com você, tinha trem de passageiro. Os trens de carga eram separados dos trens de passageiro, em outros horários,

---

<sup>87</sup> Setor responsável pela construção e manutenção de vias férreas, de forma a assegurar que elas estejam em perfeito estado.

compreendeu? Aqui corria mais carvão vegetal que vinha de Ponte Nova para cá, para Saramenha<sup>88</sup>, vinha para Usina Esperança<sup>89</sup>, Usina Wigg<sup>90</sup>... Tudo vinha de trem, vagões lotados de carvão! Na ocasião de safra de madeira, safra de açúcar, passava tudo por aqui, nos trens de carga. E tinha trem de passageiro, com todo conforto. O noturno tinha carro-restaurante. Esses trezinchos de passageiro tinham *buffet*, vinham aquelas...

**Elodia Lebourg** – Tinham?

**Duílio Ferreira** – Tinham. Tinha o cara do *buffet*: ele saía com aqueles balainhos de sanduíche, guaraná... O que você quisesse, ele tinha, ele vendia.

**Elodia Lebourg** – Vendia dentro do trem.

**Duílio Ferreira** – Vendia dentro do trem. Jornaleiro. Tinha o camarada aqui que fazia geléia e vendia dentro do trem: Zé Geléia<sup>91</sup>. Morreu há muitos anos. Depois ficou o filho dele. Ele dava aqueles pedacinhos para você experimentar se estava gostoso. Você animava, comprava um pedacinho, comia. Mas tinha de tudo: tinha água mineral, tinha tudo! Jornal, revista...

**Elodia Lebourg** – E tinha diferença de vagão?

**Duílio Ferreira** – Tinha vagão de primeira classe e vagão de segunda classe. Não eram esses bancos duros que estão rodando aí, não. O banco duro era no de segunda, não é? E tinha o de primeira.

**Elodia Lebourg** – Como era?

**Duílio Ferreira** – Era almofada.

**Elodia Lebourg** – Que tipo de funcionário trabalhava no trem?

**Duílio Ferreira** – Dentro do trem era só o chefe-de-trem e o guarda-freio. O guarda-freio era para engatar e desengatar trem. Apertava freio, se precisasse. Isso era em caso de emergência, mas o serviço dele era esse. O chefe-de-trem era só para arrecadação e negócio de mercadoria também: tinha que andar com as folhas todas para entregar as mercadorias nas estações. O chefe-de-trem era só para isso. E tinha o fiscal de trem. O fiscal era negócio de arrecadação. Às vezes, o trem saía de BH... Mas para esses cantos o fiscal embarcava ali, para pegar o chefe-de-trem no aperto, compreendeu? Às vezes, engatando, não é? Ele entrava no trem, ia correr o... Começava na primeira

---

<sup>88</sup> Bairro de Ouro Preto.

<sup>89</sup> Antiga siderurgia localizada em Itabirito.

<sup>90</sup> Antiga siderurgia localizada em Ouro Preto, na Estação Ferroviária de Miguel Burnier.

<sup>91</sup> O entrevistado não mencionou o nome.

classe de trás e vinha correndo o trem, o chefe-de-trem atrás dele, e ele ia olhando as passagens, para não ter o...

**Elodia Lebourg** – O senhor se aposentou quando?

**Duílio Ferreira** – Em 1981.

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

**Duílio Ferreira** – Eu não me senti bem, porque a gente se acostumou com aquilo. Eu fui criado na beira de linha e eu tenho saudade até hoje, compreendeu? Eu fui lá na linha com o pessoal da Vale<sup>92</sup>, com esse pessoal que fez essa linha. Eles ficaram meio garraçados<sup>93</sup> com um negócio do túnel aí e eu fui lá com eles. Mas eu tenho saudade, porque é uma coisa que a gente tinha, aquela relíquia que a gente tinha... Eu fui criado naquilo, meu pai criou sua família inteira [nesses trilhos]<sup>94</sup>, eu criei minha família também aí dentro. Quer dizer, a gente tem aquela recordação. Eu tive até dois filhos empregados aí também. Ao fecharem o trecho, um se aposentou. O outro, que trabalhava como maquinista, foi mandado embora porque fechou o trecho.

**Elodia Lebourg** – Senhor Duílio, a gente está terminando a nossa entrevista. Minha última pergunta: o que o senhor achou de ter participado do Vale Registrar e de ter dado esta entrevista para a gente?

**Duílio Ferreira** – Eu achei muito bom. Como falei no começo, o que estivesse ao meu alcance, eu responderia a todas as perguntas. Embora eu conheço pouco, do pouco que tenho conhecimento, eu falei. Alguma coisa que precisar, estou à disposição. Qualquer coisa.

**Elodia Lebourg** – Qualquer coisa a gente procura! [risos]

**Duílio Ferreira** – Certo. Pode me procurar que eu estou à disposição. [risos]

**Elodia Lebourg** – Obrigada, Senhor Duílio.

**Bernardo Andrade** – Obrigado.

**Duílio Ferreira** – De nada, sempre às ordens. Obrigado.

**[Término da entrevista]**

---

<sup>92</sup> Trem da Vale.

<sup>93</sup> Em dúvida ou com dificuldade em resolver alguma questão.

<sup>94</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.