

ANEXO III
MEMÓRIAS DE FERRO

ENTREVISTA 1

16/11/2002 - Araçuaí

Adaltiva Teixeira da Silva

Professora de Ciências

Idade:

Natural de Araçuaí

Tempo estimado: 20 min

Assuntos relevantes: cotidiano de Araçuaí, descrição de viagem, opinião sobre o fim.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Eu tenho lembrança até hoje do apito. Dava cinco horas na hora que ele apitava lá na ponte do Calhauzinho, bem distante daqui, parava para tomar água. “O trem vai beber água”. Apitava três vezes. Todo mundo na cidade corria para esperar o trem chegar. Aquilo era uma festa. Todo mundo ia. Os pais, as avós para justamente ver o trem chegar. Não sei se era curiosidade, só sei que a gente ia porque não tinha outro lugar para poder ir, para passear. Cidade era só esse miolinho aqui. Outra lembrança boa que tenho era quando meu irmão chegava. Ele estudava em Teófilo Otoni e falavam assim: “Os estudantes vão chegar!” O que a gente fazia? Trocava de roupa e ia para a estação. Chegava lá perguntava ao guarda: “Cadê? Já comunicou?” “Já está perto de chegar. Já saiu de Schnoor.” Íamos a pé até a ponte do Calhauzinho porque lá era parada obrigatória do trem para tomar água e colocar lenha. Quando chegava era aquela folia dentro do trem. Cantava, abraçava, encontrava os namorados. Meu pai e minha mãe não sabiam. Ia buscar o irmão, mas o namorado estava lá dentro também.

Outra lembrança boa que tenho são as viagens. Íamos a Teófilo Otoni visitar parentes ver alguma coisa. Toda bonitinha, direitinha, mas não podia sair da linha porque o pai e a mãe eram muito rígidos. Ficava namorando de longe. Aqueles flertes, olhares... o trem mais gostoso do mundo foi esse tempo. Hoje nem namora! Para pegar na pontinha do dedo era uma dificuldade! E se pegasse no dedim já falavam que não era moça mais. Tinham essa mania aqui em Araçuaí. Nunca vi perder virgindade só tocando no dedo. Naquele tempo era desse jeito.

Então nós fomos para Teófilo Otoni. Fui mais uma irmã. Fiquei no orfanato. E essas irmãs no dia seguinte foram embora para outro lugar. Quando deu de ir embora fui falar com as irmãs do orfanato e avisei que minhas férias estavam acabando. Compraram a passagem e levamos quase oito dias para chegar em Araçuaí. Choveu, o trem desencarrilou, caiu barreira. Até tirar aquele tanto de terra do trilhos... quando tirou o trem desencarrilou e foi esperando. Dentro do trem tinha rapadura, porco, galinha. A poltrona era coisa dura e balaio de um canto, balaio de outro, frango. Aquele povo de terno com gente simples de chapéu na cabeça. Não tinha aquela divisão. Todo mundo era amigo.

Gostava muito das paradas. Comprar biscoitos, doces. Sinto até hoje o gosto do salgadinho que comprava na estrada. Um tempo muito bom.

Depois conseguiram colocar o trem de volta na linha mas quebrou uma peça. “Sinfão” sei lá o nome que dava para a peça. E foi esperar essa peça chegar. Tinha um moço que tocava violão e começamos a fazer um baile. Aí um moço chamou para a fazenda dele e nós fomos. Lá dançamos e arrumei um namorado que era o dono da fazenda. Não sei como ficaram sabendo, quando cheguei aqui a primeira coisa foi pai me xingar. Quase que apanho. Desse dia em diante só ia para os lugares com Jessé (irmão?). Não podia olhar nem para esquerda e nem para a direita.

Como dormia numa situação dessa?

Não lembro como dormia. Geralmente a gente sentava e cochilava no ombro do outro. Às vezes acordava com aquele montueiro de gente em cima, empurrava. Era desse jeito. Tinham uns balaio com rapadura que

beliscávamos durante a viagem. Quando chovia o trem enchia de água, tinha que levantar o pé. Era um passeio muito bom, gostoso.

Quando foi ano retrasado fui para Colatina. Fui de Valadares a Colatina de trem. O gente, quando passava naquelas curvas e apitava eu ficava toda emocionada. Na hora que cheguei na estação e o trem veio: “Acho que não vou controlar”. Eu sou muito emotiva. Lembrei de Araçuaí. Até hoje escuto o apito do trem e o sinal que dava a usina. A luz aqui era de gerador a óleo. Dava dez e meia era o primeiro apito e a luz piscava. Depois de onze horas acabava. Quem estava na rua tinha que correr logo para casa. Duas coisas aqui que tenho muita saudade. A usina, seu piscar, o barulho do motor e do trem.

Como a sra. viu o fim da estrada?

Fiquei muito triste. Não sabia porque e para falar a verdade até hoje não muito porque. Naquele tempo meus pais eram muito rígidos. Chegava uma visita a gente não podia ficar na sala. Só de passar o rabo de olho senão a *taca* comia. Se tinha gente adulta conversando ninguém entrava no meio, não dava palpíte. Naquele tempo se falava muito de comunismo, revolução que a gente Não entendi o porque. Então acabou. Quando assustamos já não tinha nenhum trilho mais. Fiz a última viagem.

A gente caminhava muito nos trilhos para pegar manga. No caminho até a ponte do Calhauzinho tem muita mangueira. Em época de manga a gente ia para lá chupar manga, passar o dia, fazer piquinique. Só sei que o trem acabou. Era uma tristeza.

Adorava andar de trem justamente na hora de passar no túnel. O túnel fica entre Valão e Ladainha. Era escuro e via aquelas faíscas, a fumaça entrava, a gente ficava asfisiado. Mas a gente achava tudo uma beleza. De vez em quando a gente andava no trole quando ia passear. Às vezes saía daqui de Araçuaí lá para a ponte e a gente pegava carona. Sempre fui medrosa de ficar em pé em canoa e no trole. Até hoje. No trole, eu sentava e eles remavam. Era de remo. A gente sente muito por ter terminado e não entende o porque. Era bom para todo mundo. Todo mundo podia pagar sua passagem, era baratinho.

Nesses dias fui em Tiradentes e andamos de trem. São uns momentos que tem o gostinho do passado mas não é igual. O apito é diferente, não tem aquela fumaça, o *toc toc* do barulho da roda.

Lembro muito bem dos maquinistas que trabalhavam lá. Eram fortes aqueles morenões, chegavam a brilhar. Os ferroviários impunham respeito. E tinha nossa vizinha aqui a Lia, traziam de Caravelas caranguejo e nem conhecia caranguejo aqui na região. Era um barato. Colocava aqueles caranguejos para andar no meio da casa com os cambões pretos, cheios de lama. A gente ficava curioso de como fazia aquilo. São lembranças que não paga nunca da memória da gente. Tem hora que perco o sono e tem umas coisas que a gente esquece, mas uma hora aflora.

Eu gosto muito de viajar assim. Tenho uma imaginação. Mesmo dentro de casa estou viajando. A gente tem que ter a memória e a vontade de viver igual de criança. A gente não pode perder a fantasia. Se a gente perder a fantasia o mundo acaba.

SOBRE O FIM

Uma coisa impossível. Tudo que vem de cima o povo não questiona, não acha ruim nem nada. Não pergunta se é bom. Eu fico indignada com isso porque, principalmente nessa região, eles acabam com as coisas assim de uma hora para outra. Sem avisar, sem falar, justificar. E quem é que sofre? As pessoas mais pobres. Aqui tinha ponte aérea. Acabou de uma hora para outra. A mesma coisa foi a linha e beneficiava tanto rico como o pobre. Todo mundo que fazia sua rapadura na zona rural ia diretamente vender em Teófilo Otoni, no caminho ao longo da ferrovia. Trazia querosene que não existia nessa região, levava verdura, galinha, ovos. Acabou de uma hora para outra. E quem sofre? O pobre. Nós brasileiros precisamos questionar mais as coisas. Não aceita o que vem de cima.

Depois falaram que ia refazer essa estrada novamente. Mas acho mais difícil. Acho que tirou os trilhos daqui até Ponta de Areia, não sei.

A sra. lembra quando?

A época não lembro não. Faz uns dois anos que falaram que ia refazer. Nós até comentamos que ia ser ótimo porque os mais novos iam saber o que é uma viagem de trem. Mas agora com ônibus e caminhão, acho muito difícil.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 2

03/09/2002 - BH

Ciro Flávio Bandeira de Melo

Professor Universitário - 59 anos

Natural de Teófilo Otoni

Tempo estimado: 45 min

Assuntos relevantes: a natureza, o movimento/uso do trem, política, relações sociais entre o Jequitinhonha e Mucuri.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Devia ter uns oito anos, mal tinha a idéia de que Teófilo Otoni era um centro de produção, de atividades, sendo o pólo principal da região. Eu fui comprar uma manivela para soltar papagaio. E lá na estrada que fazia, muita gente trabalhava lá e tinha um senhor que fazia manivela. Eu fui lá... Fez a manivela bonita... mas uns detalhes da manivela chamava atenção pelo seguinte: a manivela precisa de ser furada para atravessar o lado que você vai enrolar a linha através de um mecanismo de madeira. Aquilo ali, uma oficina numa estrada era para ter uma furadeira, não tinha, os buracos foram feitos com ferro quente. Esquentava o ferro, enfiava o ferro na madeira para conseguir fazer um buraco. Bom, você vai dizer, ele trabalhava por conta própria e ele não podia utilizar o material da estrada. Como não podia? Para fazer dois, quatro buracos numa manivela? É que na verdade você tem uns limites enormes de manutenção da própria estrada. Uma estrada que não consegue ter nem furadeira.

Bom, o que eu lembro... Lembro dos trens fazendo manobra, meia dúzia, muito poucas... devia ter umas quatro máquinas de vapor... Lembro no tempo final da estrada de uma máquina grande que era a óleo diesel que me parece foi montada lá na cidade.

E das viagens que fiz dentro dos trens da Bahiminas. Estrada natural...

O sr. fazia viagem normalmente para onde?

Para Alcobaça. Porque Alcobaça era um centro das férias dos teofilootonenses. Se a gente queria conhecer o mar ia facilmente para Alcobaça... Só que tem que não era tão facilmente assim... Lá pelos anos 50, 51, 52 foram as primeiras vezes que eu fui. Eu não sou tão velho, mas eu só tinha sete anos de idade em 51. A gente saía cinco horas da manhã de Teófilo Otoni e chegava à noite em Caravelas... A primeira vez fui com meu pai. Nós tínhamos que dormir em Caravelas para no dia seguinte ir para Alcobaça. Alcobaça e Caravelas hoje é dez minutos de carro. Na época você tinha que ir num caminhão pau de arara. Era o único meio que tinha. Tem muita gente que viveu essas coisas muito mais intensamente.

Me recordo da primeira vez em Caravelas. No dia seguinte saímos cedo... A ida para Alcobaça era uma beleza, mas vou falar de Caravelas... Caravelas da época as casas eram todas cobertas de ladrilhos portugueses, das cavalladas entre mouros e cristãos. Disso me recordo.

As coisas que mais me recordo dessa primeira viagem é que de Caravelas para Alcobaça você ia de caminhão e você passava, e isso eu me recordo muito bem, no que era ainda grande mata atlântica. Coberto, você passava dentro da mata. Como o trem também uma parte como Posto da Mata era posto da mata mesmo. E era dentro da Mata Atlântica, que já é o sul da Bahia e cidade antes de Minas é Nanuque. Aquela área era toda de Mata Atlântica ainda em 1950 e 51. E foi tudo arrancado.

Lá tinham várias serrarias...

Muitas. Na cidade de Nanuque em 1960 tinha ainda serrarias, que tinha gente que morava em Teófilo Otoni e era de lá e era colega da minha irmã e ele era dono de serraria lá. Mas o que queria falar no caso dos anos 60. A eleição presidencial Lott e Jânio andaram passando por Nanuque e uma das promessas que o Jânio fez era de arrancar a Bahiminas e substituir por uma estrada de rodagem e o Lott, pelo menos é o que me recordo de

ter ouvido em Teófilo Otoni todo mundo rindo, foi ridicularizado pelo seguinte: ele falou na cidade que era uma necessidade recuperar a mata Atlântica. Que ele ia incentivar o replantio da Mata Atlântica e que ele ia mandar que plantasse de novo o jacarandá e todo mundo riu porque o jacarandá leva uns 200 anos para chegar ao ponto.

Isso foi o discurso do Lott, o do Jânio era...

Arrancar a estrada de ferro que foi arrancada logo depois...

Mas as pessoas queriam que ela fosse arrancada, o sr. tem essa lembrança?

Queriam, porque na época a estrada já era muito precário o funcionamento dela. Era só em cima da terra, não tinha brita nenhuma... Por exemplo na rua em que eu morava era terra e os dormentes viviam dando problemas e os trens desencarrilando. Muito pobre tudo sem nenhuma manutenção real.

O sr. viveu até que idade a região convivendo na estrada?

Até os 17 anos. Eu vim pra cá com 18, mas a estrada acabou antes de vir para BH. A estrada deve ter acabado em 62 ou 63. Por que eu vim para cá em 63. Em 62 eu tinha colega que morava numa rua e eu tinha que atravessar a estrada e quando passei lá já estavam arrancando os trilhos.

Nunca peguei o trem para a região do Jequitinhonha, de Araçuaí, que era o bispado de Teófilo Otoni. Chamava D. José Diaz. Mas no Vale do Jequitinhonha eu me lembro... duas empregadas que trabalhavam lá em casa eram de Araçuaí. E Araçuaí era um grande fornecedor de mão de obra de Teófilo Otoni. E era uma região, como até hoje, paupérrima e nunca entrei na Rio Bahia lá pra cima. Quando fiz meu Mestrado eu usei um material que fala da construção nos relatórios de governo de 1902, 1903 o Arquivo Público, inclusive o nome da família, quem era o organizador, o gerente do negócio, mas nunca fui à fundo.

Como o sr. viu o fim da estrada de ferro? O que o sr. sentiu?

Eu tinha 18 anos e nunca fui muito ligado com a EF. A única ligação que tinha era ver o trem passando na rua descendo em direção à Bahia. Lembro muitas vezes de transporte de gado que vinha de Carlos Chagas e quando não era gado, o que havia mais era pedra paralelepípedo e madeira. Toda rua que ia ser calçada em Teófilo Otoni lá vinha pedra no trem. Nesse trecho o gado era o único transporte principal, pelo seguinte... deve ter sido em 52 porque em na época eu tinha me mudado para essa casa mais perto da estrada. E eu me lembro de uma tropa de uma boiada gigante pois deve ter chovido muito, a estrada ficou interditada e tiveram que descer com tropa e eu morava muito antes da ponte que ficava no meio da uma rua comprida e essa boiada vinha lá da estrada e seguia para sair na Rio Bahia no outro lado da cidade. Foi a única vez que vi uma tropa passando.

Não tinha ligação emocional maior com a EF. Eu acho linda a música do Milton e do Fernando Brant... eles devem ter ido lá alguma vez para Alcobaça...

Meu pai tinha uma loja na cidade de Teófilo Otoni. E era ansiosamente esperado o pagamento do 13º porque a cidade vivia e dependia da estrada. A cidade precisava do dinheiro de natal da estrada que geralmente só saía no dia 23 ou 24 de dezembro.

Quem tinha maior poder de compra na cidade eram os funcionários da estrada?

Em quantidade era. Entre os comerciantes isso era comentado, mas o tipo de loja do meu pai atingia pouco o pessoal da estrada. Inegavelmente era o pessoal da estrada que tinha importância. A cidade era polo de uma região enorme, tanto do Mucuri quanto do Jequitinhonha.

Quando estava no grupo escolar que no mapa a gente via o município de Teófilo Otoni, era um dos maiores de Minas Gerais. Você vê, era juntar o nada a coisa nenhuma em termos financeiros e econômicos. Nunca se desenvolveu nada em termos industriais na região.

E a população? O sr. se recorda do uso que as pessoas faziam do trem para além do transporte de passageiros?

Eu me recordo que na estação é que o trem sempre saía às cinco horas da manhã. Então em frente da estação tinha sempre um pequeno hotel, e era intenso o movimento. Assisti a esse movimento em 51, 52 com meus pais e em 1958 fui com um rapaz que trabalhava na loja do meu pai. Ele tinha casado e foi passar a lua de mel em Alcobaça e ainda me levou. Já viu que loucura?

Tinha um negócio muito bom, naquela época você passava vinte dias, um mês de férias.

E o trajeto do trem?

Das paradas. Nas várias que tinham era aquela quantidade de meninos/adolescentes vendendo coisas. Vendendo produtos igual hoje nas cidades do interior o ônibus para e vem o pessoal para vender.

Uma coisa que mais tinham para vender era pamonha.

Fim do lado A

LADO B:

O trem andava numa velocidade. Eu me recordo dessa viagem de 58... eu ficava andando no final de tarde, depois de Nanuque. Ficava do lado de fora do trem para ver a paisagem porque o trem andava devagarzinho demais. Eu acho que ele não devia passar de 30m km por hora. Coisas que me recordo... a quantidade de passarinhos no fim de tarde nos fios de telégrafo... a quantidade que tinha.... a quantidade de madeira que arrancavam da mata.

O trem cumpria horário mesmo?

Tinha jeito de cumprir horário? Ele ia chegar, mas não tinha nada de horário certo não. Devia ser assim... quatro horas é a hora de chegar, mas se chegar às cinco está dentro do horário. Eu imagino que devia ser assim. O horário é uma hora a mais.

Quais as justificativas para terminar a estrada que o sr. ouviu na época?

A justificativa era que a estrada era muito cara. Recuperar a estrada do ponto de vista econômico era impraticável porque a estrada não tinha... Coisas que me recordo na escola... eu tinha um professor que era engenheiro e ele falava, não sei se ele trabalhava na estrada naquela época, mas ele justificando que a estrada era extremamente ociosa e muito cara para manter aquela ociosidade toda e a estrada na época era uma espécie de cabide de emprego de políticos de lá.

O político mais importante era do antigo PR de MG, o Partido Republicano. Ele era um partido pequeno e praticamente o lugar de maior força dele era a região de Teófilo Otoni. Não era o PR antigo de 1930, mas se não me engano aquele pessoal de 30 também estava. O político principal era o avô do Aécio Neves, o Tristão da Cunha. E o deputado estadual e depois federal de lá era o pai do Aécio Neves.

Então a justificativa era o preço, tinha que praticamente reconstruir a estrada toda, era impraticável na época essa dinheirama toda. E tinha outro detalhe, a estrada não transportava nada. Não tinha circulação de mercadoria que justificasse e a estrada ligava o Jequitinhonha ao mar. Não é nada. Ou então estrada de ferro que vai transportar passageiro é um negócio que precisa de ser muito organizado e é antieconômico. A estrada não tinha condição de sobrevivência. Como era um negócio muito vagaroso... porque se não me engano era duas vezes por semana que o trem ia para o litoral e voltava de lá. Ia Segunda voltava Terça, ia Quarta, voltava Quinta. Era isso. Era um trem só. Muito pouco. As máquinas eram pouquíssimas.

Acho que para os interesses do pessoal das fazendas da região e para haver o escoamento da produção da região a estrada não era interessante.

O sr. se lembra de algum movimento da população para defender a EFBM?

Não. Eu me recordo um pouco que o pessoal da própria estrada porque na verdade era o emprego deles. A cidade não teve envolvimento. Não havia meio de mantê-la do ponto de vista econômico.

A principal mercadoria da estrada era madeira?

Madeira subindo para Teófilo Otoni, vindo de Nanuque em toras. Para manter uma serraria que tinha em Teófilo Otoni ao lado da estrada. Onde era essa serraria é hoje a prefeitura da cidade.

Em alguns jornais da década de 60 há uma proposta de se montar um Estado do Jequitinhonha e Mucuri e um dos argumentos era a EFBM...

Isso desde o início do século. Me recordo que encontrei alguma coisa sobre isso num jornal chamado o Mucuri que era de Teófilo Otoni, em torno da idéia de que Teófilo Otoni seria a capital do Estado. Mas durante o período que eu vivi lá não tenho qualquer coisa que possa ter desenvolvido muito. Não sei. Meu pai não era político, a gente não tinha jornal, na época o Mucuri já não existia, havia um jornal chamado O Liberal já com a imagem do Teófilo Otoni.

Seu pai era comerciante de quê?

Tinha uma loja de produtos variados, de presentes, roupas...

E depois da Estrada, como ficou a região?

Depois da estrada, exatamente esta época eu mudei para cá (BH) e ia lá uma vez por ano, às vezes. Então depois da estrada houve muita reclamação e o pessoal se sentiu profundamente, pessoal que eu digo principalmente os fazendeiros. A Rio-Bahia só vai ser asfaltada em 1963-64 e quando eu vim para cá, em janeiro de 63 eu tive que vir de avião porque não tinha estrada e estava chovendo muito. Eu vim fazer vestibular aqui.

Eu tive um professor de História que contava muitas coisas da cidade e nasceu lá e quando ele veio estudar em BH. Para vir a BH não tinha estrada, em 63 também não tinha.

Como fazia?

Ele pegava o trem, ia para o litoral, pegava um navio, ia para o RJ e do RJ ia de trem de ferro para BH.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 3

18/12/2002 - Betim

Epaminondas Conceição Cajá

Telegrafista e Agente de Estação – filho de ferroviário

Natural de Juerana

Tempo estimado: 45 min

Assuntos relevantes: Corrupção, cotidiano funcional, o processo de erradicação, a transferência depois do fim.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

São muitas. O pior que tenho mais sofrimento do que lembrança. Sofri demais. A gente trabalhava dia e noite, só ganhava o dia, quando errava à noite perdia o dia, às vezes uma punição de quinze dias devido ao atraso de um trem por exemplo. Não podia atrasar os trens. Lembrança foi muito pouquinho que me deixou.

Como o sr. entrou na EFBM?

Eu entrei em 01/09/1950. Já entrei como telegrafista porque eu aprendi. Lá praticávamos nas estações. Primeiro a gente entrava como aprendiz, aprendia todo serviço telegráfico e de estação para depois fazer o teste para passar. Tipo um concurso hoje.

Era comum os filhos de ferroviários terem acesso a cargos na EFBM?

Não. Todo mundo que os pais gostavam que fosse telegrafista, na oficina... Não tinha salário, mas ficava como aprendiz. Quando ganhava prática ganhava uns trocadinhos já.

O sr. desde cedo escolheu o telégrafo?

O meu pai era telegrafista, só não exerceu a função porque ele era chefe de trem. Então ele me ensinou a telegrafia. Desde pequeno eu já sabia bater o “pinica-pau” como é que chama o serviço telegráfico.

Qual era a importância da estrada para a região?

Muito importante. Logo no começo dela os navios que chegavam traziam muita coisa do Rio, de São Paulo... desembarcava em Ponta de Areia e daí que vinha para Minas Gerais. No caso vinha muito sal, muito açúcar, café, todo tipo de cereais... e para lá ia madeira em tora. Madeira serrada de Nanuque, Artur Castilhos. A principal mercadoria que saía da região era madeira, muita madeira. De Argolo dava aquela madeira preta, o jacarandá. Artur Castilhos e Nanuque tinham outros tipos de madeira em tora.

Em Artur Castilhos eu era chefe na ocasião em que chegou o Dr. Oscar Leite Pires. Nosso presidente da República era aquele que saiu rapidamente, o Jânio Quadros. Se ele ficasse lá para mim ia concertar.

Que lembrança o sr. tem desse momento?

Ele entrou com muito rigor. Dr. Oscar chegou e falou “quem tiver... aliás, o Jânio falou “quem estiver ocupando duas cadeira que deixar uma. Começou daí. Na Bahiminas, ele mandou uma comissão. Essa comissão tinha um coronel do Exército que estava sem uniforme para despistar, tinha um tenente Ivon, tinha um advogado, Dr. Poncioni. Então me apresentaram e disseram: “Boca de Siri”. Ninguém podia saber o que eles eram. Então começaram a investigação aqui dentro. Levaram um livro, uma relação das coisas que o pessoal andava vendendo da Bahiminas. Trilhos novos que nunca foram usados, fizeram a relação de tudo.

“Seu Epaminondas faz favor... procura fulano de tal manda vir aqui...” Então a polícia vinha e chamava o cara. Só que já ia pegar as coisas direto. “Você comprou isso, isso e isso, onde é que está? Vá buscar!” Saia com um soldado e um cabo e trazia tudo. Começou daí o Jânio Quadros com Dr. Oscar Leite Pires. Em Artur Castilhos ele ficou mais ou menos uns quinze dias, ouvindo todo o processo que estava na mão dele e também estava franco pro pessoal da cidade vir falar alguma coisa que sabia e aí ia lá todo mundo e metia o cassete. Uns por vingança, política, saiu muita coisa.

O momento antes era de muita corrupção?

Corrupção demais, mesmo. Eu estava precisando fazer um desvio lá (Artur Castilhos) e não tinha trilho... como faz como não faz, derepentemente apareceu esses trilhos. O próprio mestre de linha tinha vendido. Tinha uma pilha de trilho no quintal do moço. Não sei pra quê tanto trilho. Aí veio trilho que sobrou para fazer o desvio. É assim a Bahiminas.

O sr. falou que ia contar um caso de Aparaju?

Acho que foi 1955. Eu fui substituir o seu Jules (?) Frederico chefe da estação de Aparaju. Ao chegar apresentei, que ele tinha recebido punição porque atrasou o diretor Wenefredo Portella que ia para socorrer o navio que estava preso em Caravelas, navio de carga. Então ao Dr. Portela descer com muita urgência, o Frederico atrasou em dez minutos a dar licença porque só podia com a licença de um telegrafista para o outro. Atrasou, o diretor ficou muito nervoso e ele mandou dar dez dias de punição. Aí fui substituí-lo. Ao chegar, deparando-se com o depósito de lenha, estava faltando 4.800 e mais um pouco de lenha. Comuniquei a diretoria de imediato. Não tive solução. Tornei o telegrama. Sem solução. Depois apareceu o Coronel de Brasil (?) que era o chefe do serviço de lenha. O Coronel chega todo sorridente e falou: “Ô chefe, o que está acontecendo aí?” Falei: “Ô Coronel o problema meu aqui é esse aqui a lenha tá faltando. Estou sem poder fazer a escrita da lenha.” “Deixa eu ver a relação da escrita” Passei para ele. Sorrindo pegou a caneta ficou brincando com a caneta na mão e fez um zero em cima da escrita, dos quatro mil oitocentos e poucos... fez um zero ali e disse: “Continua daqui pra frente.” E agora aquele buraco? Quem vai pagar? Ninguém. Aí, eu não tinha dinheiro, estava lá substituindo, acabou os dez dias, o cara pegou mais trinta de férias, fiquei quarenta dias lá. Quando terminou, eu estava comendo na casa desse cara que era o chefe. Lá não tinha pensão. Aí eu falei: “Seu Frederico eu vou me embora amanhã e estou sem dinheiro para poder acertar com Dona Maria que era a esposa dele. Só que Frederico tinha três mulheres lá. Então: “você devia ter dinheiro! Você não comunicou que eu estava roubando lenha aqui! Você devia ter dinheiro. Eu não tenho nada a ver com isso não você tem que acertar a pensão com minha esposa. Nunca cozinhei pra você um café! Tem que acertar com ela. Dona Maria disse que era Frederico que resolvia, ficou um jogando pro outro. Naquilo, no dia seguinte o trem chegou. O sr. João Gouvea Filho que era o nosso chefe de transporte estava enfezado porque ele também estava comendo. Ele ficou muito nervoso que eu comuniquei. No dia que entreguei a estação a Frederico, ele já me autorizou que eu fosse para o km 36 que chama hoje Taquari. Fui para abrir o Taquari porque José Onofre Marques que era o telegrafista que estava chefiando a estação mandou que regressasse à Teófilo Otoni e eu fosse reabrir o posto telegráfico. “Mas tenho que pagar a pensão a D. Maria e não tenho dinheiro, quero fazer um vale para o sr. mandar para Teófilo Otoni e descontar do meu pagamento.” Aí tornou a falar: “Você devia ter dinheiro! Você comunicou que estava roubando aqui e não sei o quê...” Aí chamou uns particulares que estavam ali “Ó vem cá! O moço comunicou para o nosso chefe lá que está faltando lenha aqui, agora está sem dinheiro para ir embora!” gozando da minha cara. Aí chegou e meteu a mão no paletó e falou: “me dá o talão de lenha” Talão de lenha para nós significava um talão de cheque. Pegou preencheu um cheque de 70 metros e me deu e tirou um de mais mil metros. Já estava em 4.800, foi para cinco mil e cassetada. “Frederico! O que vou fazer com esses 70 metros?” “Entrega para o rapaz do restaurante que ele vai passar o dinheiro para você. Fui lá no restaurante e o rapaz me deu mil e tantos cruzeiros, naquele tempo era dinheiro para chuchu, setenta metros de lenha. “Não precisa pagar a pensão não, isso aí é pra você comer pra frente. Isso aí é para você aprender quando você receber outro depósito não ficar comunicando para a administração. Isso aqui é de uma viúva muito rica! Nós somos os filhos dela e cada um come o que pode. Falou comigo assim. E não teve foi nada com ele e o homem começou a me perseguir que eu fui obrigado a largar a estrada de ferro. Daí quando saí do km 36 fui para o 87, aí veio o Carnaval aí peguei para tocar no Nanuque Club. Fui para Nanuque para tocar o Carnaval, ganhei uns trocados, vim para Teófilo Otoni e me deu 30 dias de pau seu João Gouvea, porque fechei o km 87. Aí fui obrigado a largar a E.F. e fui para o Correio em Itambacuri. Com dois meses e pouco o salário não dava e voltei para a Bahiminas.

Como foi esse regresso para a Bahiminas?

Quando cheguei em Teófilo Otoni, eles já estavam sabendo que eu tinha largado o Correio. Porque o seu Peri que era o chefe do Correio de Teófilo Otoni andou comunicando para estação, para eu voltar para Itambacuri. Então eles ficaram sabendo que tinha largado o Correio. Aí me mandaram chamar de novo para a Bahiminas porque estava faltando telegrafista. Telegrafista era difícil.

Quais os lugares que o sr, trabalhou na EFBM?

Ponta de Areia, Caravelas, Aparaju, Taquari, km 60 que é o Peruípe, Helvécia, km 87, Posto da Mata, aí pula Argolo, Engenheiro Artur Castilhos, Aimorés, Nanuque. Mairinque, onde nasceu meu filho mais velho que é o Jorge, km 203, Pampam, Pedro Versiani, Teófilo Otoni, Caporanga, Novo Cruzeiro, que quando a Bahiminas acabou eu fui destacado para Novo Cruzeiro para recolher todos os trilhos que vinham. A parte mais chocante é essa hora aí. Quando nós saímos da estação, o povo aglomerava todo mundo de lencinho branco, acompanhava as duas locomotivas uma saía na frente apitando a outra atrás e o pessoal tudo chorando aquele pranto. E nós também chorando e o mais chocante foi isso aí.

Explica melhor essa situação...

Quando arrancavam o último trilho da estação a locomotiva ia embora. Aí já arrancava aparelho, tudo e aquela estação não funcionava mais. Então eu fiquei responsável por esse serviço. Eu fui o chefe que fiquei por essa arrancação de trilhos. O Jaime (marido de D. Maria Pereira) ficou responsável por Araçuaí. Quando arrancou Araçuaí o Jaime veio embora. Aí foram passando as outras estações e eu estava em Novo Cruzeiro. Todos esses trilhos eram jogados em Novo Cruzeiro. De Novo Cruzeiro nós mandávamos para Ponta Leite que era um comércio pegado a Novo Cruzeiro que lá pegava a BR. Aí pegava as carretas que já saíam para BH. Quando saía o trem era uma choração danada. Aí eu fui para Caporanga, arrancou Caporanga. Aí íamos arrancar para baixo quando o Dr. Luis Elói de Almeida recebeu uma ordem que era para parar por uns dias. Aí foi Dr. Cléber Antônio, Dr. Luís foi dispensado para BH. Dr. Cléber pegou, um engenheiro novinho muito educado, o outro Dr. Luís era muito ignorante, bravo demais. Nego até queria matar ele, até comigo mesmo nós tivemos uma discussão muito pesada. Muito ignorante ele. A partir daí entrou uma empresa particular para arrancar os trilhos. Aí dispensou todos os ferroviários. Foi em junho de 1968 que fui embora para Formiga.

Foi um maquinista que me deu a orientação, ele foi lá passear, eu criava muito porco lá em Caporanga, muita galinha, peru, aquela coisa, aí nós conversando na estação o cara fazia aniversário amanhã. “Eu sou de Divinópolis, minha mulher estava me esperando para fazer uma festinha de aniversário” “Que dia vai ser o aniversário?” “Amanhã”. “Não, vamos fazer a farra aqui mesmo e você vai lembrar lá de sua Divinópolis!” Aí mandei matar a leitoa, fizemos uma farofa para ele, cerveja, cachaça, tudo... Ficou muito alegre, até chorou e falou: “Baiano, quando você for lá pra Minas não esquece de mim pra você me procurar que vou arrumar uma estação boa pra você trabalhar. Aí foi quando o Dr. Luís me chamou para escolher estação para vir trabalhar aqui. Eu não sabia. Como eu fazia? Como vou pedir se não conheço nada lá? “Mas tem que pedir!” Aí eu pedi uma cidade lá, não lembro mais. Quando ia saindo encontrei o maquinista e ele me mandou voltar e pedir Formiga. “Formiga é uma cidade boa mulher bonita pra diabo!” Aí eu voltei e falei: “Dr. Luís!” “Que foi Cajá?” “Minha tia mandou um recado pra mim, ela está morando lá em Belo Horizonte e me disse para escolher a cidade de Formiga, que é uma cidade muito boa.” “Como é que ela sabe?” “Ela passou lá conheceu coisa e tal...” Aí me mandou pra Formiga.

Quantos anos o sr. morou em Formiga?

De 1968 a 75, quando veio a opção que ela (a esposa Zenith Cajá) contou o sofrimento nosso aqui. Cortou meu salário, passei miséria aqui nesse Betim.

Dentro dessa realidade da corrupção da estrada, os coronéis da região participavam?

O negócio era mais com o pessoal de dentro da estrada de ferro mesmo. Mais os grandes, deitavam e rolavam. Tenho uma história pra contar de um cara que era feitor de turma, seu Riquilino Felix lá de Juerana, da turma

06. Ele me contou, que foi entregar setenta metros de dormentes para o seu Japiassu. Ele tinha a língua meio apegada, falava meio diferente... Ele foi para receber o vale com seu Osvaldo Prates que era o chefe que assinava, estava registrado setecentos dormentes. Osvaldo Prates falou assim: Olha Riquilino, você melhorou muito a produção. Você entregava pouquinho e entregou agora setecentos!” “Não só entreguei setenta!” “Não Riquilino aqui tem setecentos” Não. É setenta!” Honesto né! Aí chegou o Japiassu: “Não rapaz! Fala direito. É setenta ou setecentos?” “É setenta!” “Então é isso!” Tiveram que fazer outro vale. Quase bateram nele (Riquilino) depois na rua, podendo dividir os 630 metros. Então é isso aí. Era uma cachorrada aquela Bahiminas.

Tinha festa nas estações? Vocês participavam de alguma festividade?

Não. Na estação não tinha tempo pra nada. Virava dia e noite.

Arrumava tempo para criar um porco, galinha... como era isso?

Naquela estaçãozinha do mato, igual Caporanga, um lugar deserto. Lá só tinha uma estação que está lá até hoje, deserta, que nem Ladainha. Uma rua de cá, outra de um lado. A casa do chefe da estação, D. Maria Tud. Um quintal muito grande, aí a gente comprava uns porquinhos, soltava lá... porque porco não dá muito trabalho, galinha essas coisas...

E horta?

Não. Essas coisas não fazia porque o tempo era mais.

Por que acabou a EFBM?

Para mim foi essa política que o Brasil está tendo aí. Dia a Dia só acabando com as coisas. A estrada não era para acabar, porque fez muita falta aquela região como faz até hoje. Sempre vou à Caravelas, o pessoal está sempre se queixando, chorando, principalmente aquele pessoal mais antigo. Aquela Maria Fumaça, lembrando... Que colocasse as máquinas à diesel, que a diesel dá muito mais produção, porque a Maria Fumaça carregava poucos veículos, mas as diesel já carregavam maior quantidade.

Qual foi o argumento que o pessoal usou para acabar com a estrada?

Não teve argumento. Eu era o chefe da estação de Caporanga, recebi um telegrama: “A partir de amanhã será paralisado o trem de passageiro”. Ficou todo mundo ali estarecido. Por que? Ninguém sabia. Não tem mais trem nem para Araçuaí e para Caravelas. Só que ninguém levantou assunto nenhum, ficou quieto, todo mundo de braços cruzados esperando. E lá vai passando, passando, passando aí ficou correndo só os cargueiros para evacuar com algumas pranchas, vagões que ainda estavam com mercadoria. Quando acabou isso aí acabou os cargueiros também. Ficou só andando os trens VP, da Via Permanente, os automóveis de linha carregando os engenheiros para lá e para cá, alguns da panelinha deles lá e foi ficando, ficando, até que vão arrancar os trilhos. Foi quando fui convidado para ir a Novo Cruzeiro. Porque eu tinha tido uma discussão muito forte com Dr. José Luis Elói e ele ficou meu inimigo um bocado de tempo. Mas depois ele me chamou: “Epaminondas!” “Fala doutor” “Estou precisando do seu serviço.” “Perfeitamente, estou aqui para trabalhar” “O sr. não vai mais para Formiga” Eu falei: “vou sim senhor. Sou funcionário público federal, não trabalho na roça não senhor. Eu pedi para Formiga e é para lá que vou.” Respondi assim batido. “O senhor está nervoso comigo” “Não estou nervoso, estou respondendo o que o sr. me perguntou” “Fiz um apanhado entre todos os chefes e vi que você é o único que pode trabalhar comigo.” “Muito bem dr., muito obrigado.” “Então você vai partir amanhã para Novo Cruzeiro. Vamos começar arrancar os trilhos de Araçuaí para baixo e você vai ficar com diária especial” O primeiro pagamento era o dele e o segundo era o meu. Um dinheirão cada um bolo assim. Dinheiro demais que eles me pagavam lá. Fiquei como chefe especial em Novo Cruzeiro. Aí fomos arrancando os trilhos.

Quem fazia o arranque dos trilhos nesse momento era o pessoal da turma. Tinha o mestre de linha e os feitores. A locomotiva levava as pranchas na frente e tinha uns canos de ferro que eles adaptaram, tinha uma ferramenta para não empenar. Eram seis homens que pegavam naquilo: dois no meio, dois numa ponta e dois noutra ponta. O da primeira encostava e os de trás empurravam e caía dentro da gôndola. Assim num

instantinho eles arrancavam. Aí a locomotiva ia puxando aos pouquinhos até encher aquela prancha. Colocava outra, ia enchendo, vinha para Novo Cruzeiro, trazia. Era assim que fazia.

Como o sr. sentiu o fim da EFBM?

Foi esse mais aí de quando nós saímos da estação. Todo mundo chorando. O que nós íamos fazer? Nada.

Ninguém tentou se organizar para evitar isso?

Ninguém mexeu com nada. O diretor que foi para lá foi Dr. Luis Elói de Almeida e depois o Dr. Cléber Antonio que não tinham muito interesse. Eram cariocas, vindos lá do Rio. Então ele veio só para desmanchar e acabou. Depois logo passou para essa empresa e pronto. Mas os prefeitos ainda quiseram balançar, mas era tarde demais. Eles chegaram até querer ir para Brasília, mas ficou por isso mesmo.

Seu pai contava histórias do tempo da estrada de quando ele trabalhou?

Contava, como por exemplo essa época que Minas ia tomar Caravelas. Os revoltosos foi em 1930. Eles foram até Juerana. Duas locomotivas com as oito pranchas com os homens em cima, com os lenços vermelhos, iam para tomar Caravelas. Aí o prefeito só estava ele e dois soldados em Caravelas e um delegado mandou cortar a ponte de Juerana, no km 52. Tirou os trilhos, dormentes. Meu era guarda-chaves em Juerana. Quando o trem chegou as duas locomotivas não puderam passar. Aí logo tinha um comunicado de Salvador, eles mandaram um avião e um navio de guerra para guarnecer Ponta de Areia. Enquanto navio de guerra chegava o avião passou na frente e os revoltosos ficaram com medo e ó! Deixaram de tomar Caravelas, porque não tinha ninguém em Caravelas para não resolver nada. Em 1930. Foi quando eu nasci.

Sua mãe também era de Juerana?

Minha é de Alcobaça. Bernarda da Conceição.

O sr. tem notícia de comunistas na estrada?

Não. Até por sinal eu não estava lá quando houve um problema lá que fiquei sabendo. O que foi meu encarregado de serviço, Manoel Santos Cardoso e outros colegas telegrafistas, saiu uma conversa de que eles estavam envolvidos nesse negócio. De repente chegou o Exército em peso e cercou a estação toda, oficina e prendeu um bocado daquela turma lá. Inclusive esse meu compadre foi que é Manoel Santos Cardoso. Antes da Estrada acabar. Foi quando houve esse movimento aí e não sei se eram ou não eram.

Depois eles foram soltos? O que aconteceu?

Sofreram muito lá. Não sei qual foi o lugar que eles foram, mas minha comadre, a Nilza, que morreu à pouco tempo, ela me falou que eles sofreram muito lá onde estavam. Mas depois soltaram eles. Hoje o Cardoso mora no Rio. Ele era chefe dos telegrafistas na sala de Teófilo Otoni.

Os Bahiminas se envolviam com política?

Mais os chefes. Por exemplo, eu tenho um colega que hoje mora em Belo Horizonte, Orlean Bonfim Guimarães, ele foi telegrafista depois se envolveu com política e se deu bem. Foi bem votado em Teófilo Otoni, na Câmara dos Vereadores, e com isso ele cresceu. Quando a Bahiminas acabou ele veio para cá, já veio como chefe. Ficou com um salário muito alto. Para ele foi beleza ter influído o negócio da política. Agora, tinham os nossos diretores, por exemplo o Dr. Portela, faziam parte daqueles partidos lá: PSD, UDN, PR que até comentaram muito que foi um desses políticos que ajudou a Bahiminas acabar também. O pai do Aécio Neves, o Aécio Cunha. Era do PSD, parece. Comentaram muito que ele se envolveu lá com essa situação da Bahiminas acabar.

Os funcionários como telegrafistas, mestres de linha se envolviam com política? Era cabo eleitoral?

Não se envolvia.

Mas votava...

Votava e até vou contar uma história bonita. Eu estava numa estação na Bahia, não lembro mais, aí o diretor, acho que o dr. Portela, precisava de muito eleitores pro partido dele em Teófilo Otoni. Mandou que todos nós transferíssemos os títulos para Teófilo Otoni. Agora você vê que barbaridade. Todo mundo transferiu o título, a linha toda, de Ponta de Areia a Araçuai. Aí uns dias antes das eleições, mandou um especial buscar nós. Toda estação que ia passando ia fechando, fechando. Chegamos em Teófilo Otoni. Quando nós chegamos na estação, uma faixa: **“Aquele que estiver sem dinheiro pode procurar a Tesouraria”** O tesoureiro pagador era (...) Martins. Metido a bravão, valentão. Eu mesmo não peguei na hora, porque banquei o besta, deixei pra depois. Esqueci o partido que era, mas tinha o Tim Garrucha que era candidato a vereador. Novinho na época... Tim Garrucha começou a captar o pessoal todo para ir para casa dele tomar cerveja, comer farofa. Já era proibido vender bebida alcóolica, mas ele tinha guardado lá. De noite nos levou para a rua Francisco Sá, para a **muiezada**. Fomos para lá com a turma toda. Aí fomos dormir na casa do Tim Garrucha, já de madrugada. No outro dia cedo, que era o dia da eleição, nós dormimos na sala, aquela turma de rapazes. Bom, vamos votar em Tim Garrucha que deu cachaça para nós.

FIM LADO A

LADO B:

Mas lá nosso chefe queria que votássemos no partido contra. Mas passamos boca na turma toda lá. Aí votamos no Dr. Sidônio Otoni que era o candidato contra o partido da Bahiminas. Era médico. Já ouviu falar nele? Contra o pessoal da Bahiminas. Rapaz! Quando começou a apurar os trens primeira coisa que eles só falavam na Rádio de Teófilo Otoni. Tantos votos para o Dr. Sidônio Otoni. Toda urna que abria... Tantos votos para o Dr. Sidônio Otoni. Os homens ficaram furiosos e mandaram a gente de volta tudo para a Bahia. Fui lá pegar o dinheiro e o tal Martins quase me bateu.

Como era o regulamento dos ferroviários? Era muito rígido?

O regulamento nosso era pesado. Nós tínhamos o regulamento que era chamado o “ISM” do Ministério. Tudo era dentro daquela pasta. Tínhamos o livro e qualquer coisa nós consultava ali. Agora, nós tínhamos os chefes que eram muito rigorosos. Qualquer coisinha, um minuto era um dia de pau, ou seja, de punição deixava de receber que às vezes era cinco dias dependendo do motivo que atrasou aquele trem. Trabalhava e não recebia, era o que chamava **convite de multa**. Era obrigado a trabalhar sem receber. Mas muita gente facilitava. Houve um caso comigo sobre regulamento quando esse João Gouveia Filho, que era chefe de transporte, segundo a história que não posso provar mas o comentário foi muito forte, ele colocou uma moça para trabalhar com ele lá no escritório, Lili Barata Godim, lá de Teófilo Otoni, bem clara, gordinha. Então inventou o horário telegráfico, nós tínhamos que cumprir, vamos dizer assim... trabalhava na sala de Teófilo Otoni, Novo Cruzeiro tinha que entrar sete horas, tivesse ou não o que falar ele tinha que falar sete horas. Sete e cinco entrava Araçuai, sete e dez entrava Schnoor, uma suposição, naquele horário certinho todo mundo tinha que entrar para mim colocando os horários de entrada, dando visto. Se ele atrasava eu marcava o minuto que ele atrasou. Sete horas entrava sete e cinco, eu anotava sete e cinco. A Lili Godim ganhou esse emprego só para fiscalizar isso aí. Com isso era punição demais nos telegrafistas, um minuto que o cara perdia era um dia de punição. *Conta uma história de traição que faz dona Lili sair do cargo e acabar o controle telegráfico.*

O sr. acha que ela devia acabar mesmo por causa da corrupção?

Eu acho que sim. Aquilo era demais, só servia para os grandes. A gente sofria. A gente tinha o quadro de provisórios, mensalistas, diaristas e titulados. Titulados eram os funcionários bem velhos que tinham uma nomeação dada por Getúlio Vargas. Então esses se consideravam os donos da estrada. Eram os funcionários públicos federais mesmo. Depois disso tinha os diaristas e nós provisórios é o que é hoje a CLT, não tinha nenhum valor, qualquer coisinha mandava embora. Então com isso ficava um ano sem pagar nós. O dinheiro vinha todo mês lá do Ministério só que não pagavam. E nós passando dificuldade, trabalhando todo dia sem

dinheiro para comprar nenhum pão. Eu não sofria porque era solteiro, já tocava. Tocava no cassino, no cabaré, uma noite me pagavam cinquenta mil réis. Cabarés e cassinos (cassino do Filhinho) na rua Francisco Sá em Teófilo Otoni. Tocava a noite todinha. Eu não sofria muito a situação, mas meus colegas que não tinha como correr por fora? Levavam desvantagem. Muitos largavam o emprego naquela época. Não agüentavam ficar seis, oito meses sem receber. Como fazia? Então é isso aí. O regulamento era muito pesado e tinha essa parte de safadeza demais e aquilo tinha que acabar. E para acabar, acabaram com a estrada. Foi o único recurso.

OS SINOS:

Tem os sinos par e ímpar. O ímpar, o trem que vem pro lado de cima. Vamos dizer que eu estava em Ladainha, suponhamos. Aí saiu o trem de Brejaúba, descendo, dava duas pancadas no sino, tá vindo um trem de Brejaúba, da rua você sabia. Quando vinha de Teófilo Otoni batia três, tá vindo de Caporanga. Tá vindo um cargueiro quando não era horário de passageiro. Quando chegava na estação, na hora de sair o maquinista apitava, o chariteiro (?) dava o sinal dele que era um apito. Aí o chefe da estação batia no sino. Aí ia embora.

MILTON NASCIMENTO

O Milton Nascimento foi na Rede Mineira me procurar porque foi lá em Teófilo Otoni para saber quem era o último chefe que saiu com os trens de lá. Então eu fui o último chefe. Eu encerrei em Novo Cruzeiro, Caporanga e Teófilo Otoni, onde a gente foi dispensado. Informaram que eu estava em Formiga só que eu já estava em Betim. Aí ele foi em Formiga e disseram pra ele que o Cajá tinha ido para Belo Horizonte. Só que nessa época estava em disponibilidade e a Rede não soube dizer onde me encontrar. Aí me perderam. Ficou sem fazer a segunda música por que ele queria colocar o Último Apito que era comigo.

PROTESTO

Nós ganhávamos da RFFSA uma complementação de salário desde o tempo da Bahiminas. Porque nós tínhamos dois salários, um do governo Federal... por exemplo no meu caso. Eu era agente de estação nível 10 que era do quadro federal. E era chefe de estação nível 27 que era da CLT. Então meu salário vinha dois pagamentos unidos, um da CLT e outro do governo federal e outros direitos. Só que quando deixamos de optar esse nível 27 eles cortaram. Ficou só o nível 10. Nosso salário ficou bem achatado porque toda vez que tínhamos uma promoção a Rede é quem dava e não mais o governo. O governo dava a quem estava adido ao governo. Nós estávamos emprestados a Rede Ferroviária e não tínhamos melhoramento nenhum de salário. Entramos na justiça, em BH. Nunca conseguimos receber esse dinheiro.

No tempo da estrada vocês se uniam assim para reivindicar seus direitos?

Não, porque nós lá muitas coisas a gente nem sabia como fazer. Não tinha informação. Você via os homens lá, os Martins, botavam o revólver na cintura, parecia pistoleiro, fazia o que queria, só falava em matar. Eram tesoureiros nossos. Um sujeito assim. Tinha que receber o que dava e ficar calado. Então nós éramos quase tipo escravos. Fazia o que eles queriam e pronto. Lá não tinha sindicato. Não tinha nada lá para nós. Tinha a Caixa de Aposentadoria e Pensões, mas acabou. Nós era isolado de tudo.

FIM DA ENTREVISTA.

ENTREVISTA 4

16/11/2002 - Araçuaí

Geralda Chaves Soares

31/12/1954 - Pedagoga indigenista

Natural de Santana do Araçuaí

Tempo estimado: 15 min

Assuntos relevantes: meio ambiente, casos pitorescos, importância da estrada, experiência com transporte rodoviário.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Quando vim de Santana, era pequena e ficava na casa de meus tios que era bem perto da estação. Na Esplanada, um dos bairros mais antigos e lembro muito da movimentação. Quando falava que o trem tá apitando, chegando, todo mundo corria para a rua para ver o pessoal que chegava de trem na cidade. Vinham para a pensão Novo Cruzeiro e outras pensões que tinham aqui embaixo. O grande ponto da cidade era o trem. Muita gente que ia para Teófilo Otoni, considerada uma cidade grande, desenvolvida. Comércio de mantimentos, coisas que iam daqui para lá e vinham de lá.

Tem histórias engraçadas do pessoal da roça que vinha para pegar o trem e tinha que dormir em Araçuaí. Uma vez, um senhor me contou, chegou um casal de velho na pensão Novo Cruzeiro, dormiram e acordaram de madrugada em cima da hora, o trem saía às cinco horas. Saíram arrumando as trouxas e correndo... daí uns dez minutos voltaram correndo e gritando porque tinham esquecido as dentaduras debaixo do travesseiro. Perderam a viagem por causa dos dentes. O trem tinha aquela hora certa de sair, quem atrasasse perdia mesmo.

Outra história é do pessoal que se vestia bem naquela época. Viajavam de linho, terno, chapéu engomado na primeira classe. Sempre que se sentavam tiravam o jornal para ler. Ler naquele tempo era um negócio especial. O trem produzia muita fumaça e furava o jornal todinho mas o pessoal não perdia a pose.

Ouvi muitas histórias do pessoal que conduzia o trem. Era um pessoal simples, amigo dos moradores à margem dos trilhos. Tinham as paradas certas, mas paravam centenas de vezes. Paravam antes para pegar frango, um feixe de lenha. Havia uma solidariedade muito grande. Não eram apenas funcionários da estrada, eram pessoas conhecidas que tinham relações de amizade muito grande.

Ouvi também que na época que abriram a estrada eles saíram em cima de uma aldeia de índios. Os índios flecharam várias vezes os trabalhadores que estavam abrindo a estrada.

Acho que a estrada foi economicamente importante demais para essa região. Não tinha a Rio-Bahia, não tinha asfalto. Tinha uma jardineirinha, até hoje tem o pessoal que é parente dos proprietários da jardineira tipo aquela da Bolívia que cabe “mil” pessoas dentro e outras em cima. O transporte que tinha era essa jardineira que ia daqui até Teófilo Otoni, mas tudo em estrada de chão. Imagina essa Rio-Bahia quando chovia. Ainda mais indo para a região considerada da mata, a última fronteira do desmatamento, essa área do Mucuri. Eu mesma viajei várias vezes nessa jardineira. Chegava no entroncamento de Joáima, a gente parava e tinha que descer para poder ir a Santana. Eram 11 km de Jipe. Isso quando eu estudava no Colégio Nazaré.

Essa coisa da estrada foi fundamental na região. Muita gente se queixa diz que quando acabou a estrada acabou com a vida da região. Isolou esse povo todo aqui de dentro. Hoje que nós temos um estrada razoável para Novo Cruzeiro. Todo aquele fluxo de mercadorias que vinha no trem acabou. Nessa época não tinha esse mercado. A feira desse material que vinha eram vendidos no mercado antigo que é hoje a praça Valdomiro Silva. Ali era o mercadinho. Depois a cidade foi mudando, tem outro rosto, mas acho que se tivesse um meio de transporte hoje como a Bahia Minas ia revitalizar muito essa região para cá. É uma região praticamente isolada. O povo de Novo Cruzeiro tem mais relação com Teófilo Otoni do que com Araçuaí. Participam muito pouco das coisas daqui do médio Jequitinhonha.

Sobre o fim da estrada. Você tem alguma lembrança disso?

1966. Foi a época que sai para estudar fora. Não recordo.

Eu tenho pouca lembrança da viagem no trem. A única lembrança que tenho é da mata. A gente sempre que falava que ia a Teófilo Otoni falava que ia para a região da mata. Porque Teófilo Otoni era a última fronteira de mata que existiu. Depois da falência da Cia de Colonização do Mucuri faliu essa região ficou abandonada por mais 60 anos. Tudo que era de violência que podia acontecer aconteceu. Quem tinha ido para mata posrear um pedacinho levou o pé na bunda, os latifundiários chegavam e se apossavam com jagunço e tudo mais.

Teófilo Otoni era uma cidade maior e lembro que vejo a mata fechada dos dois lados do trem como em Queixada.

Tinha a história de que vinha um ladrão no trem e todo mundo corria para a estação ver a polícia prender o ladrão. Eu nunca vi, mas sempre ouvi dizer.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 5

17/09/2002 – BH

José Alves de Oliveira

Conferente de Estação e Chefe de Trem

Natural de Pedro Versiani mora em Nanuque

Tempo estimado: 60 min

Assuntos relevantes: comunicação, transporte, comércio, exploração da madeira, período da administração do coronel Pompílio.

LADO B: (lado A contém entrevista de Therezinha Guimarães)

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Em primeiro lugar é um prazer de você estar aqui. Fico muito feliz de rever coisas da antiga estrada de ferro Bahia e Minas que foi extinta mas fez muita falta a região, transporte mais barato e nos deixou muita saudade mesmo. Foi uma tristeza para a nossa região.

Quando a gente fala da Bahia Minas o que o sr. lembra em primeiro lugar?

A gente lembra dos tempos bons que a gente passava. Aquela alegria de sempre estar viajando. Um dia você estava em Ponta de Areia e passava por várias estações até findar em Arassuaí. Você sabe que quando o trem chegava, não tinha outro transporte, então o povo vinha tudo para a estação esperar o trem, aquela alegria. Até hoje a gente tem muita saudade daquilo. Lembrança que não acaba.

Como era essa tempo em que o sr. trabalhou na estrada de ferro?

Em Teófilo Otoni eu trabalhava como conferente, depois eu fui para Nanuque e lá comecei a viajar como chefe de trem. Tinha muito movimento para Ponta de Areia porque puxava madeira, peroba, exportava madeira. Depois passei a viajar até Arassuaí algumas vezes substituindo outros colegas. Meu setor era Nanuque. Mas não era constante e era muito grande o movimento. Porque na região todinha desses 580 km dependia da estrada de ferro. Trazia de outros estados, de fora do Brasil. A mercadoria vinha toda, sal de Aracaju, medicamentos, bebidas. A região não produzia nada. Tudo que vinha para as estações, para os comércios vizinhos dependia da estrada de ferro. Aí ela descia trazendo de Arassuaí muita farinha, feijão daquela região, descia para Teófilo Otoni, muito café, tinha charqueada também. Carlos Chagas tinha uma charqueada que exportava carne. E da Bahia para baixo era muita madeira, peroba nas pranchas e exportava cacau também. Chegava no porto marítimo, o navio conduzia. E nós tínhamos uma comunicação com o Rio de Janeiro por um cabo submarino do Rio de Janeiro a Caravelas. Quando precisava um telegrama mais rápido, pagava mais caro e ele ia *via West* para o RJ. E na estação nós tínhamos um telefone daqueles antigos, tocava e colocava no ouvido para chamar. Só a estrada de ferro entre Caravelas e Arassuaí tinha telefone. Quando o trem parava na estrada por algum defeito, dentro do trem tinha um telefone. Aí subia num poste e isolava um cabo e falava com a estação qual trecho que estava. Era aquela dificuldade toda. Aí você vê como a coisa evoluiu. Hoje estamos em movimento está falando, celular, avanço tecnológico né? Nós estamos comunicando com o mundo todo com muita rapidez. E transportando também. Você vai hoje a Miami com oito horas de voo. Na Holanda com 11 horas. Antigamente só era estrada de ferro e o barco.

Nós tínhamos lá uma indústria a Brasil Holanda, que era a maior da América do Sul e Central que cortava a madeira em tora, madeira serrada, aplainada e compensado. Exportava para vários lugares. Tudo dependia da estrada de ferro. Aqueles vagões lotados de toras, compensados, chegava em Caravelas carregava o navio, ia para o RJ e de lá para o Rio Grande do Sul, vários lugares do país. Uma grande fábrica. Foi extinta e fez falta demais a região.

O que cresce a região é a indústria, então acabou a madeira da região, mas a cidade ainda ficou assim boa para se morar. Nanuque é muito boa. Sem indústria, mas para morar está boa.

Então não tinha ligação com o Espírito Santo e Nanuque, Carlos Chagas, Teófilo Otoni só tinha a estrada de ferro. O comércio vizinho dependia dos animais. A carga era levada em burro, tropa. Trazia para embarcar a produção que eles tinham e levava querosene, açúcar, sal, tudo passava pela estrada de ferro e para os comércios vizinhos era levado em lombo de burro. Era um sacrifício aquele povo. Hoje tudo que é lugar tem estrada para rodar.

O transporte de passageiros era importante na Bahia Minas?

Era. Não tinha outro transporte que não fosse a estrada de ferro. Foi uma pioneira. Para ir a Porto Seguro você precisava ir de barco. Vitória, SP, RJ, tudo de barco. Era um tempo mas era muito difícil. Hoje está tão fácil, para qualquer lugar você vai de automóvel. Hoje tem em Nanuque um aeroporto muito bom, desce qualquer avião.

Quando sr. começou a trabalhar na estrada de ferro, o sr. começou em qual função?

Conférente.

Tinha festa no tempo da estrada?

Muita, naquele tempo o povo fazia porque era a diversão, não tinha outra coisa. S. João, S. Pedro. Não tinha rádio.

Os funcionários participavam das festas?

Participavam. Nós tínhamos as pastorinhas que saíam cantando nas casas.

Qual era a relação da estrada com os fazendeiros locais, os chamados “coronéis”?

Era tudo bem ligado porque eles dependiam de nós. Para viajar e transportar todo tipo de mercadoria, gado, suínos para levar para Teófilo Otoni e pegar o caminhão para Juiz de Fora. Havia muito suíno na região de Nanuque.

Tinham momentos em que esses fazendeiros tentavam dar um ordem para vocês da estrada de ferro, impor situações?

Não. Todos os fazendeiros eram muito ligados. Primeiro que eles forneciam lenha para a estrada de ferro. Tirava da mata e colocava na beira da linha. Dormente. Dependia dela para vender o produto e dependia de viajar, dos filhos saírem para estudar, essa coisa toda. Era um relacionamento muito bom com os fazendeiros, com o comércio todo, pois todos dependiam de nós.

Era muito importante o pagamento dos funcionários da Bahia e Minas para a região...

Muito importante. Nós da Bahíminas tínhamos um depósito, oficinas, tinha muita gente. Os trens desciam e subiam carregando mercadoria. Veja bem o sal em Arassuaí. Se demorasse muito... Tinha vez que davam uma ordem assim: “o trem sai daqui e não tem pernoite não.” Rodava direto para ir até Arassuaí porque o povo estava reclamando pelo telegrama que não tinha sal na cidade. Eu mesmo já fui levar carregamento de sal lá. O povo todo esperando. Quando falo com o povo que o Brasil não está atrasado. Já foi muito atrasado, hoje não está. Para meu tempo de 78 anos ele não está atrasado. Evoluiu muito mas ainda tem gente atrasado. Você estudar um filho de Nanuque aqui era um sacrifício. Descia até Caravelas, ficava três a quatro dias esperando o navio carregando para ir ao RJ o Salvador para estudar. Era uma demora, meses viajando. Hoje você vai a qualquer lugar do mundo porque o Japão que está mais longe é 22 horas.

O sr. chegou a conviver com os índios no leito da estrada?

Na nossa região não tinha índio. Tinha os Machacalis que não é longe de Nanuque. Antes do meu tempo, abaixo de Nanuque, em Sete de Setembro tinha uma tribo chamada Bueno. Colônia também uma tribo de índios chamada botocudos, mas não conheci.

O sr. conheceu sua esposa na estrada de ferro?

Lá em Nanuque. Na beira da estrada de ferro. Passando pela fazenda, as meninas estudavam na cidade, meu sogro tinha a fazenda e morava na cidade. Ela pegava o trem, fomos fazendo o conhecimento, amizade, aí passou. Foi a primeira que fiquei noivo e casei. Casamos no dia cinco de abril. Casei para criar uma família com oito filhos. Formei todos.

O sr. teria um caso que foi marcante no tempo da estrada de ferro?

Caso mesmo para contar eu não tenho porque eu sempre convivi com o povo e nunca tive um problema, nem colegas e nem com o comércio. Os que estão vivos hoje são meus amigos e os fazendeiros, comerciantes são amigos. Porque se eu atender bem a parte. Tinha colega que criava problema, eu não criava problema.

Quando falo causo pode ser uma história pitoresca, que tenha sido marcante...

Sempre foi uma vida muito boa, mas não tive assim... Inclusive muitos colegas saíram de lá transferidos porque tinham problemas. Eu continuei lá.

Tinham desentendimentos?

Tinha. Eles achavam que eram funcionários federais, do governo e podiam atender mal a parte. Eu nunca fiz isto. Nunca tive uma reclamação.

Em 1958, quando criou a Comarca, fui convidado para Conselho de Sentença, do corpo de jurado. O Juiz me convidou na casa dele, me nomeou Comissário da Comarca para poder ajudar ele. De Araçuaí, Dr. Colares. “Mas Dr...” “Não, isso não precisa de trem. Você vai ser um comissário da Comarca, você está na estação, tem muito movimento ali você procura me ajudar, traz o problema para mim...” E assim fiquei 25 anos. Entrou e saiu Juiz, fiquei ali. Agi dentro da Lei. Sentava no banco para julgar o elemento com a minha consciência tranqüila.

Fim do LADO B

LADO A:

O trem chegava na hora?

Sempre atrasava. Muita serra. No tempo chuvoso tinha que jogar areia nos trilhos para conseguir. No ponto de lenha parava para abastecer. Viajava mais 15 quilômetros tinha que abastecer de novo. Atrasava muito. Às vezes chegava na hora, mas mais atrasava. Descarrilava muito em tempo chuvoso porque embaixo do dormente não tinha brita, quebrava o trilho, a máquina descarrilava, o vagão, aí tinha que chamar socorro.

Tinha casos do pessoal, por exemplo, antes de chegar na estação passava na fazenda do fulano aí pedia para parar no meio do caminho...

Aqueles mais distantes tinham o privilégio de pedir. Eles arrumavam lugar para pegar água, forneciam lenha e dormentes para a estrada de ferro. O diretor da estrada pedia para parar e pegar passageiro no meio da estrada. O maquinista parava e sabia que era longe da estação. Dependia do maquinista.

De Calos Chagas ao Pena, o fazendeiro que tinha lá mexia com corte de lenha, dormentes, ele fez uma estação e doou à estrada de ferro. Acima de Carlos Chagas, km 243, chama-se Paulino Benevides.

As regras de trabalho na estrada de ferro eram muito rigorosas?

Eram. Qualquer coisa que você cometesse era punido, suspenso por cinco, dez dias. Tinha uma fiscalização. Cortava o ponto.

Como era o entendimento entre vocês funcionários?

Tinha muita briga entre os ferroviários. Brigavam com polícia. Achavam que eram homens, mas eu nunca briguei com eles. Eles procuravam e eu saía fora. Tinha aqueles cachaceiros, procurava ficar fora daquele grupinho. Em Caravelas por exemplo tinha muito navio no porto, em Ponta de Areia. Tinha muito marinheiro. Brigava com marinheiro, polícia era uma briga fora de série. Marinheiro, polícia e ferroviário por causa de mulher. Aquele movimento danado.

Tinha casas de prostituição?

Tinha demais. Caravelas tinha muita.

Apesar da briga tinha união entre os ferroviários?

Tinha. Mas tinha colega que brigava e tirava o outro da estação. O agente tinha que pedir a saída dele para outro lugar. Moço, comigo procuravam briga só que não encontravam. Tinha pouco tempo eu tinha saído do exército. Eu devo muito ao exército. Saí do interior, não tinha nada. Foi lá que me preparei, desenvolvi mais a disciplina. Estudei pouco. Parti para Ouro Preto depois o Rio de Janeiro, o convívio com militar, tirando serviço, patrulha na rua e tudo. Aprendi muito a respeitar para ser respeitado. Você vê que criei oito filhos em Nanuque.

Tinha alguma atividade política entre os ferroviários?

Tinha. Um colega nosso foi vereador, depois prefeito em 1958. Era nosso chefe, Alfredo Melgaço.

Que partido que ele era?

PSD. Havia uma união entre PSD e PR. Tinha também a UDN. O pai do Aécio Neves que era o deputado da região lá. Aécio Cunha. O avô era Tristão da Cunha.

Tinha partido comunista na estrada de ferro?

Tinha uns elementos com uma tendência comunista. Aquilo era ignorância deles. Quando houve a Revolução prenderam muito ferroviário. Em Teófilo Otoni limparam um bocado. A estação de Nanuque não deu problema nenhum. O chefe era o Alfredo. Graças à Deus nós não tínhamos ninguém lá. Foram metendo a metralhadora e prendendo.

Como sabiam que era comunista?

Eles vinham pesquisando. Inclusive até um que foi prefeito por duas vezes em Nanuque, Nansel, que tem uma farmácia. Trabalhava com um Marcelo. Teve uma reunião sobre o petróleo é nosso. O Marcelo entrou na farmácia e mandou o Nansel representa ele. Assinaram. Eles chegaram no arquivo, viram o nome deles, pegaram todo mundo, trouxeram para Valadares e depois soltaram. Prenderam um bocado em Nanuque, mas não tinha nada a ver. Os que tinham mesmo, correram, saíram fora. Os que não tinham ficaram. Prendeu muita gente da prefeitura que era inocente.

Os países comunistas sabem que atrasou. A Alemanha dividiu. Atrasou tanto que os alemães estavam fugindo de lá para a outra Alemanha por causa do regime. Cuba fracassou. Comunismo não é coisa boa não.

Como o sr. viu o final da estrada de ferro?

Muito triste. Porque era uma alegria do povo. Transportava mais barato e acabou assim tragicamente sem nenhum outro transporte. Isolou a estrada. Ficamos sem rodovia, sem transporte. Os armazéns cheios de mercadoria. Depois criou um trem que pegava mercadoria que descia e que subia para esvaziar os armazéns.

Deixou tudo. Trancaram. Devia dar um prazo. Você vê como é a coisa de um ministro atrasado daqueles lá do norte. Porque isso é um atraso, uma loucura. Tinha que haver um prazo para circular nas estações, com o pessoal. A partir de tal data não receberia mais mercadorias nas estações. Mas não deu não. Nós da região acreditamos em vingança do Juarez Távora ministro da Viação e Obras Públicas. E o presidente Castelo Branco da mesma região lá do Norte. A revolução acabou. Ela estava funcionando bem. Agora há poucos anos que foi asfaltar de Teófilo Otoni para Nanuque. Nós ficamos sofrendo as conseqüências. Estrada de chão. Tempo chuvoso não ia a Teófilo Otoni. Não ia a Caravelas. Ficávamos isolados de todos. Há poucos anos que asfaltaram a estrada do Boi. O pessoal sofreu muito com a falta da ferrovia e deslocou o povo. Deixaram a família lá para ira para todo canto, sem saber onde é que ia. Muitas saíram de Nanuque para aqueles lados de Volta Redonda Barra Mansa, Goiás, São Paulo.

Antes do governo militar não se falava sobre o fim da estrada de ferro?

Não. Nem passava pela idéia de que seríamos suprimidos. Uma coisa trágica que deixou o povo no ar.

O governo Jânio Quadros? O sr. lembra como foi a política com a estrada de ferro?

Jânio foi um dos piores governos desde 45.

Escutei uma história de que o Jânio colocou um diretor na estrada na época que tentou colocar o trem no horário, fazer algumas mudanças na estrada de ferro. O sr. lembra disso?

Olha, não foi no tempo de Jânio Quadros não. Melhorou o seguinte. Tinha um diretor antigo lá que havia muito roubo e não estava ligando para a coisa. Excesso de gente. Gente que só ia receber o pagamento. Então foi para lá um coronel de nome Pompilho, levou um major com ele, um tenente. Chegou lá e tirou o diretor antigo que a coisa não valia mais nada. O povo tomou conta. Sabe como é? Casa da Mãe Joana. Aí foi o pessoal do Exército, mandou o pessoal para lá. No tempo de Eurico Dutra. Botou a coisa em dia. O trem saía de Caravelas de manhã cedo, chegava em Nanuque de noite. O trem de passageiro No outro dia saía às seis horas da manhã chegava em Teófilo Otoni à noite. Ou então no outro dia. Sabe o que aconteceu? Ele chegou e mandou ver na turma. O trem saiu às 4:15 de Caravelas e às 8:00 estava em Teófilo Otoni. O mesmo maquinista, o mesmo fogueiro, chefe de trem e guarda freio. Vê a diferença, quanta economia. Outra coisa. Pagamento saía de lá. Dia dois fazia o pagamento. Liberava o dinheiro e ficava alguém com o dinheiro, um tal Jean Martim, tesoureiro. Quando aí engatava uma classe no trem de carga. Com cozinha montada, cozinheiro em Araçuaí. Aí descia quando chegava era lá pelo dia 22 do mês. Isso em Nanuque. Chegava em Caravelas, sabe o que fazia? Ia para Alcobaça. Abusava. Quando eles vinham colocava uma máquina para fazer o pagador. Ele colocou um automóvel de linha, o coronel Pompilho. Uns achou ruim. Eu achei bom. Um dia falei para ele: “Coronel fiquei tão feliz que o senhor colocou ordem aqui.” Ele ia a Araçuaí e voltava a Teófilo Otoni com o automóvel de linha. Ele criou ma guarda. Sargento, cabo, soldado, tudo armado com revólver 38 Smith novo, tudo fardado. Ele fardou os ferroviários. Eles iam no carro. “Amanhã às 4 horas sairá o “PG”, pagamento. Sairá da Ponta de Areia, são trezentos e setenta km. Quando era nove, dez horas estava parando em Nanuque. Parava nos garimpeiros, na estação. No outro dia estava em Teófilo Otoni. Quanta economia. Outra coisa. Tinha uma mulher lá maquinista, protegida de uma família rica, mas nunca trabalhou. Quando tinha um maquinista, puxando a máquina ganhando como ajudante de máquina, tinha maquinista ganhando como maquinista. E muita gente. Chegou lá, dia do pagamento. Os envelopes. Sentou lá para pagar. Terminou. Ué! E esses envelopes? Chama o pessoal. Eles não trabalhavam. Tinha que acabar mesmo porque estava desse jeito. Essa maquinista, ele mandou: “prepara um trem, bota fogo na máquina e chama a moça. A sra. vai dirigir essa máquina. Ah não sei não. Rua!” Fez isso o Exército! Civil? O que acontece, a política tirou o homem. Tiraram ele de lá. Nós tínhamos um colega lá, chamava Gilson, já morreu ele, era conferente. O trem chegou, o araponga descendo, quer dizer o tenente. Estava dentro do trem. Chegou lá carrega passageiro, o carro do chefe do trem, carro de bagageiro de volume pequeno. Ele chegou e botou o pé em cima da mercadoria e ficou conferindo. O tenente chegou e pediu para ele tirar o pé da mala do passageiro. Ele disse: “Não tiro não. A mala não é sua, você não tem nada com isso.” Respondeu ao tenente que estava à paisana. Não falou nada não. O trem foi embora. Pernoitou lá. Voltou no outro dia. Quando chegou lá em Caravelas o colega nosso agente recebeu ordem para botar ele na rua. Aí o povo começou a dar graças a Deus e ficar feliz. Fui substituir um agente em Teófilo Otoni, quando cheguei lá ele estava lá perguntou “como vai

o senhor? Tudo bem?”. Ele não ficou. É igual ao Collor. Botou o ferro num monte de bandido. O partido dele era pequeno, botaram ele para fora e colocaram o Itamar Franco.

Tinha notícia de assalto ao trem?

Na nossa região não. Teve um caso desse, mas aqui na Central do Brasil. Tem até um filme. Ele colocava um ferroviário fardado e armado dentro do carro e o trem pagador ia com uma metralhadora. Polícia Ferroviária. Farda, arma tudo direitinho. Os guardas da estação eram fardados.

Tinha time de futebol a estrada de ferro?

Tinha. Era na estação mesmo, hoje tem uma feira coberta, um colégio estadual perto da rodoviária. Ali era uma campo de futebol. Inclusive fui um dos diretores do futebol lá. Tinha campeonato.

O sr. poderia falar um pouquinho mais sobre esse sentimento de tristeza com relação ao final da estrada.

Para nós. Não só nós ferroviários. Comerciantes, fazendeiros sentiram tristeza com o fechamento da ferrovia. Mas vou repetir, deixou o povo sem transporte. Não tínhamos ferrovias para escoar as mercadorias e nem passageiro. Até hoje o povo reclama a falta da estrada de ferro. O pessoal despachava animal. Na Quarta-feira o trem descia com um vagão só para embarcar os animais, pequenos e grandes. Suínos, cavalos, vaca... tinha o lugar de carregar. Na Quinta subia e na Quarta descia. Então isso aí tudo o povo sentiu falta. Hoje precisa levar no caminhão.

SOBRE A ESTRADA DO BOI

Antigamente, não sei se explicaram a você, estrada do Boi porque os barcos vinham de fora e pegavam as canoas até a cachoeira de Sta. Clara. Dali as canoas não passavam. Pegavam um carretão de madeira puxado por dois bois. Saía de lá passando por fora, subia e passava na Colônia. Naquele tempo não tinha Carlos Chagas, Nanuque não era nada ainda. Chamava então estrada do Boi que levava as mercadorias e passageiros para a região. Eu tinha um contêrrâneo que fez engenharia no Rio de Janeiro, antigo, descia lá para pegar o barco em Caravelas para ir para o Rio de Janeiro. Depois veio a ferrovia. Você vê aquela máquina de 104 anos fez agora dia dois de maio.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 6

09/09/2003 – Belo Horizonte

José Penna Magalhães Gomes

76 anos - 08/06/1927 – Engenheiro Civil e ferroviário – Professor Universitário

Pai engenheiro ferroviário da EFOM

Natural de Oliveira/MG

Tempo estimado: 120 min

Assuntos relevantes: Processo de desativação; condições técnicas, econômicas e sociais da estrada; relação funcional e política.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Fui para a Bahia Minas numa época que a região era um reduto político muito forte. Ela atingia o centro de uma região de 500 km de extensão. Região realmente pobre, mas que tinha uma influência política muito grande e por convite do deputado Salim Nakur que era apoiado pelo Santiago Dantas do governo João Goulart. Ele queria mudar a direção da Bahia Minas porque a direção da Bahia Minas o estava prejudicando politicamente. Eu então disse para ele que aceitaria desde que não houvesse ingerência política na administração. Ou seja, não perseguir ninguém, não iria demitir ninguém. Somente iria lá para trabalhar como ferroviário. Eu só aceitaria se tivesse direito de escolher quem eu achasse competente para ocupar os lugares-chaves. Somente demitiria se eles não correspondessem ao meu plano de trabalho. Como ele era um homem muito sensato, ele concordou e eu fui para a Bahia Minas. Só que, naquela época tinha filho pequeno. Fui sozinho primeiro para conhecer a região. A cidade de Teófilo Otoni era muito inóspita na época. Os paulistas, médicos especialistas em doenças tropicais faziam de Teófilo Otoni o ponto de estudo das verminoses. Teófilo Otoni não tinha estrutura de abastecimento de água. A água era bombeada do rio. O índice de esquistossomose era muito grande. Senti que não havia condição de levar minha família. Fui para lá em novembro. Ainda me lembro que estava fazendo um curso no Rio de Janeiro quando recebi o convite e estava na estação Central do Brasil esperando o noturno, Vera Cruz, quando deu notícia do assassinato do Kennedy. É uma data que a gente realmente não esquece. Fui novembro, quando chegou fevereiro. Senti que não dava e pedi ao Salim, você me arruma outro que não posso continuar aqui porque não posso trazer minha família. Nesse ínterim estourou a revolução em 31 de março e eu fiquei preso na Bahia Minas até julho. Apesar de todas as tentativas de conseguir um substituto, porque a revolução entrou, houve intervenção na rede ferroviária e fiquei amarrado. O interventor não queria me liberar. Só me liberou quando conseguiu um substituto para ir no meu lugar. Mas tive uma impressão... Porque a estrada de ferro Bahia Minas foi construída para atender ao sonho do Teófilo Otoni que queria construir um pólo industrial em Teófilo Otoni. Só que falhou porque a região é muito pobre. Não tinha luz. Teve que montar em Ladainha a oficina de reparação, que é uma necessidade de toda ferrovia, porque em Teófilo Otoni não tinha luz. Em Ladainha construiu-se uma usina de uma pequena cachoeira que fornecia a energia para as máquinas que constituíam a oficina de manutenção. A preocupação maior da Bahia Minas, considerando que ela não tinha um transporte garantido. Porque naquela época as ferrovias no Brasil transportavam miudezas, em pequena escala. Mesmo a Rede Mineira de Viação transportava galinha, ovo, pequenas encomendas. A Bahia Minas era o único sistema de transporte daquela região. Na época das enchentes do Mucuri, várias cidades ficavam ilhadas e o acesso a elas era feito só pela ferrovia. A ferrovia foi construída com uma tecnologia mais avançada do que as estradas de terra da época, praticamente estradas de carroça melhorada. A Bahia Minas tem uma semelhança muito grande com a Vitória Minas. Todas duas eram pequenas, curtas, construídas em condições técnicas precárias, com raios de curva muito pequenos, trilhos muito leves. Mas a Vitória Minas tinha garantido o transporte de minério. Isso virou uma potência. A Bahia Minas não tinha nada para transportar. Então foi morrendo aos poucos. Mas o prestígio político fez com que ela se mantivesse. A Bahia Minas tinha um hospital que era o melhor de Teófilo Otoni. Começaram a caminhar pelo lado social para justificar e aumentar o poder político da Bahia Minas. Era um núcleo muito pesado. É a terra do pai do Aécio Cunha, Tristão da Cunha. A Bahia

Minas trouxe mais benefício para Teófilo Otoni na área social do que na área comercial. Só em Teófilo Otoni a Bahia Minas devia ter uns 600 funcionários. Quando a Bahia Minas foi fechada houve um baque muito grande na economia de Teófilo Otoni. Eram 600 bons salários. Teófilo Otoni era uma cidade pequena sem infra estrutura, não tinha água, luz e praticamente toda a vida de Teófilo Otoni girava em torno da Bahia Minas. Era Teófilo Otoni, Ladainha e Nanuque. Araçuaí era ponta de linha, tinha somente uma estação. Ponta de Areia e Caravelas eram os dois portos. Ponta de Areia tinha condições técnicas melhores porque Caravelas tinha a calagem muito baixa e Ponta de Areia tinha condição de atracar navios de calado maior. Esse porto, na época áurea atendia a *Bralanda* que era uma madeireira holandesa em Nanuque. A madeira era exportada pelo porto de Ponta de Areia. Eu tive uma lua de mel muito curta com a Bahia Minas. Não tinha nada para fazer. Era inviável. No relatório que assinei em 1964 para a RFFSA, sugeri veementemente que a Bahia Minas tinha que ser desativada porque para cada um real que ela produzia ela gastava dez ou quinze reais. Era um número deste tipo. Era dez quinze vezes mais. O déficit era muito grande que era alimentado pelos recursos provenientes da RFFSA. Ela não tinha a menor condição de dar lucro. Realmente estrada de ferro não é para dar lucro. Ela tem um cunho mais de serviço público. Na Europa a SNCF (?) não dá lucro mas também não pode dar prejuízo. Não é possível você manter uma estrutura que consome vinte reais para cada real que ela produz. Esse meu relatório foi ponto de partida quando houve a intervenção na RFFSA pelos militares. Começaram a enxugar e a Bahia Minas foi uma das primeiras a ser desativada. Todo o pessoal foi transferido para BH, para a Rede Mineira de Viação. Quem tinha tempo para aposentar, aposentou e continuou em Teófilo Otoni. Mesmo na minha época a RFFSA já estava desativando devagar a Bahia Minas porque em Teófilo Otoni uma empreiteira estava reformando os vagões ociosos da Bahia Minas que eram transferidos para a Leopoldina por carreta. A própria RFFSA já estava esvaziando a Bahia Minas com essa providência de transferir o material ocioso. Não tinha muita condição de tomar uma iniciativa mais forte porque a política era muito pesada. O prestígio político da região não iria permitir o fechamento da Bahia Minas. Só foi possível depois que a revolução chegou e essa influência política acabou. Foi uma das primeiras estradas a serem desativadas. Foi ainda na época do governo Castelo Branco. Pouco tempo depois que sai, desativaram a Bahia Minas. Retiraram os trilhos que foram trazidos para BH, vendidos, material rodante também foi transferido.

O sr. sabe dizer quem são os interventores do governo militar que substituem o sr. na direção da estrada?

Quando sai, consegui levar para lá o engenheiro Lélío Garcia Porfirio. Levei o nome dele para o presidente da rede ferroviária e para minha sorte um dos engenheiros que ficou ocupando um cargo de primeiro escalão abaixo dos militares na RFFSA era um grande amigo do meu pai, Dr. Geraldo Bergarim. Ele me conhecia e brincava comigo: “você foi a primeira e única pessoa que brigou e lutou para deixar um cargo de chefia de uma estrada de ferro.” O problema era só arrumar um substituto e consegui esse Lélío Garcia Porfirio que foi nomeado diretor. Passei o cargo para ele e voltei para Belo Horizonte. Mas logo depois houve a ordem de desativação. A circulação do trem foi paralisada. O Lélío que era contratado foi dispensado e assumiu lá na Bahia Minas um trio de interventores nomeado pelo Coronel Júlio Gontijo que era o superintendente da RFFSA, a SR-2. Foram três engenheiros, um de via permanente, outro de patrimônio, foi uma espécie de comissão para assumir o encargo de fechar a Bahia Minas. Era uma comissão de engenheiros de Belo Horizonte. Dr. Luís Elói de Almeida... Ficaram responsáveis pela desativação total, destinação de patrimônio, o Hospital da estrada em Teófilo Otoni, que era ao lado da estação foi arrendado pela maçonaria. A estação foi entregue ao Estado e virou rodoviária. Nunca mais voltei a Teófilo Otoni mas já tive essas informações. Os prédios de estação e a usina de Ladainha não sei que destino tiveram. Lá na Bahia Minas não tinha nada de mal feito era tudo bem feito. Eles eram caprichosos. A ferrovia tinha uma estrutura muito boa na área técnica, tinha garagens, oficinas de automóveis, de locomotiva. Os administradores que por lá passaram tinham um respaldo político muito grande e conseguiam recursos. Para você ter uma idéia, você manter uma ferrovia que para cada um real que ela produzia gastava quinze, dezoito. Era uma força muito grande. Tanto que depois foram desativados trechos importantíssimos que foram implantados em Minas Gerais nos séculos XIX e XX. Porque mudou a diretriz de prestígio e um exemplo disso é a estrada de ferro Paracatu. Era uma ferrovia que ia ligar Azurita e automaticamente Belo Horizonte porque entre Azurita e BH são oitenta e poucos quilômetros. Ia ligar BH a Paracatu no Planalto Central. O que seria hoje o menor caminho ferroviário para atingir Brasília. Só que a construção da Paracatu foi paralisada por falta de recurso quando atingiu a serra da Saudade. Enquanto estava no planalto, com custo pequeno de construção ela foi tocando. De Pará de Minas para lá é vale. Passava por Pitangui, Velha da Taipa, Bom Despacho, Dolores do Indaia, aquele chapadão. Quando chegou a serra da Saudade o negócio começou a complicar. Túnel, terraplanagem muito grande. O

dinheiro foi acabando, a ferrovia não estava dando rentabilidade... Paralisaram a construção em Barra do Funchal.

Em 1949 a diretoria da Bahia Minas apontava para duas alternativas de expansão: uma entre Araçuaí e Monte Azul, fazendo ligação com a Leste Brasileiro e outra ligando Teófilo Otoni com Gov. Valadares. Esses planos existiam na sua época? Trariam algo de novo para a ferrovia?

Isso já tinha sido abortado. Não iria acrescentar nada porque o porto não oferecia a menor condição de expansão. A ligação com Valadares não ia acrescentar nada porque Valadares já estava ligada ao porto de Vitória. Em 1949 –51 a Vitória Minas estava em remodelação para tirar o minério de Itabira. Foi feito um estudo detalhado de viabilidade econômica e remodelação da Vitória Minas com vistas em aumentar a capacidade de transporte para escoar o minério de Itabira. Nem com Monte Azul ia acrescentar nada porque não traria nenhuma carga. Porque estrada de ferro é transporte de grandes cargas a grandes distâncias. A estrada de ferro não pode fazer varejo. Ela tem que trabalhar no atacado. Só funciona e é rentável no atacado. Você vê a ferrovia que o Olacir Moraes plantou no Maranhão. A Carajás, por exemplo, foi implantada para tirar o minério de Carajás. Tinha uma garantia de uma massa para ser transportada e o porto de Itaqui no Maranhão para receber essa carga. O Olacir Moraes então pegou o rabicho da Carajás e começou a construir a Norte Sul politicamente, porque os primeiros anos da Norte Sul a carga transportada era 50 mil toneladas/ano de grão de soja. Só uma composição em Carajás transporta 25 mil toneladas. Quatro composições de Carajás lotam um navio de 100 mil toneladas. Mas como o Olacir tinha muita força com o Sarney, eles construíram a ferrovia para depois buscar a carga. “Agora vocês plantam soja aqui.” A maior rentabilidade de soja por alqueire é naquela região. Tanto que quando começaram a operar pesado houve um baque nos produtores de soja do Sudeste porque o porto de Santos vivia congestionado e o frete rodoviário muito mais caro. Enquanto no nordeste o porto de Itaqui, com alta tecnologia de carga e descarga. Chegava uma composição de 100 mil toneladas em pouco tempo é jogado nas esteiras, carregava os navios. O que onera a soja é o transporte. Aqui, o teofiloniense é apaixonado pela terra. Fala em Bahia Minas os teofiloniense ficam doidinhos. Eles ficavam querendo achar minério não sei aonde, quem sabe consegue. Isso tudo era sonho.

Como o sr. enfrentou a resistência política desse momento em que o sr. estava como direção?

Quando assumi a Bahia e Minas, realmente a coisa lá corria meio bamba. Eu entrei com mão de ferro. Para você ter uma idéia, aconteciam casos interessantíssimos lá. No frete ferroviário temos o *ad valorem*. Você declara o valor da mercadoria que está sendo transportada. Se essa mercadoria extraviar a estrada indeniza o dono.

FIM DO LADO A:

LADO B:

Ladainha era uma produtora muito grande de cachaça e eles despachavam para Teófilo Otoni tonéis de 200 litros de pinga. Chegava em Teófilo Otoni, quando o dono ia tirar a mercadoria a pinga tinha desaparecido, tinha vazado, o tonel estava vazio. Para diminuir o custo do frete os comerciantes declaravam o preço da pinga de dez centavos e a pinga realmente valia um real. O que acontecia? O pessoal desviava uma pinga, a estrada pagava ao dono dez centavos pela pinga e eles vendiam a pinga por um real. E quando apurava responsabilidade eles eram punidos a pagar dez centavos, mas eles já tinham vendido a pinga por um real. Isso é só um exemplo. Em alguns desses casos eu me lembro de um processo de reclamação. Tinham quatro envolvidos. Dei vinte dias de punição para um, vinte dias para outro, trinta dias para um e trinta dias para outro. Os envolvidos foram punidos com 100 dias de punição. Realmente eu criei arestas grandes com a turma porque comecei a cercar essas coisas erradas com punições pesadas. Inclusive cheguei a destituir meu chefe de departamento de pessoal porque ele se recusou a cumprir uma ordem minha. Ele estava agindo de uma forma, com relação a um advogado da estrada. Na ferrovia é plano de classificação de cargo. Quando havia um plano de classificação os funcionários eram enquadrados. Ele tinha enquadrado errado um advogado. Eu mandei que ele retificasse o enquadramento e ele se negou. Dei a ordem por escrito, ele se negou a responder. Tornei a voltar o processo: “Sr. fulano, cumpra minha ordem no prazo de 24 horas. Ele se negou. Então destitui ele do cargo e suspendi ele por trinta dias. Eu despertei muitas inimizades dentro da Bahia Minas tanto que quando houve a revolução esse engenheiro meu amigo que indiquei para me substituir recebeu carta

desse funcionário que destitui do cargo de chefe do departamento de pessoal dizendo que eu era subversivo que era isso e aquilo. Ele chegou e mostrou a carta e me perguntou: “O que você aprontou com esse povo?” Foi cair nas mãos dele que me conhecia desde menino. O cara quebrou cara.

Mas não fiz nenhuma destituição de caráter político. Porque o Salim Nakur cumpriu fielmente o que me havia prometido. Nunca interferiu, nunca me pediu para perseguir, demitir, nomear ninguém. Tive inteira autonomia. Ele queria simplesmente tirar o diretor que estava lá que estava atrapalhando a vida dele.

Qual era o outro diretor?

Eu substitui o Josias Coelho que é pai do Sacha Calmon Coelho esse professor de Direito que escreve muito no Estado de Minas. O Sacha morou em Teófilo Otoni muito tempo, ele era rapazinho.

Existia do Partido Comunista na ferrovia?

Na época da revolução eu estava em Belo Horizonte visitando minha família. Era véspera de uma semana Santa. Fiquei preso em BH sem condição de chegar em Teófilo Otoni. As ferrovias pararam. Tentei ir até Valadares de trem para assumir a Bahia Minas. Passou quatro dias e tudo regularizou e voltei para Teófilo Otoni. Cinco ou seis dias depois – eu ocupava um quarto do hospital porque eu tinha um problema gástrico originado por causa da comida de Teófilo Otoni eu então passei a morar no hospital – eu saio para trabalhar e na hora que quero entrar no pátio estava tudo cercado. O sexto batalhão de Valadares tinha baixado em Teófilo Otoni, cercou a ferrovia porque aqueles ativistas que eram do PTB, do João Goulart, eram tidos como comunistas. O soldado de metralhadora não me deixou entrar. “Por que não posso entrar? Sou o diretor daqui. O senhor vai me impedir de trabalhar?” Me levou num capitão, acho que era major que tinha assumido. Eles cercaram tudo para prender três ferroviários que eram tidos como líderes comunistas. Coitados. Não tinham nada de comunistas. A política contrária lançou essa pecha nos três porque eles eram ativistas do PTB de João Goulart. Foram presos e levados para Valadares. Foi o único caso. Eram os líderes ferroviários na região. Líder, coitado, porque na Bahia Minas não tinha – para você ter uma idéia esse meu chefe de departamento de pessoal só tinha o secundário. O único pessoal formado lá era o advogado que é irmão do Alfredo Baracho e o chefe de serviço médico. Tinha também um engenheiro na época, mas ele era muito complicado e acabou indo para a Noroeste do Brasil. Logo que assumi ele começou a dar muito trabalho e consegui e ele também concordou ele se transferiu para a Noroeste do Brasil. Então eu não tinha um engenheiro para me substituir. Era sozinho. Meu chefe de departamento de Mecânica, muito inteligente, só tinha o primário. Um excelente mecânico. A mão de obra lá tinha uma qualificação muito pequena.

A gerência da via permanente não era feita por um engenheiro?

Da via permanente era o pai desse que era do departamento pessoal. Tinha também o curso primário. Eu o classificaria como mestre de linha, um homem que toma conta dos trabalhadores de via permanente. Mas era um cara muito competente, muito disciplinado. Tanto que destitui o filho dele e ele continuou como chefe do departamento de via permanente. Chamava-se Pimpa Colen, Olímpio Colen. Ele é tio desse que é farmacêutico da Drogaria Araújo, da família Colen. Lá na Bahia Minas, tinham muitos descendentes de estrangeiros que são os remanescentes do pessoal que o Teófilo Otoni levou quando ele teve um plano de implantar um pólo industrial. Lá você encontra pessoal praticamente analfabeto com sobrenome estrangeiro. Alemães, ingleses, que vieram como mão de obra qualificada.

Além do problema da estrada ser deficitária por falta de carga, existia o problema da corrupção que agravava essa questão?

Faziam vista grossa. Mas a corrupção era na baixa camada. Chamavam conferente e agente de estação e chefe de trem, condutor de trem. Saía uma carga por exemplo de farinha trigo de Teófilo Otoni para Nanuque. Chegava em Nanuque a carga tinha sumido. Mas como tinham declarado um *ad valorem* muito baixo eles eram punidos para pagar o preço que tinha sido declarado e já tinham repassado aquilo por um preço seis, sete, oito vezes maior.

Como era relação dos chamados coronéis com a estrada de ferro?

Na minha época isso não existia mais. O Tristão da Cunha que era o coronel, o próprio Aécio Cunha pelo menos em cima de mim ele não fez nenhuma pressão. Ele simplesmente me ligou quando soube que eu tinha sido nomeado. Ele já sabia da condição que tinha imposto ao Salim Nakur para assumir. Não iria perseguir ninguém. Iria simplesmente administrar uma ferrovia que eu pensaria que poderia ser salva. Tanto que eu nunca mais ocupei ou pleiteei cargos políticos de mando em ferrovia. Simplesmente ocupava cargos técnicos.

Então o sr. chegou acreditando que poderia dar um jeito na estrada de ferro?

Já naquela época a própria rede apresentava condições muito precárias também. Para você ter uma idéia, eu era residente em Itaúna, meu trecho abrangia Carlos Prates até Garças de Minas, tinha 295 quilômetros e tinha o ramal de Contagem. Cheguei a ter por ano mais de 500 acidentes, mais de um por dia. Devido a má condição da infra-estrutura, trilho gasto, dormente podre. Dava um acidente o maquinista era obrigado a dar a causa num XW, que trem, que hora, que quilômetro. O que mais se lia era trilho gasto e dormente podre. Você imagina um trecho de 300 km com mais de um acidente por dia. Nossa situação não era melhor. Ela melhorou depois que chegou em Brasília quando começaram a remodelá-la com trilhos e dormentes novos. Aumentando o peso do trilho e o lastro. O índice de acidentes caiu demais. Mas eu sabia que ia encontrar uma Bahia e Minas claudicante. Eu não tinha idéia. Só passei a ter uma idéia concreta depois que me informei da coisa. Lá também tinha muito acidente. Aqui na minha ferrovia (RMV) quando tinha acidente a gente era obrigado a ir. Então eu estava com um diretor e recebi um aviso: “Houve um acidente perto de Pedro Versiani e tem três mortos.” Imediatamente levantei e falei com meu chefe de gabinete: “Prepara um automóvel de linha que nós vamos lá!”. Então prepara tudo e estou sentindo que o meu chefe da guarda. Lá tinha uma guarda armada de mais de 50 homens, tudo com fuzil, armamento pesado. Essa guarda era comandada pelo Fausto. Entrei no automóvel de linha, entrou o Fausto e mais dois ou três guardas armados. Não falei nada. Eles são da polícia às vezes vão mexer com a parte de mortos. Chegamos no local, já tinham tirado. O pessoal morreu afogado porque descarrilou na margem do Mucuri. O vagão caiu dentro d’água e morreram quatro afogados. Botamos os corpos no carro de administração e voltamos para Teófilo Otoni. Quando cheguei em Teófilo Otoni eu falei: “Fausto, porque você foi e levou quatro ou cinco guardas?” “Uai doutor porque aqui os chefes quando tinha acidente eles não iam não. Eles ficavam com medo de ser linchado pelos passageiros. Nós fomos para garantir a segurança do senhor.”

Trouxemos os cadáveres para Teófilo Otoni, frettei um avião para mandar um morto que era de Caravelas. Tomei todas as providências.

Na época de férias tinha muito movimento de passageiros por causa da praia de Alcobaça. Todo cara mais ou menos abonado de Teófilo Otoni tinha um lote, uma casinha em Alcobaça. Chegava nas férias era aquele movimento. O trem descia lotado. Tinha que colocar seis, sete carros de passageiros, transportando 400, 500 pessoas, todo mundo indo para Alcobaça. O acidente foi justamente nesta época. O trem estava lotado. Foi o vagão da cauda que tombou. Rabiou, descarrilou e caiu dentro do rio. Mandeí continuar a viagem e só ficaram os parentes dos mortos. O trem continuou para Caravelas.

O fluxo de passageiros era grande fora de temporada?

Pouco, mas não era pequeno porque era o único sistema de transporte daquela região. Ao longo dos 500 quilômetros eram poucas cidades. Realmente tinha Araçuaí, Ladainha, Teófilo Otoni, Carlos Chagas, Nanuque, Serra dos Aimorés. Dali para cima era região muito pobre e pouco habitada.

Transportava muita miudeza e madeira. Madeira tinha muito, era uma região de jacarandá. Ia tudo para São Paulo. A princípio ia pelo porto de Ponta de Areia, depois passou as toras virem para Teófilo Otoni e de lá iam na carreta para São Paulo, para fazer compensado de jacarandá.

Em outro documento da estrada há a informação de um sistema de transporte de caminhões que pertenciam a EFBM. O sr. pegou este tipo de serviço?

No meu tempo chamaria de transporte complementar. Esse transporte já não estava funcionando. Mas tinham uns remanescentes de caminhões que devem ter sido usados nesse tipo de integração.

E esse serviço foi desativado por falta de carga?

Isso não posso te dizer, mas quem dá prestígio ao transporte é o usuário. A partir do momento que o transporte começa a não funcionar ou a funcionar mal o próprio usuário se afasta. Hoje você vê na estrada para São Paulo muitas carretas com bobinas enormes de aço. Transporte tipicamente ferroviário, mas por ineficiência, falta de competência, por não saber articular carga e descarga.

O sr. chegou a ter algum relacionamento com os índios da região?

Não. Os índios se situam mais para o norte, para a Bahia. Mesmo no correr o trecho você não encontra assentamento indígena. Acho que nunca cruzei com um índio em Teófilo Otoni.

A Bahia Minas foi integrada VFCO para ser desativada?

Enquanto a RMV era estadual, a Bahia Minas era federal. Não sei quando o Teófilo Otoni construiu, mas ela sempre foi federal. Ela pertencia ao DNEF. Quando criei a RFFSA, ela foi encampada e somente ficou fora da rede as estradas paulistas estaduais que depois virou FEPASA. A Bahia Minas era uma estrada independente.

FIM DO LADO B

Fita 02

LADO A:

A Bahia Minas perdeu sua autonomia administrativa já com a finalidade de ser desativada. Foi subordinada a Viação Férrea Centro Oeste e o superintendente da VFCO nomeou uma comissão para materializar a extinção da Bahia Minas, tomando todas as providências necessárias do acervo móvel e imóvel.

Qual era o tipo de trilho usado na Bahia Minas?

Era um trilho inglês de 24,8 kg por metro linear. Para você ter uma idéia, hoje o normal é o trilho 57. Ou seja 57 kg por metro. Já na Carajás é 68 kg por metro. É uma verdadeira viga.

Qual era a bitola da Bahia Minas?

Métrica.

Na década de 60 foi montada uma locomotiva a diesel da Bahia Minas. Foi na época do sr.?

O meu chefe do departamento de mecânica, Geraldo Ramos, que morreu tragicamente em Ibiá, montou uma locomotiva e era o “Ai Jesus” dos funcionários da Bahia Minas. “Nós construímos uma locomotiva a diesel!” Você sabe que a falta de competência das administrações da RFFSA foram também uma das causas predominantes da falência do sistema. Nós chegamos a ter um ministro dos transportes que me permito não dizer o nome que ao ser questionado se a tração elétrica não era melhor para as ferrovias ele disse textualmente: “Eu considero que a tração elétrica é melhor, tanto que já dei ordem para a Rede Ferroviária para comprar as locomotivas diesel-elétrica. Porque quando for eletrificada a locomotiva já tem eletricidade.” Ele não sabe que a locomotiva diesel é uma mini usina com um gerador. O motor diesel toca o gerador que fornece energia para os motores.

A Bahia Minas chegou a ter uma U-5, pequenina, mais própria para manobra. Lá a tração era toda a lenha. As locomotivas à vapor operadas por lenha, mas nós tínhamos locomotivas à vapor aqui na RMV operadas por óleo, maçarico de óleo. A caldeira foi adaptada e este sistema evitava as brasas que faziam as pessoas viajarem de guarda-pó. Até contam uma piada de quando eletrificou o trecho BH – Divinópolis, um passageiro virou para o outro: “Ô só! Caiu uma brasa no meu olho!” E o outro disse: Que é isso? Sô. Não tem brasa. Agora é locomotiva elétrica!” “Então deve ter sido um Quilowatt!”

A EFBM não tinha a brita. A máquina à óleo funcionava bem neste lastro de terra?

O lastro é para construir uma base elástica entre o dormente e o solo. Na via permanente o trilho apoia no dormente, o dormente no lastro e o lastro no chão. Ele é poroso, feito de brita, devido à necessidade de drenagem, para evitar os problemas que o lastro de terra possui. A água não escoar e vai formando o que nós chamamos de laqueado na linha. O trecho de Pitangui a Barra do Paraopeba que foi extinto com a barragem de Três Marias, era de terra. Na época de chuva vira lama. Na Bahia Minas chegaram a montar uma pedreira em Pedro Versiani que iria empedrar alguns trechos. Lá tinha um trecho empedrado entre Teófilo Otoni e Pedro Versiani, se não me engano. Essa pedreira estava desativada por falta de recurso para explorar. Para explorar uma pedreira é caro: explosivo, britador, a mandíbula, dependendo da rocha ela desgasta muito, as perfuradoras têm um desgaste muito rápido.

Bonito é aquele trecho na chegada de Caravelas. Um retão perto da base americana que fazia o acompanhamento dos submarinos alemães. Muito coqueiro. Aparaju, Juerana.

O pessoal que usava a Bahia Minas era apaixonado pela estrada.

O sr. se baseou em algum estudo externo para fazer o seu relatório sobre a viabilidade da estrada?

Normalmente quando não existe um planejamento dirigido para algum tipo de transporte. Seria o caso de Carajás. Você já tinha o que transportar, um porto para ser construído, uma mina para ser montada. Um planejamento bem definido. Na Bahia Minas a gente se baseou na produtividade da estrada, nos números. O que transportou, o tku, o tkb. O que é tkb? Tonelagem km bruto. Tku? Tonelagem km útil. Relação tkb e tku. O dinheiro gerado. A despesa efetuada. O custo da mão de obra, da manutenção. Isso tudo no final gera uma relação de cruzeiro produzido e cruzeiro gasto.

Como estava o estado geral de manutenção da linha, vagões e locomotivas?

Muito precário. Os vagões, como já disse, estavam sendo remodelados e mandados para Caratinga. Os veículos de passageiros eram truque aranha, antigo, sem rolamento no encaixe do eixo. Era um bronze em que o eixo apoiava e ali rodava. Como era a lubrificação? Estava encerrado numa caixa e embaixo enchia com óleo. No que ele rodava trazia o óleo da estopa. De vez em quando queimava, incendiava, estragava a cabeça do truque. O calor temperava o aço, o que muitas vezes inutilizava o rodeiro.

O material rodante da Bahia Minas não era moderno. Agora tudo é rolamento.

Qual era o papel das oficinas de Ladainha?

A locomotiva à vapor operava no sistema de braçagem. Tem um cilindro de vapor de onde sai aquele braço que transmitia o movimento para as rodas motoras. E essas braçagens precisavam sempre de regulagens. Uma locomotiva à vapor tem um limite de ação. Você não pode pegar uma locomotiva à vapor e andar mil km com ela. De tempos em tempos tem que regular a braçagem. O limite máximo de atuação é de uns 200 km. Senão o rendimento cai demais. De pontos em pontos tinha que ter uma oficina ou um depósito. O depósito era de menor porte só para fazer a regulagem da locomotiva. Quando o problema era maior tinha que ir a oficina. A Bahia Minas tinha um depósito em Ladainha e Nanuque.

Ponta de Areia também tinha uma oficina?

Você vai rir. Só fui a Ponta de Areia uma vez. O tempo que fiquei lá foi tão pequeno. Os problemas administrativos eram tão grandes e já estava com a predisposição de não ficar. O Salim já estava procurando um substituto.

O sr., chegou a correr toda a linha?

Corri toda a linha.

Como a população se relacionava com a estrada neste momento que o sr. estava lá?

O ferroviário Bahia Minas era um privilegiado da região. Tinha um excelente hospital etc. Tanto que quando a Bahia Minas terminou houve um choque térmico em toda extensão da região. Eles ficaram completamente ilhados. Teve um caso interessante do irmão de um colega meu que morava em Pedro Versiani, fazendeiro. Na época da enchente de 1963. Eu estava no meu gabinete por volta das 8:30 da noite quando entrou o irmão

dele pedindo para arrumar um automóvel de linha porque o irmão tinha sido mordido por uma cobra e não havia como sair. Só pela ferrovia. Imediatamente foram buscar. Era a ferramenta de trabalho de todo mundo. O que produzia vinha vender em Teófilo Otoni pela ferrovia. Teófilo Otoni era o centro que aglutinava todas as necessidades da região. Araçuaí tinha algum recurso, mas Teófilo Otoni até hoje é um centro de referência da região. Se houve alguma referência negativa da Bahia e Minas foi daquele que quis entrar e não conseguiu. Era um privilegiado. Salário em dia. Não atrasava. Era Federal. Não era feito o governo do Estado na RMV que ficava três, quatro meses sem receber. Dinheiro Federal.

Qual era a velocidade do trem?

Aqui na RMV era uns 30 km por hora a velocidade de tráfego. Com as paradas... Daqui a Divinópolis o trem saía às 4h e chegava 8:30 em Divinópolis. Na Bahia Minas era menor. A velocidade comercial devia ser de uns dezoito, vinte km por hora. Não dava mais do que isso.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 7

16/11/2002 - Araçuaí

Luis Henrique Guimarães Lisboa

14/07/1957 - Representante Comercial

Natural de Queixada

Tempo estimado: 15 min

Assuntos relevantes: Cotidiano; causos; o fim da estrada.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

As minhas lembranças são as melhores possíveis. Na época da Bahia e Minas existia progresso na nossa região. As pessoas faziam um intercâmbio comercial, tudo que era vendido no trem. Lembrança das brincadeiras, quando nós queríamos que o trem ficasse parado a gente colocava lenha no trilho para o trem desencarrilar e a gente ficar brincando. Nós corremos muito do chefe da chave. Antes da estação tinha uma chave. Quando tinha bandeira branca a gente já sabia que o trem ia passar direto e quando não tinha a gente virava a chave. Aí o chefe corria atrás da gente. Chamava-se José Fraga.

Também tem algumas pessoas que me marcaram muito. Tinham dois maquinistas: seu Malaquias que andava na 280, um trem tocado a lenha e água. Era um maquinista que andava bem devagar. Já tinha um outro que se chamava Vadinho que foi o primeiro trem à óleo que conheci. Quando ele apitava. Sai fora que lá vem Vadinho.

Comigo aconteceu uma história. Uma vez estava tocando umas vacas para a fazenda Borá, perto da Queixada e nesse dia esqueci que quando você está no corte da linha você colocava o ouvido no trilho você sabia se o trem estava vindo se era um quilômetro. Nesse dia esqueci e quando estava no meio do corte o trem “evem”. Como vou fazer. Tinha um pontilhão no corte e quando vi que não dava mais tempo pulei dentro do buraco e o trem passou por cima. Na época matou umas 4 ou 5 vacas. Lembro muito bem disso porque meu pai, minha avó, meu pessoal, ficou muito preocupado comigo sem saber se eu tinha morrido. Com medo de apanhar porque as vacas tinham morrido, machucado fiquei o dia todo no mato escondido.

Quando já estava saindo para estudar fora, a gente não usava carona, a gente pongava no trem. Quando chegava no Borá tinha uma curva e a gente sabia que o trem não tinha como andar muito, ia bem devagar e a gente descia. Acontecia também da gente comprar a passagem no trem de terceira e a gente viajava no trem de primeira. Ficava a viagem inteira correndo do chefe de trem quando eles iam picotar a passagem da gente. Antigamente tinha uma maquininha que picotava a passagem. Aí o cara sabia que não podia voltar com ela.

Foi quando pela primeira vez eu conheci a violência também. Tinha um senhor que se chamava Pacífico que ele foi assaltado no bar. Na hora que o cara o roubou o trem estava saindo e ele pongou no trem e foi embora. O pão de sal vinha de Novo Cruzeiro e um rapaz do correio de nome Pedro chegava trazendo o saco de pão para gente.

Outra que me marcou foi a primeira vez que comecei a militar no movimento político. Era muito pequeno e perguntei ao meu pai: “Pai o que eu posso fazer? Estão arrancando o trem. Os trilhos da estrada estão indo embora e não podemos fazer nada? Hoje a nossa região enxergamos que os políticos devem muito a essa região do Vale do Jequitinhonha que fazia de Araçuaí até Ponta de Areia. Eles tiraram o único meio de transporte que tínhamos com os meios grandes. Nos deixou sem nada. Demorou uns dez, doze anos para termos acesso a uma estrada. Para você ter uma idéia de Araçuaí a Queixada que são 66 km naquela época gastava um dia e meio de viagem. Isso quando não estava chovendo.

Tem outras coisas mas o tempo foi apagando, apagando....

Como foi esse processo de fim da estrada?

Naquela época as pessoas mais velhas conversavam muito pouco com a gente. Quando eles queriam conversar uma coisa mais séria eles tiravam a gente de perto. Mas a gente era curioso e ia enxergando as coisas e meu pai era mais aberto e conversei com ele que me disse assim: “É meu filho, não tem jeito. A

estrada vai embora e nós não podemos fazer nada. Se a gente falar alguma coisa a gente apanha ainda.” Foi a única coisa que meu pai me passou.

Chegou para vocês o motivo, qual a razão da estrada estar acabando?

A razão que nos deram na época é que estavam acabando com a estrada de ferro porque iam fazer uma rodovia para gente. Íamos ter acesso às grandes cidades com maior rapidez de ônibus ou de jipe. Naquela época era jipe, rural ou picape. Tinha o caminhão à manivela. Foi um período muito difícil. Por isso que na nossa região hoje existe muita parteira. Eu tenho um irmão que nasceu debaixo de uma goiabeira. Minha mãe, já em trabalho de parto, pegou o carro para chegar em Araçuaí e não deu tempo de chegar. O carro atolou e teve que fazer ali mesmo. Não teve jeito.

Muita gente morreu por falta de atendimento.

Se você quisesse vir com um cavalo era muito fácil. A estrutura da Bahia e Minas era muito bem montada. Tinha um curral onde o trem encostava, o cavalo saía andando do curral. Até hoje temos água dentro da cidade graças à Bahia e Minas. Em Queixada tivemos uma briga com a COPASA. Ela queria cobrar a água da gente. De jeito nenhum. Acharam a água por gravidade pronta. Até hoje, 16/11/2002, acho que ainda não cobra. Não aceitamos. Tiraram tanta coisa da gente. O que tem ainda querem cobrar.

Muita gente foi embora. Já fiz o trajeto de Araçuaí a Ponta de Areia, conheci algumas cidades, conversei com algumas pessoas. Você vê muita tristeza nas pessoas. Tem muita família que implodiu porque o único meio de vida que ela tinha era aquilo. De repente você sair para um grande centro. Como? Muitas famílias se desestruturaram por causa disso. O cara tinha um comércio e não tinha carro para comprar as coisas em Teófilo Otoni ou vinha até Araçuaí porque o comércio vinha da Bahia. Quando o governo, na ditadura, acabou com isso, você ficou a ver navios.

Quais os problemas da EFBM?

Os problemas maiores que lembro era animal na linha e a malandragem nossa também que morava nos lugares pequenos. Quando chegava o trem era uma festa. Tinha um ditado popular que não estou lembrando que era igual à chuva no Amazonas. O trem passava era 11 h da manhã, 3 da tarde passava voltando (de Teófilo Otoni). Tem outra história. Quando não tinha o trem o chefe de turma ficava dando manutenção a estrada nos troles. Eles prestavam grandes serviços quando tinha uma pessoa muito doente, mulher para ganhar menino. Colocava dentro do trole e trazia na mão. Era uma canoa em cima do trilho.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 8

15/09/2002 – Carlos Chagas

Leonídia Silva Brauer

76 anos – Dona de Casa (viúva de ferroviário – chefe de estação Lincon Brauer)

Natural de Pam Pam/município de Carlos Chagas

Tempo estimado: 30 min

Assuntos relevantes: cotidiano de trabalho, índios, relações pessoais, trajetória individual, o processo de erradicação.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Tinha muito movimento em Pam Pam naquela época. Era tanta barraquinha na hora do trem. Tinha tanta gente que reunia para vender cafezinho, galinha. Naquela época era bem difícil porque o trem passava uma vez por semana. Um subia e outro descia. Com o tempo a coisa foi melhorando. Todos os dias tinha o trem de ferro levando, deixando passageiro, levando carga. Ela durou muito tempo. Teve aquela época de revolução. O pessoal era quase ditador na roça. Era todo mundo bravo. Tinha os coronéis. Tinham aquela influência, mas os agentes de estação, os ferroviários eram protegidos pelo governo. Nem sei se hoje ainda existe essas coisas. Antigamente não existia. A desvantagem é que você não se mandava. Você estava aqui como agente e em poucas horas chegava uma carta para você ir para outra estação. E tinha que mudar. Nós tivemos dificuldade para educar os filhos por causa disso. Não ficava muito tempo num lugar só. Tinha um carro fechado próprio para pegar mudança. Naquele tempo se trabalhava muito. Maquinista como doido, guarda-freio trabalhava dia e noite, o agente tinha vez que nem encerrava o expediente, virava a noite toda. Os cargueiros para colocar a madeira em cima das pranchas. Essas pranchas iam para Caravelas, Ponta de Areia para embarcar em navios. Não tinha outro jeito de transporte para madeira. Tudo era mais difícil. Hoje não. A gente vai até esquecendo as lembranças. Outro dia teve um moço aqui e ele achava que o escritório da Bahia Minas era em Teófilo Otoni, porque tudo era em Teófilo Otoni, a Caixa de Aposentadoria. Nós não tínhamos INSS como tem hoje, nós tínhamos Caixa de Aposentadoria. Então tudo tinha que ser resolvido em Teófilo Otoni. Então ele descobriu que o escritório da Bahia Minas era no Rio de Janeiro. Isso aqui era só para anotar e mandava para o Rio, nem tudo ficava em Teófilo Otoni.

Eu sei que a pessoa trabalhava dia e noite e não tinha sossego não. Eu sei que o pobre do meu marido chagava com o dia amanhecendo, quando chegava tarde morto de sono e logo tinha que voltar para trabalhar.

Qual era o serviço dele?

Ele era agente de estação. Recebe o trem, tem que saber muito bem o telégrafo. Ele aprendeu muito bem ler de ouvido e passar para o papel. Era interessante aquilo. Não era para todo mundo não. Registrava tudo direitinho. Foi uma vida muito puxada a dele. Não só dele, mas de todos que trabalharam na Bahia e Minas e os deles era mais pesado. Nunca tinha dois. Sempre era um só. Tinha o agente, o que faz a chave dos desvios e outro para limpar, capinar. E tinha que esperar o trem passar não importando o horário.

O pessoal da Bahia e Minas trabalhou muito e desfrutou pouco. Na época o dinheiro tinha mais valor, mas não era essa dinheirada que a gente ganha hoje. Hoje trabalha pouco e ganha menos. O nosso melhor era a Cooperativa em Teófilo Otoni, quando precisava de mantimento, de roupa, essas coisas. Mas a coisa que mais necessitava naquela época era o estudo e não tinha. Era o mais difícil. Meus filhos estudaram com muita luta, começaram a trabalhar muito cedo. Não tinha nem um grupo para estudar. Não tinha professor, não pagava professor. Eu sei que meu marido arranjava assim: os primeiros filhos estudaram em Ladainha, com o professor Antonio Elias. Era um internato. Quando dois aprendiam a ler e escrever tirava eles e colocava mais dois porque não podia colocar todos na escola. Isso para não deixar ninguém sem saber ler e escrever. Era muita dificuldade. Hoje essas coisas são muito fáceis.

Como era a relação dos coronéis com a estrada de ferro?

Eles eram os mandantes. A gente ficava mais submisso aos coronéis. Se você chegasse num lugar como Mangalô, era a família Tomich, ali se ele quisesse arranjar a casa para você morar, você morava. E se não quisesse tinha que ficar dentro da estação. No armazém da estação até que você desse um jeito de fazer uma casa ou rancho. Tinha que se virar desse jeito. Em Pam Pam era o coronel Adelino de Lins e Silva que também era do mesmo jeito. E teve uma época de Getúlio que ele mandou desarmar com aqueles coronéis. Tinha muita arma, morria muita gente, eram muito cruéis. Aí ele deu uma ordem para desarmar. Tinha vez que enchia o armazém de tanta arma. Vinha os policiais para carregar as armas. Foi melhorando. Tinha vez que para trabalhar era autorizado para colocar um flaubert (espingarda) para mostrar que não tinha medo.

O que a sra. achou do final da estrada de ferro?

Para quem já estava acostumado aquilo foi uma tristeza. Foi o mesmo que acabar com uma coisa que a gente mais amava. Tudo era alegria naquele tempo. Era simples, sem luxo sem nada. E a gente nem esperava. Já tinham falado há bastante tempo que ia acabar a EFBM, mas a gente não acreditava naquilo não. Não parecia uma coisa que ia acontecer. E no final aconteceu rápido e tanta gente chorava, desanimado. Teve pessoas que até morreu. Ficaram tão impressionados que achava que não acabava aquilo. Como foi com a família dos Bessa. Ficou muita gente desempregado e muita gente parada porque não sabia fazer outra coisa. Quando você tem muitas artes, muitas profissões, não fica parado. Acabou um você começa outro. A sorte do meu marido é que naquela época ele já estava aposentado. Mesmo assim ele ficou apaixonado. Tanto material que você jogado por essas estradas. Não foi fácil.

A sra. acha que a estrada acabou por que?

Minha opinião é de que foi o governo que mandou acabar com a estrada.

Mas qual a razão?

Isso que não sei. Para ele aquilo não daria lucro. Só pensou nisso. Vamos acabar com a Bahia e Minas e colocar ônibus que deve dar lucro. Mas demorou muito para colocar ônibus. Muita gente ia daqui para Teófilo Otoni de pé. Naquela época nem todo mundo tinha carro. Era aquele jipão. O que eu acho que fez ele acabar com a Bahia e Minas e criar essas estradas de ônibus para aqui e acolá. Fez tanta estrada que hoje todo lado que você vai tem uma saída para você. Naquela época você era obrigado a ficar preso porque só tinha a EFBM. Acho que ele cortou por causa disso. Não está tendo movimento como deveria ter.

Era verdade? Não tinha movimento?

Tinha movimento mas era muito menos. Era no lombo do animal, vivia mais da terra, plantando. Se você colhesse muito era só para sua despesa, não tinha valor essas coisas como tem hoje. Hoje as coisas são valorizadas, naquele tempo não eram. Acho que isso que fez com que o governo mandou acabar com isso. Aí virou estrada para tudo quanto é lado. Você chega em Nuanque você vai para onde quer. Teófilo Otoni a mesma coisa. Hoje você vai para Belém tudo de ônibus. Isso foi o governo senão não poderia ter acabado se era uma coisa do governo.

O trem chegava no horário?

Não. Muitas vezes atrasava. Até hoje o ônibus atrasa. Nunca que chegava no horário. Muitas vezes chegava, mas muitas vezes atrasava. É difícil as coisas serem assim retinhas, tudo certinho como a gente quer. Ainda mais tocada à lenha. Depois que mudou para o óleo melhorou bastante. Chegava mais na hora, as coisas eram mais limpas. Era um trabalho pesado, os guarda-freio eram uns negões fortes para trabalhar. E trabalhava dia e noite. Quantas pessoas morriam antes do tempo, mexia com água, mexia com lenha.

A sra. conheceu que trechos da linha?

Nós moramos em Mangalô, Pam Pam, Mairinque, Bias Fortes e, parece que eles gostavam mais de mudar ele, até Araçuaí. Em Ladainha que esses meninos dele estudaram. Ladainha é perto de Araçuaí. O lugar que nós moramos menos foi Teófilo Otoni, onde o pai dele tinha até uma casa. Depois acabou tudo. Foi bonito naquela época, parece que a gente tinha mais direito, mais segurança.

A sra. pode me lembrar um detalhe que é o sistema de batidas do sino...

Quando o trem ia chegar você dava uma batida só. Na hora de sair eram duas batidas e já sabiam que o trem ia partir e para não deixar ninguém para trás. Aquilo era cheio de gente, o pessoal era muito simples. Todo mundo fazia uma lata de farofa, entrava no trem de qualquer jeito, brincando. Existia muita alegria.

Tinha festa?

O pessoal da Bahiminas gostava muito de uma festinha, tomar uma pinguinha.

Participavam dessas festas como Folias de Reis, Divino?

Não era o pessoal da Bahiminas. Todo ano tem os reiseiros e eles marcavam para visitar a casa da gente. Eles cantavam. Hoje está tudo mudado. Aos poucos vai indo vai se apagando, mas existia muita coisa boa naquele tempo. Seu Amadeus Tavares, conheceu muito bem essa Bahiminas. Não cansava de falar que até para educar os filhos a Bahiminas ajudou muito que ele tinha uma espécie de cooperativa, a gente comprava na mão dele. O pessoal vai se acabando.

A sra. teria algum causa para contar?

o que mais guardo é o meu marido que trabalhou muitos anos na EFBM e os filhos quase todos também trabalharam. O Noé, mora lá em Alcobaça, trabalhou bastante tempo na Bahiminas, foi uma herança que ele deixou para o filho. Tem o Moisés que mora em Belo Horizonte, trabalhou bastante tempo com ele também. Tinha o irmão dele o Sebastião que trabalhava na Bahiminas. O pai dele foi chefe de tráfego. Um bocado da família foi encaminhado a EFBM.

A sra. conheceu ele na estrada de ferro? Como foi isso?

Eu perdi meus pais muito criança. Nós morávamos numa fazenda, meu pai tinha um pedacinho de terra. Depois que ele morreu ficamos sem porque aquela época não tinha recursos. No parto do quarto filho minha mãe ganhou o neném mas não conseguiu. Até que meu pai foi a Teófilo Otoni, o trem passava uma vez na semana, e voltou mas ela não agüentou e morreu. Nós fomos criados na casa dos outros, cada padrinho tomou conta de um. A família de meu pai é alagoana, eu nem conheci a família dele. Minha mãe era de Salinas e casou com ele quando ele morava nessa mata aqui.

Um dia meus padrinhos disseram que iam para a Lapa de Bom Jesus, e foram. Nós ficamos na mesma casa. Meu padrinho se chamava Teófilo Dias e mandou me chamar para a festa, eu era a mais velha, eu não quis ir porque eles eram muito rígidos, se dessem uma ordem você teria que cumprir. Ficamos na casa de dona Josina. Ela era viúva, fazia aqueles altares bonitos, tanta festa, tanto biscoito, tanta coisa gostosa. Eu nunca tinha pensado em conhecer ele, tinha muita gente na festa. Agente de estação Lincon. Eu não pensava quem poderia ser Lincon na minha vida. Quando chegou nesse dia, nessa festa de São Pedro, dia das viúvas, a gente se encontrou e começou conversar, perguntar de quem era filho, como estava sendo criado. Aí ele falou assim: “Por que você não vai brincar?” Aí eu falei que não. Porque naquele tempo a gente não podia dançar senão *deus me livre*. Aí a gente ficou se conhecendo. Antes da minha avó chegar ele mandou um bilhetinho perguntando se eu queria namorar com ele. Deus me livre, era couro na certa. Depois que minha família chegou ele foi lá. Foi com uns colegas da bahiminas. Minha madrinha achava que não ia dar certo. Mas meu padrinho não, era uma pessoa mais esclarecida.

Tanta coisa. Tem hora que você deita assim coloca a cabeça no travesseiro vai lembrar do passado... é muito difícil esquecer do passado. Pelo passado a gente se entende, a gente vê o que é, o que a gente passou. A boa lembrança, a má lembrança. Os momentos felizes e infelizes. Essa é amargosa mesmo. Eu reclamava muito com Deus. Achava que Deus fez uma coisa injusta conosco. Mas hoje estou aceitando porque foi uma das coisas mais certa que Deus fez com a gente para aprender a viver, respeitar os outros, tratar os outros como

merecem. A gente tendo tudo não sabe respeitar ninguém, acha que vida é só mar de rosas, não tem espinhos. Se existe rosa tem que ter espinho.

A sra. teve contato com os índios da região?

Só com os de Porto Seguro e Machacalis. De vez em quando circulavam pela estrada. Gostavam de beber cachaça e fumo. Aquela região de Novo Cruzeiro, eles passavam muito por ali. Ali vendia muito fumo, muita cachaça e eu nunca vi um bicho gostar de cachaça e fumo igual a índio.

E não tinha problema?

Os homens brancos corriam com os índios. Queriam desterrar os índios. Viviam escondidos naquelas grotas, matas. Existia muita mata por aqui, muito fechada. Hoje que não tem mais, acabaram com tudo, derrubaram toda a madeira. Eles viviam naquelas ocas, em choças, em raiz de pau, assim que viviam os índios. Engraçado, eles só viviam de pesca e caça. Hoje eles estão até civilizados. Até na Assembléia tem índio. Como melhorou, evoluiu bastante. Porque hoje não está tendo essa desigualdade. Era uma desigualdade muito séria.

A sra. conheceu Ponta de Areia?

Ponta de Areia. Conheci. Ainda existe lá só não é como era. A estação era maiorzinha, elas normalmente são pequenas. Tinha a parte de telégrafo, a parte de conferência de botar os mantimentos que recebiam, tinha as partes de bebida, tinha balança para pesar. Todas essas coisas. E lá entrava o navio em Caravelas para poder colocar madeira. Navio para carregar passageiro acho que devia levar uns seis meses para chegar no Rio de Janeiro.

Mudou muito para melhor.

A sra. acha que mesmo com o fim da estrada de ferro as coisas melhoraram?

Melhoraram. Ainda mais nessa parte de transporte.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 9

31/10/2003 – Belo Horizonte

Luiz Eloy de Almeida

Idade:

Engenheiro Ferroviário

Natural de Diamantina

Tempo estimado: 50 min

Assuntos relevantes: Processo de erradicação, relações políticas e profissionais, estatísticas.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Em 1965 eu fui mais três ou quatro engenheiros para tentar recuperar economicamente a estrada de ferro que na época arrecadava onze milhões de cruzeiros e sua despesa era de 600 milhões de cruzeiros. Com muito esforço conseguimos elevar a receita para 57 milhões de cruzeiros, mas a despesa continuava 600 milhões de cruzeiros. O governo viu que era inviável. A Bahia e Minas teve sua falência decretada depois da construção da rodovia Rio – Bahia. Tudo que poderia ser transportado por estrada de ferro passou a ser transportado por caminhão. Ela não tinha mais nada o que transportar. Só transportava um pouco de passageiros. Não tinha como subsistir. O Jânio Quadros quando foi eleito decretou a extinção da estrada de ferro. Quando veio a revolução me mandaram para lá fazer a extinção da estrada, mas primeiro com a tentativa de procurar aumentar a receita, o que foi impossível porque não tinha nada o que transportar. Ela ligava Caravelas a Araçuaí. Uma região muito pobre em material para ferrovia transportar. Ferrovia é carga a grandes distâncias.

Quando fui para Teófilo Otoni em 1965, a estrada estava com 86 anos de existência. Essa ferrovia foi construída por firmas francesas para explorar nossa reserva florestal. Era uma região muito irrigada, com muitos rios e quando chegava um rio ou um vão para ser transposto, cortavam uma árvore e a deitavam no local e lançava a ferrovia em cima. Com o correr do tempo eram 40 pontes nesta situação feita com madeira roliça e alinhada em cima. O sul da Bahia é uma região de muita chuva e muito calor o que acelerava o apodrecimento de qualquer madeira derrubada. Ainda tinha um problema, quando a locomotiva estava com o borralho muito pesado ela soltava automaticamente. Às vezes soltava em cima de uma ponte e queimava uma parte da ponte. As condições eram muito precárias.

Fui mais quatro engenheiros. O primeiro engenheiro era meu irmão. Me levou para ajudá-lo e acabou ele vindo embora e eu fiquei sozinho com esses outros três. A gente fazia de tudo para arranjar dinheiro, mas era impraticável. Assim foi até que em 1966, um dia o trem estava tão atrasado que ele chegou numa ponte. Ele deveria passar nesse local à noite, mas ele chegou lá de dia. Ele estava com 196 passageiros. Quando o trem se aproximou e viu que a ponte estava queimada ainda deu tempo de parar. Se fosse à noite possivelmente ele não pararia. Eu fui mandado para lá tinha dois anos de formado. Então eu, um engenheiro novo, me comprometer com um acidente desta ordem eu fiquei apavorado. Dei um rádio para o meu chefe dizendo que a partir daquele dia nenhum trem rodaria mais na Bahia e Minas sob a minha responsabilidade. Me chamaram para conversar com o governador. Estou salvando a minha responsabilidade. Qualquer coisa que acontecia na Bahia e Minas eu era o responsável. Se o pagamento atrasava eu era o responsável. Se havia uma punição lá eu era o responsável. Imagina eu ser responsável por um acidente desta ordem? Eu fiquei em pânico.

Me perguntaram se eu faria um relatório a respeito. Então, cheguei em Teófilo Otoni, peguei um fotógrafo bom e nós viemos de Caravelas até Teófilo Otoni tirando retratos dessas provisórias. O estado de podridão, de carência era fantástico. Foi trazido para o governador e concluíram que não tinha condições de recuperar.

O estado da ferrovia era crítico. Não existia manutenção. Ferrovia para transportar passageiros aqui no Brasil é inviável. O prejuízo dela era muito grande. Era um estrada de ferro independente que ligava duas regiões relativamente pobres. Acabou a madeira e a firma francesa vendeu a ferrovia para o governo.

Antes de fechar a estrada de ferro foi mandada daqui de BH uma equipe para estudar a viabilidade de restaurar essas provisórias. Isso foi estimado na época em 40 bilhões de cruzeiros. Era jogar muito dinheiro fora. Resolveram fechar mesmo.

Essa equipe foi mandada quando?

Foi em 1966. Depois que pedi para fechar a estrada eles mandaram essa equipe lá com base no meu relatório.

O sr. enfrentou resistência de funcionários ou da comunidade por ter parado o tráfego?

Eu enfrentei porque o Coronel Gontijo me mandou que eu saísse ao longo da linha explicando o por que do fechamento. Lá no Sul da Bahia o pessoal me rodeou e queria me dar uma surra porque eu era o culpado. Eu estava com um investigador do DOPS, armado que disse assim: “Conversa é com o Dr. Luiz. Briga é comigo.” Aí o pessoal desfez. Não teve muita resistência, mas o povo não me aceitava. Eu chegava numa roda, eu falava quem era e saíam acintosamente de perto de mim.

Muitas firmas viviam em função da arrecadação de vendas para a Bahia e Minas.

O sr. encontrou problemas sobre corrupção na estrada?

A estrada de ferro foi vendida para o governo porque não tinha mais madeira para derrubar e era independente e muito longe da administração central que era o Rio de Janeiro. Montou-se lá uma corrupção violenta. Foi mandada para lá uma comissão de inquérito que botou na rua muita gente. A roubalheira lá era um troço seríssimo.

O sr. tem algum exemplo?

Quando cheguei lá acabei com isso tudo. Separei todo mundo. Botei para trabalhar só gente que conhecia. Eu era forte, estava com ordem do governo federal. Era roubalheira de toda natureza. Concorrência pública para fazer pequena obra que tinha superfaturamento, desvio de pagamento. Funcionários que não existiam mais e continuavam recebendo. Quando cheguei lá em 1965, a estrada de ferro tinha 1712 empregados mal acostumados.

Como os trabalhadores foram aproveitados?

Com a notícia da extinção, recebi a instrução de pegar os funcionários e mandá-los para onde eles queriam ir. Com isso comecei a desmobilizar a ferrovia. Tirei oito mil funcionários e familiares. Foi um serviço fantástico. O pessoal já saía de lá transferido para uma determinada área da regional de BH. Sul da Bahia, por exemplo, eles tinham que sair de ônibus até a ponte queimada, pegava o trem do outro lado e chegava até Teófilo Otoni. Lá eu fazia o pagamento deles e botava dentro de um ônibus e eles tinham que chegar em determinado horário para daqui pegar o trem para ir aonde eles queriam. Não poderia nunca haver desentorno desses transportes. Porque ficaria na estação de Belo Horizonte duzentas pessoas. Como resolveria alimentação e hospedagem? O pessoal saía lá da região para Teófilo Otoni, onde pegava um ônibus que vinha para Belo Horizonte e pegavam os trens para os locais de transferência. Foi um trabalho maluco. Mas toda vida deu certo. Graças a Deus.

Quem eram os outros engenheiros que trabalharam na equipe do senhor?

Edson de Araújo Queiroz, Alfredo Domingos JR., Aloísio Silva Ladares Bahia. Meu irmão veio só para me apresentar e voltou logo.

O diretor que vocês substituíram foi o Lélcio Garcia Porfírio?

É. Era um rapaz novo que tinha pouco conhecimento de ferrovia que puseram lá não sei porquê.

Qual foi o destino do material rodante?

A ferrovia tinha 582 km de linha e nunca tinha sido vendido sucata dessa ferrovia. Então desmontei essa estrada de ferro, sou muito cuidadoso. Vim desmontando a estrada de ferro a partir de Ponta de Areia. Colocava pessoas para andar por volta para recolher todo material que era sucata para mandar para a Manesmann. Foi tudo vendido para a Manesmann. Eu piquei 44 locomotivas à vapor para mandar para a Manesmann.

Como é picar uma locomotiva?

Desmonta ela toda com maçarico. Mas é preciso falar o seguinte: coloquei pessoas de confiança nessa época e tudo que era pedaço de bronze, latão, chumbo e cobre, mandei para BH 64 toneladas desse material. Tudo já fundido em tarugos e numerado para evitar desvio. As carretas que transportaram esse material vieram em comboio com guarda de pessoal do exército para evitar roubo. Era material caríssimo. Através da EF Vitória Minas tirei 57 vagões carregados de material da EFBM. As máquinas todas devidamente embaladas. A sucata ... pensa aí ... são 582 km de trilho ... para avaliar o volume é isso multiplicado por dois porque são dois trilhos e multiplicado por 25 que era o tipo de trilho de lá. Ao lado disso tinha os pregos, as arruelas, os parafusos, as talas de unção. Foi mandado uma fábula de material para a Manesmann. Isso tudo foi muito controlado. Foi feita uma concorrência aqui em BH para uma empreiteira transportar o material da região de Teófilo Otoni para BH. Quem ganhou foi a transportadora Ramos. Ela deu o preço de 23 cruzeiros por quilo para fazer o transporte. No contrato pedia que tinha que ter frota própria. Na época verifiquei que eles não tinham frota própria. Com isso consegui cancelar o contrato e eu mesmo passei a transportar através do retorno de veículo vazios do Norte do Brasil. Ficava na Rio Bahia, de noite, com lanterna, pedindo para os motoristas que vinham vazios carregarem o material. Foi uma coisa maluca, dia e noite carregando. Os trens chegavam com os trilhos, eu picava os trilhos, carregava em caminhões. Nunca tive um problema de estrago de caminhão.

Aqui na Manesmann ficava um funcionário da rede, da SR-2, que recebia o caminhão e conferia tudo. Se for calcular o volume de toneladas de sucata é uma loucura. As locomotivas pesavam 44 toneladas cada uma, além do mais catei sucata em todo canto. Por exemplo, dentro do rio Mucuri, uma certa época caiu uma locomotiva com vagões de sal. Eles tiraram a locomotiva e deixaram os sete vagões de sal. Muitos anos depois fui lá ainda tirei o que sobrou lá dentro. Bolei impressos para o controle que, modéstia a parte, foi maravilhoso.

O processo de erradicação começou em Ponta de Areia e terminou em Araçuaí?

Na época que foi mandado iniciar o arrancamento existia uma firma em BH que cuidava do arrancamento de linhas chamada RODOCAR. Essa firma com ordem daqui de BH foi à Teófilo Otoni, me pegou e nós sobrevoamos a linha por cerca de seis horas. Fizemos uma reunião em BH onde o pessoal da RODOCAR disse o seguinte para o coronel Gontijo: “o arrancamento de Ponta de Areia a Teófilo Otoni é o filé e de Teófilo Otoni até Araçuaí é o osso.” Aí o coronel respondeu assim: “Então você vão ficar com o filé e de Araçuaí a Teófilo Otoni fica a cargo do Luiz Eloy” E eu arranquei. Bolei um sistema para arrancar. Modéstia a parte, eles arrancavam uma média de 100 metros de linha por dia com o sistema deles. Eu arrancava 1.200 metros de linha por dia. O sucesso desse sistema que boleei foi tão grande que eles mandaram para lá um diretor para ver o que eu estava arrumando.

Quantos trabalhadores para fazer isso?

Mandei o pessoal todo embora e contratei gente particular para fazer o serviço. A medida que o arrancamento ia andando, eu ia contratando gente da região. O trabalho deles era simples. Era só arrancar os pregos, jogar dentro do vagão, arrancar o trilho, separar e botar no trem. Era muito fácil.

Funcionários da estrada ainda existiam? Chefes de estação, telegrafistas?

Teófilo Otoni é 376 (km) e lá em Araçuaí era 582 (km). Então esse trecho todo eu mantinha as estações funcionando que era para liberar os trens com a sucata que descia para Teófilo Otoni.

Tem uns fatos curiosos. Eu tenho conhecimento sem ser presunçoso que outra pessoa não faria o que eu fiz. Eu boleei esse sistema e o diretor que foi lá avaliar o andamento do serviço, chamado João Batista, ficou tão encantado que ele autorizou que eu desse alimentação para esse povo. Aí o rendimento melhorou mais ainda. O sistema que boleei, modéstia parte, era incrível. Simples, com os recursos que tinha, mas era maravilhoso. Possibilitou um desenvolvimento muito grande.

Em quanto tempo foram arrancados os trilhos?

Eu comecei em 66, não sei o mês. Em 68 eles me tiraram de lá. Quando estava terminando o meu serviço me tiraram de lá sem me perguntar, sem ordem de nada. Me trouxeram para cá e me deixaram encostado aqui. Isso aí é outra coisa.

Saiu de Teófilo Otoni, da BM, uma fábula de sucata. Uma sucata de primeira, porque o aço para ser bom tem que ter uma parcela de sucata. A sucata que veio da BM era tudo aço polonês. Isso aí foi um aproveitamento maravilhoso. Outra coisa. Os dormentes reaproveitáveis nós trouxemos também.

FIM DO LADO A:

INÍCIO DO LADO B:

O maquinário daquela região era todo importado, coisa muito boa.

Tinha uma hidrelétrica em Ladainha...

Tinham duas hidrelétricas. A de Ladainha e de Teófilo Otoni. Quando cheguei lá já existia.

O material da oficina também foram para a Manesmann?

Não. O maquinário e o mobiliário foi todo reaproveitado. O maquinário todo importado, muito bom, foi tudo mandado para as instalações da SR-2 em BH.

Em 1949 há um Guia de Horário da EFBM que tem um texto da diretoria que apresenta um esforço de fazer ligações da estrada com Monte Azul, na Leste Brasileiro, ou com Valadares na Vitória Minas para tentar dar uma arejada e conseguir carga, uma interligação que desse um outro ritmo para a estrada. Isso na época do sr. não foi cogitado?

De jeito nenhum. Não existia mais essa idéia. Eu falei com você que ela era uma estrada independente com uma fiscalização muito precária porque o escritório central dela era no RJ. Ficaram donos de si. Político você sabe como é. Aprontou uma roubalheira que era uma tragédia.

Tinha um tal de Aécio Cunha que quis enfiar a mão lá mas não recebeu boa acolhida, então ele desistiu.

Pensando o período de ditadura, houve algum tipo de perseguição a comunistas na estrada? Existiu algum tipo de problema?

Eu estive sujo, ou estou sujo no SNI, porque uns caras de Teófilo Otoni que não simpatizavam comigo por causa da minha função, disseram que eu era muito severo com o pessoal da BM porque eu era de Diamantina e a Revolução tinha perseguido muito o Juscelino que era de Diamantina. Mas isso é papo furado. Eu cheguei lá e era severo porque era novo e fui lá para tentar evitar aquela roubalheira. Não podia ser muito manso senão eles me dominavam. O negócio era sério. Tive algum tempo lá com um investigador do DOPS me dando cobertura porque eles tentaram me matar duas vezes. Um dos casos foi na minha porta, um ferroviário apareceu só de calção e me desafiava para sair e brigar com ele. Quando saí para encontrar com ele, a minha sorte foi que vinha um contínuo que trabalhava para mim. Quando ele enfiou a mão no calção e tirou o revólver e me deu o tiro o contínuo voou em cima dele e desviou o tiro para cima. Da outra vez foi uma tentativa de emboscada no Sul da Bahia, mas não deu em nada. Estavam me esperando para me matar, mas o pessoal interferiu e não foi adiante.

Os outros engenheiros também sofreram esse tipo de ameaça?

Os outros ficaram comigo muito pouco tempo. Fiquei muito tempo sozinho. O Alfredo Domingos JR. Era um sujeito esquisito, reclamava de tudo e acabou sendo transferido para BH, o Edson de Araújo Queiroz foi eu que pedi a volta dele para BH, os procedimentos dele não estavam me agradando. O Aloísio Silva Ladares Bahia foi muito infeliz na administração dele em Ladainha, andou batendo em filho de ferroviário, o pessoal juntou e bateu nele e veio embora e fiquei lá sozinho ajudado com os funcionários que vieram daqui para me ajudar que eram dois.

Como era o seu cotidiano em Teófilo Otoni?

Quando comecei a arrancar linha passava às vezes 15 dias sem ir em casa. Minha esposa tinha certeza de que ia sair de lá viúva que meu trabalho era muito ingrato, arrancar linha.

Levou a família para lá?

Fiquei quatro anos e meio lá, era recém-casado não podia deixar minha esposa para trás. Tenho um filho que nasceu lá. Para você ter uma idéia a região de Araçuaí é uma região muito seca, tinha lugares que tinha que providenciar água para o pessoal trabalhar. Andava com um jipão que eles mandaram para mim procurando onde é que tinha água. Foi um tempo de muita luta.

Quando chegamos lá existia uma lenda que em determinado km existia uma pedra muito preciosa debaixo da linha. Quando comecei o arrancamento de Araçuaí para Teófilo Otoni, num dia dos pais, que fui passar com a família em Teófilo Otoni, me procurou um senhor. No Domingo: “ó Dr. Luiz, o senhor tá vindo arrancar a linha. Se o sr. parar onde está por três dias sem passar nada lá o sr. ganha ...” é difícil de saber, só sei que era uma fábula de dinheiro se eu suspendesse o arrancamento da linha por três dias. Aí chamei o advogado da estrada, botei esse homem para fora de casa como se põe um cachorro porque tentou me subornar. Chamei o advogado da estrada para assistir a conversa.

E eu vim com o arrancamento de linha. Quando chegou no ponto onde possivelmente haveria a pedra nós passamos um rádio para BH, chamei o coronel (Júlio Gontijo) para avisar que eu estaria me aproximando do local onde estaria a pedra. Aí ele me perguntou: “Você já fez prospecção no lugar?” eu disse que não e ainda brinquei com ele dizendo que era engenheiro ferroviário e não minerador. “Luiz, só existe conversa?” “Só existe conversa, mas conversa muito séria” “Pois estamos na área de suposição. Esquece disso e cuida da sua obrigação.” Quando aproximei do local onde estaria a pedra deixei três trabalhadores tomando conta da composição e fui para Teófilo Otoni. Era pertinho. Na segunda feira cedo, antes de sair para ver o serviço lá, BH já tinha mandado um rádio dizendo que a conversa que surgiu lá era de que eu tinha roubado a pedra para mim, que era para eu esclarecer. Peguei o auto de linha com minha guarda. Quando cheguei lá, um preto velho que morava no alto que era próximo a hidrelétrica de Teófilo Otoni. “É Dr. Luiz, o sr. perdeu a farra da noite. Teve pá carregadeira, teve caminhonete, teve guincho. Esse pessoal se divertiu à noite aí. Pena que o sr. não veio ver. Realmente tinha uma cratera enorme com sinal de pneu, escavação debaixo da linha e o que tinha ali foi levado. Não sei o que era. E a conversa em BH era de que eu tinha tirado a pedra e estava rico.

Pareceram índios na época do sr.?

Não de jeito nenhum.

Como era a relação com os coronéis da região?

Me acolheram muito bem. Os fazendeiros compreendiam que eu estava ali cumprindo ordens. Aquela região toda, principalmente de Carlos Chagas para baixo é região de muito gado. Dava mais gado que no sul do Brasil. O volume de gado era tão grande que existia um tal de França que tinha um fazenda de búfalo. As fazendas lá pareciam fazendas americanas, com as casas e o hangar do lado. Aviões novos. Uns dois fazendeiros da época da erradicação me procurou se eu vendia para eles as pontes. Não posso arrancar ponte porque ponte é de utilidade pública.

O gado não seria uma carga preciosa para a ferrovia numa tentativa de recuperação dela?

Pensa o seguinte. O estado da ferrovia era muito precário. Não tínhamos gaiolas para transportar o gado. Poderia vir a ser uma carga preciosa, mas devido ao estado da linha e a falta de gaiolas não havia como transportar esse gado. O transporte não era confiável.

Todo processo de erradicação vem junto com a proposta de substituição imediata da ferrovia por rodovias. O sr. presenciou esse processo? Isso aconteceu?

Olha. Para substituir a ferrovia... A ferrovia era o meio de comunicação de muita gente vizinha. Eu tive notícia, porque já tinha saído de lá, de que no lugar da linha foi construída a chamada rodovia do boi em direção ao sul da Bahia. Com o arrancamento da linha teria que ser feita uma estrada que atendesse a região e a linha telegráfica seria entregue ao Correio para continuar operando para possibilitar a esse povo um meio de comunicação. O telégrafo foi mantido funcionando nas estações.

Como ficou o patrimônio da ferrovia?

O diretor da RFFSA era maçom. O patrimônio imobiliário da Bahia Minas em Teófilo Otoni era muito grande, tinha até um hospital. Era o melhor hospital da região. Isso foi tudo entregue para a Maçonaria. Os imóveis de Teófilo Otoni que eram os mais valiosos passou tudo para a mão da Maçonaria.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 10

17/12/2002 - Betim

Maria da Conceição Pereira

Dona de Casa - Viúva de ferroviário (telegrafista e chefe de estação)

Natural de Araçuaí

Tempo estimado: 60 min.

Assuntos relevantes: cotidiano, versões sobre o fim da estrada, literatura, o drama do fim, exemplos de corrupção, reiteração do discurso estatal.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Eu tenho muitas lembranças. Porque meu marido trabalhou lá. Quando casei, a viagem de núpcias foi feita na Bahiminas. Jaime foi trabalhar em Queixada de agente substituindo o agente de lá que estava de férias. Então nós aproveitamos para ir para lá. Depois tive meus filhos nas estações onde Jaime estava trabalhando, tinha muitos amigos, gostava demais da turma toda, Era um pessoal muito amigo, muito calor humano. Muito pobre, a região muito pobre, os empregados também. A Bahiminas era uma estrada que não pagava bem aos funcionários/ferroviários. Tinha um serviço que se chamava obras novas que ficavam até um ano sem receber pagamento. Mesmo assim era muito bom, era uma região boa, só o trem atrasava demais nas viagens. Você saía de Ladainha a Araçuaí tinha que levar a panela com o mingau do neném se tivesse o neném na época porque podia o trem parar e você tinha que fazer a mamadeira com fogo recolhido os gravetos no leito da linha e fazer a mamadeira porque podia ficar até um dia o percurso de Ladainha e Araçuaí.

Lembro de quando morei em Brejaúba, era um lugar que só tinha as casas de turma. Nós morávamos numa casa de turma que era um posto telegráfico. Meu marido era telegrafista e agente deste posto. E vendia os bilhetes que a gente chamava “partu”. Era o bilhete partido. Era destacado do cupom e preenchido para o destino que a pessoa ia. Eu até fiz uma festa de natal na época em que morava lá. Eles não conheciam festejo natalino. Então eu programei o festejo natalino com a turma toda e cotizamos lá e fizemos uma ceia na frente da estrada, colocamos as lanternas na frente das casas, à meia-noite o sino tocou, o sino que chamava os garimpeiros para o serviço. O feitor usava o sino para chamar os garimpeiros que trabalhavam na conserva da estrada.

A senhora fez a festa para quem? Só para os garimpeiros ou para os moradores de Brejaúba?

Tinha o fazendeiro que tomou parte também, que era o dono das terras onde ficava a estaçãozinha, era o Sebastião Pereira. Não tinha festa, não tinha nada. Fiz a festa para os garimpeiros e para a família dos garimpeiros. E foi muito boa. Quando sai de lá eles até choraram porque não iam ter mais festa de natal. Lembranças boas.

Lembranças como Ladainha. A turma lá era muito boa, muito unida. Tive uma filha lá. Tive um problema de febre puerperal e fui assistida por elas, a solidariedade das outras mulheres de ferroviários. Tinha um médico lá, o Dr. José Reis, mas não tinha enfermeira que era substituída pelas próprias esposas de ferroviários. Estive em Helvécia. Era muito bonito.

Tinha assistência médica a EFBM?

Tinha uma assistência médica. Chamava Caixa de Aposentadoria e Pensões, CAP. Essa caixa de Aposentadoria tinha médicos. E tinha também uma associação de ferroviários que tinha médicos. As farmácias mesmo eram da associação da Bahiminas que forneciam os remédios para os filhos, esposas de ferroviários que estivessem doentes, compravam os remédios através da associação. Organizada por

ferroviários mesmos. Cotizaram e fizeram a associação. Tinha os médicos da casa que eram bons médicos que eram lá de Teófilo Otoni e aqui em BH se havia a necessidade de vir tinha os médicos da CAP em BH. Antes de serem todos incluídos no INPS, tinham diversos institutos como esse dos ferroviários.

A senhora se casou quando?

1944. Dezesesseis de junho de 1944.

Quanto tempo a senhora morava nos lugares?

Morava um ano, dois, três... Em Ladainha eu morei quatro anos, em Schnoor três anos, Brejaúba uma ano, Caporanga morei dois, Helvécia morei um ano. Sempre assim. Mas nosso ponto de apoio, a gente falava até que era adido. A estação de Araçuaí, porque qualquer coisa a gente voltava de novo para Araçuaí. Era o ponto nosso de partida. Fomos para Queixada, voltamos para Araçuaí, Brejaúba voltamos Araçuaí, Caporanga voltamos Araçuaí, Ladainha, Schnoor depois Araçuaí e de lá foi quando acabou a Bahiminas e de lá nós viemos para Betim.

A senhora conheceu seu marido em Araçuaí mesmo?

Em Araçuaí mesmo. Ele trabalhava na estação da Bahiminas como telegrafista. O agente na época que Jayme foi para lá se chamava José Isidoro Lopes. Era um nortista, alagoano.

Como era a transferência dos funcionários?

A transferência acontecia por uma necessidade da estrada ou pedido do funcionário. Meu marido foi transferido de Araçuaí para Helvécia por pedido dele. E quando veio de Helvécia para Ladainha foi a pedido, porque minha filha adoeceu em Helvécia e lá não tinha tratamento médico. Então a gente veio para Teófilo Otoni, depois para voltar para lá era perigoso pois ela teve impaludismo. Nós fomos para Ladainha porque tinha assistência médica.

Como era o dia-a-dia como esposa de ferroviário?

A gente marcava pela... o Domingo não porque não tinha trem, mas no Sábado você ficava sempre esperando o trem passar. Muitas vezes a casa do agente era na própria estação. Então tinha aquele movimento do povo que vinha pegar o trem, despachar alguma mercadoria e ficava aquele movimento. Você ficava envolvida com aquilo, você passava o dia envolvida com aquilo, você esperava o trem passar para poder voltar à sua rotina. A maioria das vezes você ficava envolvida mesmo com o pessoal que vinha, passava um conhecido, cumprimentava, conversava, sempre se envolvia muito com o movimento dos trens. O tempo era marcado pelo trem. Era muito engraçado que o povo chamava o trem de "horal".

Era comum mesmo, sempre estava atrasado o trem?

Sempre estava atrasado. Muito difícil mesmo. Tinha um trem que era chamado expresso. Ele chegava às quartas-feiras. Esse trem era o que não atrasava muito porque ele quase não parava nas estações e também não parava para refeições, as refeições eram feitas dentro do trem.

Era o trem de Quarta-feira que saía de Teófilo Otoni às 6 horas da manhã e chegava às duas da tarde em Araçuaí. Mas na maioria dos casos o trem atrasava. O trem levava às vezes até dois dias de Araçuaí a Teófilo Otoni ou vice-versa. Mas os maquinistas tinham muitos amigos às vezes o trem parava até para um. Não tinha parada naquele trecho. Mas era um fazendeiro amigo do maquinista o maquinista parava para ele descer do trem para ir para a fazenda dele porque tinha muita fazenda na margem da linha. Aí atrasava um pouco. Teve uma época que minha filha morava em Caporanga. Minha filha adoeceu, foi logo no princípio, minha segunda filha, meu primeiro foi um homem. Jayme pediu substituto e eles não mandaram. Jaime fechou a estação e nós fomos de "trole" para Teófilo Otoni. De Caporanga à Teófilo Otoni de "trole" com Maria Eulália passando muito mal. Uns 20 Km de "trole".

Seu marido foi punido por isso?

Não teve não. Só falaram que nunca uma estrada de ferro se fechou a estação e o agente saiu levando a chave no bolso. Era inédito. Mas tinha necessidade de sair porque não tinha médico.

As regras da EFBM eram muito rigorosas?

Não era tanto assim. Era bem como eles falavam assim que a Bahiminas era uma mãe carinhosa. O ferroviário falava isso. Não tinha muita punição, mesmo que ele fizesse alguma coisa errada ele não era punido. Podia suspender um dia ou dois. Era uma mãe carinhosa que estava sempre perdoando os erros. Havia muito desvio de verba, de material. Quando acabou a Bahiminas eles dizem que sobraram dentro da oficina cento e tantos envelopes de pagamento de fantasmas. Não é de hoje a corrupção. O número de funcionários era maior do que a necessidade da estrada.

Tinha atraso de pagamento?

Era freqüente. Tinha as obras que chamavam de “obras novas”. Eram obras que começavam... trechos mesmo da estação... tanto que teve uma variante que iam fazer num trecho de Helvécia a Juerana. Então esse trecho, nós fomos para lá, já tinha muito tempo eles tinham começado não chegava a três km de variante. Acabou a estrada sem acabar o trecho. O trecho ficava sem ter verba que muitas vezes era desviada, devia ser, ninguém sabe. E tinha também o atraso. Os funcionários de “obras novas” ficavam sem receber o pagamento até um ano. E mesmo o de carreira como meu marido que já era efetivo na estrada, ficavam um mês, dois sem receber o pagamento, depois eles começaram a regularizar mais. No princípio demorava muito.

Chegou a ter greve no período que a senhora viveu na EFBM?

Não, mas antes teve uma greve foi no trecho antes de chegar em Araçuaí. Mas dessa aí não posso falar muito porque eu não vivi nessa época lá. O líder dessa greve se chamava Antenor de Aragão Gonçalves. Ele tem um filho em Araçuaí, Ubirajara Brasil. Ele teve um bocado de mulher.
A sra. soube dessa greve...

Dos comentários que eles faziam. Ficou na história dos funcionários essa greve. Tanto que eles falam que quando a Bahiminas acabou, ela acabou depois de 64, em 66, que talvez... porque existia em Caravelas uma base aérea que foi feita durante a guerra para os americanos. E se tivesse uma guerra civil a estrada poderia servir ao interior do Brasil porque ela poderia receber reforços, por exemplo, do Leste Europeu. Eles achavam que era o socialismo, o comunismo que estava por detrás de Jango, João Goulart. Então eles acham que a Bahiminas tinha acabado por essa razão. Foi um golpe de interesse deles de acabar. A base aérea não recebeu mais aviões, acabou o movimento, não sei se ainda existe a base aérea e a Bahiminas também recebia navios, que naquela época a mercadoria ia de navios para Caravelas e o trem levava até o interior de Minas. Teve comerciante de quebrar por falta quando começou a falhar o trem de carga, de não carregar mercadoria e um negociante em Schnoor mesmo, um alto negociante, a mercadoria ficou toda nos armazéns de Caravelas sem eles mandarem a mercadoria para o seu destino, deteriorou toda, foi preciso jogar fora. Além dele pagar a mercadoria, ainda pagou o armazenamento e quem ficou de jogar fora a mercadoria. A Bahiminas funcionava muitas vezes assim, precariamente.

Por que terminou a estrada de ferro?

Eles falam por causa da corrupção, da ineficiência, não era eficiente a Bahiminas. A verba que era destinada a Bahiminas não tinha reposição nenhuma quase. Havia uma aplicação do dinheiro sem retorno, não havia lucro.
Muita gente acredita que talvez seja um golpe militar.

Tinha a presença de comunistas na EFBM? Células do PC?

Não sei se tinha células. Tinha comunistas com jornal e tudo. Eu mesma recebi muito jornal comunista.

Feito por funcionários da estrada?

Não. Vinha para ser distribuído. De Teófilo Otoni. Tinha o Nestor Medina mesmo que era ativista e ferroviário. Antes de 64 havia muitos.

Uma das versões que escutei sobre o fim da EFBM foi devido a presença de comunistas. A sra. ouviu falar isso também?

Não ouvi isso. Pode ser por conta de que podia receber reforços de fora se tivesse uma revolução socialista poderia receber. A base aérea poderia ser servida pelo Leste Europeu e também havia o porto de Caravelas que podiam atracar navios. Eles falam que foi um golpe militar por essa razão. Porque havia mesmo comunistas.

A sra. falou de JK...

Quando começou as estradas de ferro a não ter eficiência que era necessária para continuar, foi porque ele começou a fazer as fábricas de caminhões, abrir rodovias. O governo de Minas era Energia e Transporte, o binômio de Juscelino K.. O caso dele era o transporte, mas não era o transporte ferroviário. Era o transporte rodoviário.

Durante o governo dele em Minas o transporte ferroviário foi prejudicado?

Foi prejudicado no Brasil todo e depois de 64 a quantidade de estradas que foi acabando e que está acabando até hoje. Enquanto em outros países o transporte ferroviário é o transporte principal, no Brasil acaba o transporte. Madeira-Mamoré foi feita com sangue dos que trabalharam lá.

Os ferroviários da Bahiminas tinham sindicato?

Quem pode te dar mais informação é seu Epaminondas Cajá.

A estrada tinha importância para a região?

Tinha um importância muito grande. A região servia aquele trecho de Caravelas a Araçuaí e tinha aqueles que trabalhavam, pequenos comerciantes que se serviam da estrada para levar as mercadorias. Tanto que quando acabou a Bahiminas muita gente mudou da região. E atrasou muito. Agora que dizem que a região está melhorando.

Tinha muita ineficiência mesmo a Bahiminas. Porque, por exemplo, no caso de estudos. Só tinha o primário. Tinha o SENAI que funcionava em Ladainha. Era uma escola profissionalizante muito boa.

A sra. pegou o cinema em Ladainha?

Peguei. Eu falo do cinema aqui nesse conto meu. O cinema era dos ferroviários. Passava bons filmes.

Que filmes passava?

Passou "Luzes da Ribalta". Assisti a muito filme brasileiro... O Cangaceiro, Luzes da Ribalta que é de Chaplin, Vendaval, um filme sobre Castro Alves, muito bonito. Filmes baseados em romances de Jorge Amado... O preço do Pecado, Veneno Lento, tinha Oscarito, Mazaropi... filmes mexicanos, americanos. O cinema funcionava num prédio feito de madeira. Depois que acabou fizeram por lá uma boate que se chamava Caixotão!

Os eventos que tinham em Ladainha eram todos nesse prédio do cinema. Era muito bom. Era melhor ainda porque não tinha que pagar, a não ser que não fosse ferroviário. Mas quem fosse ferroviário era descontado na folha de pagamento. Então meu irmão morou comigo lá em Ladainha e não perdíamos uma sessão. A gente chamava os bilhetes de entrada, os ingressos de "boró".

Porque quando eles estavam construindo a Bahiminas, o povo que construía pagava mal os trabalhadores da construção. Era a troca de feijão e açúcar. Foi quando começou a ter açúcar cristalizado em Araçuaí que não tinha. Traziam o açúcar para vender aos que trabalhavam na construção da estrada. Quando

eles precisavam de dinheiro eles davam um cartãozinho com um valor. Mil réis, duzentos réis, quinhentos réis... e chamava de “boró”. Então eu mais Raimundo chamava o ingresso de “boró” porque nós comprávamos o ingresso para descontar no pagamento que era o que acontecia com o “boró”. O negociante recebia o “boró” e descontava no pagamento.

Qual era a relação dos coronéis com a estrada?

FIM DO LADO A

LADO B:

Havia desvio de lenha. Havia os metros de lenha eram aumentados na hora de receber o pagamento. Para o fazendeiro, para o que trabalhava no *trem de lenha* havia corrupção. Para o fazendeiro, a terra era servida pela Bahiminas, não deixava de ser um benefício para a fazenda. Quando fazendeiro vinha para a fazenda, o maquinista até parava o trem para ele descer.

Ficção baseada na transferência dos funcionários depois do fim...

Foi nos últimos dias do ano de 1968 que um trem de lastro como é chamado uma locomotiva com pranchas, saiu da estação de Araçuaí levando os últimos garimpeiros, homens que trabalhavam na conservação da estrada. Deixavam a cidade como levas de fugitivos. Levavam seus poucos pertences, coisas de pouquíssimo valor. Era a ordem do último diretor que todos os trabalhadores daquela estrada tinham que sair de qualquer jeito. Muitos com filhos doentes sem dinheiro, coisa peculiar àquela gente que recebia um salário de fome. Um dos garimpeiros estava em pior situação. Sua mulher abortara aquela noite mas a ordem era severa. Você vai ou perde o emprego. Que fazer? Sair assim e levar sua mulher naquele estado? Vamos rapaz! Você sabe que vocês são como animais. Uma mulher não precisa dessas delicadezas. Que importância tem que ela suba numa dessas pranchas que nelas não tem nenhum conforto e nem lugar para sentar, nem cobertura... O importante é que você cumpra a ordem do chefe. Se vier uma chuva... que vocês molhem. Se o sol estiver forte, que peguem fogo as suas cabeças, mas não adianta. Tem que partir agora, já nem pensar em outra alternativa. Para vocês pobres garimpeiros, considerados a classe ipisilone (Y) – *referência a Aldous Huxley* – na estrada sempre foi assim. Vocês às noites sem dormir porque houve um descarrilamento ou porque a chuva levou trechos enormes da estrada. Ou mesmo um raio tenha caído e jogado uma montanha de terra no leito da linha. Para vocês sempre sobrou o pior, chuva sem agasalho, sol sem proteção, mal alimentados e mal vestidos.

Agora chegou mais uma vez uma ordem que vocês vão cumprir sem admitir recusa. O coração está partido. Vão lhes tirar a última alegria. Pois vocês eram daqueles lugares ali nasceram e cresceram. Amaram e ali nasceram seus filhos. Aquela terra fazia parte do seu sangue. Por ela vocês dariam tudo. Ali ficava o irmão, a mãe velhinha, por isto era tão duro partir. Mas tinha que atender ao patrão, pois sem aquele emprego como iriam viver aqueles pobres diabos? Então pegam os filhos, a mulher sã ou doente, os poucos trastes, sobe naquele trem... se chover você seca quando o sol despontar e assim foi aquele quadro assolador, quando me vem a memória aqueles dias ainda lembro do trem saindo da última estação daquela ferrovia, uma sanfona tocando e aqueles homens com os olhos cheios de lágrimas cantando um dos versos populares... *“adeus Corina que já vou me embora levo pena deixo pena nas asas da siricora”*. No topo a bandeira nacional tremulava. Fez lembrar-me dos versos de Castro Alves:

Existe um povo que a bandeira empresta para cobrir tanta infâmia e covardia.

É que a estação nunca foi inaugurada! Porque o trem chegou para depois ser inaugurada. Depois o ministro Mendonça Lima que era o ministro da Viação ficou de ir para lá inaugurar e nunca foi e os trens continuaram sempre funcionando, veio o agente, tomou posse da agência e não teve inauguração. Só quando foi lançada a pedra fundamental da estação é que teve uma festa. A estação foi construída por um português, Manoel Belo.

A sra. acompanhou a construção da estrada de Queixada a Araçuaí?

Não. Quando começou em Queixada eu estava bem pequena ainda. Queixada, depois o trem começou a chegar em Schnoor, depois o Graça e chegou na Várzea dos Perus. Perto de Araçuaí, no Gravatá. O trem parava lá antes de chegar em Araçuaí. O trem ficou parando uns tempos lá e eles construindo a estrada. Agora

a construção da Bahiminas do trecho do Alfredo Graça até Araçuaí esse eu me lembro quando começaram a construir. Levou muito tempo. A estrada levou 100 anos pra chegar de Caravelas à Araçuaí, né? E em pouco tempo eles destruíram ela.

A ponte sobre o Calhauzinho foi construída por russos e poloneses. Tinha o Nicolau, o Alexandre cantavam muito, bebiam... quando o Calhauzinho estava cheio eles desciam o rio cantando e ainda pediram para uma moça de Araçuaí para dar para eles uma cópia de “Sertaneja” e deu para ela uma cópia de “Olhos Negros” que disse que é a canção nacional do coração dos russos.

O Alexandre que era um russo... era um russo branco. Ele ficou morando... era um tipo meio do sangue azul lá da Rússia que veio fugido. Era um tipo muito bonito, muito fidalgo. Andava de robe chambre dentro de casa. Depois o Alexandre morava mais uma mulher de Araçuaí e depois ele deixou essa mulher e casou com uma mulher que se chamava Maria e passou a ser funcionário da Bahiminas e trabalhava na reconstrução de pontes e foi morar em Nanuque, foi lá que ele morreu.

Era um povo muito interessante, muito pitoresco. Eles enchiam a cara e saíam caminhando o Calhauzinho que tinha umas enchentes de repente que ninguém atravessava, o rio ficava cheio. E eles acostumados a nadar, entravam dentro da água e desciam para a zona boêmia da cidade. E voltava por dentro do Calhauzinho até no acampamento de lá da ponte. Ali tinha muita gente que estava trabalhando no leito da linha, construindo a estrada que morava nesse acampamento. E quem dirigiu a construção da estrada até Araçuaí foi o Juvenal Dolabella Portela, do RJ. A mulher dele se chamava Luci e ela que dirigia mais que o Juvenal. Ela montava num cavalo de toda altura e metia o chicote na cara dos empregados se não fizesse direito.

De onde vinham esses operários?

De muitos lugares. Tinha nortista, tinha daqui de minas, baianos, muita gente de muito lugar. Depois que acabou, muita gente ia embora para suas terras como teve gente que foi trabalhar na Bolívia, quando fizeram a estrada na Bolívia, na Madeira Mamoré...

É muito interessante se falar do histórico da Bahiminas.

História do mestre de linha Japiassu....

Tinha muito nortista na Bahiminas. Um dos diretores, o Dr. Wenefredo Portela, era nortista. Então ele protegia o nortista que chegasse de Alagoas, Pernambuco, todos tinham um lugarzinho na Bahiminas.

Eu conheci um na Bahiminas que a primeira vez que eu vi ele era mestre de linha. Chamava Japiassu, não sei o primeiro nome dele. Chegou com uma roupa simples, um tênis que usava antigamente, mas não era esses tênis de moda de hoje não. Era um tênis que eles chamavam “pé de anjo”. Conheci ele quando morava em Caporanga. Passou muito tempo eu voltei a encontrá-lo, já em Helvécia, quando Jaime foi transferido para Helvécia. Eu morava numa pensão porque nossa mudança ainda não tinha chegado. E vinha muita gente, era época de veraneio e chegou um moço e me cumprimentou, bateu no meu ombro e perguntou como estava, mas não dei muita conversa. Com linho, sapato deve ser italiano, uma camisa de cambraia de linho, uma calça de linho, um relógio de ouro, um cordão... todo bonitão, 100% veranista de classe. O ponto de almoço do trem que vinha de Caravelas era Helvécia. E eles gostavam dessa pensão porque D. Isabel era boa cozinheira. Depois que acabou que o trem foi embora eu perguntei para Jaime: “O Jaime quem é aquele moço que me cumprimentou?” Japiassu. Quem te viu quem te vê. Já estava enfronhado na Bahiminas. Eles falavam que desviava o cimento que ia para a construção da represa de Ladainha, era desviado para um depósito dele. Ele vendia cimento. Então, se fosse 400 sacos para a represa, ficava cem na represa e trezentos voltava de novo para o depósito dele. Então ele estava bem de vida. Depois ele foi embora, a filha entrou na Bahiminas como maquinista e nunca entrou numa locomotiva e eles moravam no RJ. Depois que acabou a Bahiminas eles compraram um apartamento no RJ, não sei se na Vieira Souto.

Os ferroviários eram unidos?

Teve uma época na política que um ferroviário era candidato, nós morávamos em Ladainha. O candidato era ferroviário, chamava João Caiô e meu marido era contra a candidatura dele. Meu marido teve que sair, ir para Araçuaí porque ele perdeu a política e começaram a persegui-lo na estrada porque os outros o apoiavam.

Meu marido foi presidir a seção eleitoral de Brejaúba. E lá tinha um eleitor do Espírito Santo. Meu marido caçoava porque o título dele era do tamanho de um papel almaço. Ele falou: “Vota Zinho, vota! Porque com seu título você é brasileiro, em qualquer estado que você chegar você é brasileiro e pode votar”. O Zinho foi

lá e votou. O Zinho também era ferroviário e era namorado de uma lá que apoiava a candidatura do Caiô. E o Zinho pega e vota. Era a urna que ia dar a vitória para o Caiô. Anularam a urna porque votou um eleitor que não era da seção. Era do Espírito Santo.

O candidato que ganhou, o Dr. Artur Hausch (?) ele batia no ombro de Jaime e dizia: “você me deu a prefeitura, Rapaz. Você tem que cair fora mesmo!” E Jaime fez o Zinho votar e sabia que ia prejudicar a urna.

Qual era o partido?

O partido naquele tempo tinha o PTB, o PSD, o PR e a UDN. Eram os partidos mais fortes.

Os ferroviários tinham mais filiação com determinado partido ou era misturado?

Era justamente com o partido do Jango. O PTB. Por isso que falavam que eles estavam envolvidos com o socialismo porque eles eram mais do PTB.

Qual foi o melhor presidente para os ferroviários?

O Jango. João Goulart foi o melhor. Deu um aumento de 110% que eles cortaram e deu só 30% e os 80% estão na Justiça.

O Governo de Jânio e a Bahiminas...

No governo do Jânio começou a valorização. Então isso começou a mexer com a turma da Bahiminas que tinha lá seus movimentos de corrupção começou a ficar com receio e diminuiu mesmo, mas o Jânio foi pouco tempo que ele foi presidente.

Quando ele entrou ele começou a moralizar, foi um outro diretor para a Bahiminas. Para moralizar a Bahiminas. Foi justamente na época que eles falam que sobrou não sei quantos envelopes para funcionários fantasmas. Tinha corrupção muito grande. A Bahiminas acabou pela sua ineficiência. E por esse motivo... desse medo deles da Bahiminas servir como um ponto de apoio no caso de uma revolução.

Trabalhei uma época como enfermeira na Associação dos ferroviários que era particular, organizada por funcionários da Bahiminas. Aplicava injeção, tinha um médico que trabalhava nesse posto. Trabalhei quase um ano. Depois fui afastada porque tinha ganho uma filha, não tinha licença maternidade naquele tempo. Depois adoeci e não voltei a trabalhar mais.

Comentário do conto O Beijo que a Rosa guardou...

É verídico. Quando acabou a Bahiminas, Ladainha era um centro operário, tinha uma oficina onde tinha mais de cento e tantos funcionários. Todos os operários tinham ali a família... era uma grande família, todo mundo muito amigo e tudo.

Quando chegou para acabar a estrada e a notícia, foi um abalo tão grande, eles me contaram em Ladainha, fui lá depois, que ouvia o choro a uma distância de mais de 500 metros. O choro do pessoal que tomou o trem para ir embora. Eles fizeram uma promessa de que se a Bahiminas voltasse eles vinham a pé de onde eles estavam até lá uma capela de Nossa Sra. da Ajuda, lá em Ladainha. Então teve uma mulher que ela não resistiu ao abalo de deixar a casa, de deixar a cidade. Ela morreu em consequência disso. Eu transformei esse caso em conto.

Houve algum movimento para tentar impedir o fim da estrada?

Não houve nada. Foi uma carneirada. Foram passivos demais. Porque foi na época de 1966 e naquela força do regime militar que as pessoas não tinham reação. Eles matavam mesmo as pessoas. Houve muita morte. Você sabe disso.

No tempo da desativação da estrada, o Exército esteve presente?

Não precisou porque ninguém ia reagir. Eles já sabiam que era um ato de força e que se eles fossem contra não tinham como reagir. Não tinha ninguém com condições para reagir, não tinha ninguém preparado para uma guerrilha. Ninguém preparado para uma reação armada.

Então eles receberam passivamente. Só revoltaram assim... ficaram angustiados, amargurados, mas sem movimento de rebeldia. Não teve movimento de rebeldia.

O marido da sra. participou da desativação da estrada?

Quando eles estavam acabando com a estrada, ele que foi o agente de Araçuaí que era a última estação que ofereceu trilho para aquelas prefeituras de perto da cidade. Se queria comprar trilhos para aproveitar. Foi último agente que ficou na estrada, foi Jaime. Até 68.

Que lembrança que a sra. tem de estarem arrancando os trilhos?

O sentimento foi de estar destruindo um patrimônio do país pelo bel prazer, que era uma estrada que servia a dois estados e tinha um movimento grande porque servia e tinham os micro negociantes que usavam a Bahiminas, sentiram falta, muita gente mudou de lá da região. Mas em alguns pontos também foi benéfico depois que acabou. O caso de lá da Bahiminas era de que não havia organização social. Não havia nada social em benefício do ferroviário. O caso foi que saímos de lá, viemos para cá, deu mais condição de estudar, dos filhos estudarem e se ficasse lá não teria condição porque a região é pobre.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 11

18/12/2002 - BH

Orlando Machado Barreto

1942 - 60 anos – Supervisor de Administração – filho, neto e sobrinho de ferroviários Natural de Teófilo Otoni

Tempo estimado: 90 min

Assuntos relevantes: Centro de memória ferroviária; burocracia ferroviária; processo de erradicação; cotidiano; vida funcional.

LADO B: (fita que possui lado A com entrevista com José Alves de Oliveira)

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

As lembranças são as melhores, porque nasci à margem da estrada de ferro, por incrível que pareça onde estava começando o conhecido bairro das Palmeiras e a casa do meu pai, ele era mestre da estrada de ferro, muito conhecido por todos os ferroviários. Então esse bairro das Palmeiras começou a partir da nossa casa. Em 1939-40 e em 42 eu nasci nesse local. Onde a gente, menino é muito levado toda hora você estava pulando igual a um saci pisando em brasa, aquelas locomotivas passava e largava as brasas e pisa daqui corre dali. Isso era muito gostoso e onde minha família foi formada. Tinha uma irmã que nasceu em Caravelas, ali foram nascendo os outros irmãos e tal. Ainda tem nossa casa até hoje lá.

Então a lembrança é a melhor e a amizade que existia. Não tem nada mais gostoso do que você conviver num ambiente onde você trabalha, na ferrovia, em que todos os ferroviários conheciam todo mundo. Era a coisa mais gostosa do mundo. Conhecia os familiares de maneira geral, filhos, esposas, era compadre. “Olha, fulano está doente vamos lá ver o que tem lá, o que está acontecendo com ele”. Acho que o ser humano nunca mais vai ver esse tipo de estrutura. Isso é muito difícil e deixa marcas violentas. Tem dia que às vezes estou em casa e fico revivendo. Às vezes ouço a música aí vejo todos os meus amigos que já faleceram e ferroviários que já faleceram com quem conversava que me viram crescer, eram amigos do meu pai que estavam sempre juntos, reunidos, conversando. Não existe coisa mais gostosa. Uma lembrança muito forte. Aí retrata toda Bahiminas. Até mesmo o pessoal do bairro que não era ferroviário mas era integrado na família ferroviária.

O sr. pode contar um pouco a história do seu pai?

Meu pai é de uma família de Ponta de Areia que é distrito de Caravelas e o meu avô, pai dele, parece que foi ferroviário também e era pescador lá da barra. Eles falavam até o nome da embarcação que eles usavam para pescar. Baleeira ou Baleeiro, barco grande antigo tipo barco de pirata. Eles contavam que fisingavam as baleias e tinha que deixar correr até cansar, depois tinha um cara que já sabia fazer aquilo com perfeição, mergulhava e cortava qualquer coisa da baleia para que ela viesse a boiar depois de cansada. Então era a família dele. Depois ele foi para a Bahiminas. Entrou para a Bahiminas em, não sei se me recordo bem se foi 1918-19 por aí e ficou até 1922, depois ele saiu porque o pessoal de Caravelas. Porque o meio de transporte do pessoal de Caravelas e Ponta de Areia era navio. Só falavam em Rio de Janeiro, não tinha transporte a não ser a ferrovia para ir à Teófilo Otoni. Eles iam muito para o Rio de Janeiro de navio. Parece que o percurso era mais curto. Então ele foi para o Rio e ficou oito anos no Rio de Janeiro. Depois voltou e reingressou na Bahiminas e ficou até aposentar. Aposentou com 36 anos de serviço. Foi muito conhecido no meio ferroviário da EFBM. Era conhecido como mestre Olivo.

Qual era a função dele?

Era ferreiro, mestre de ferraria e comandava a turma de carpintaria. O setor dele, por exemplo, tinha uma carpintaria muito grande. Tinha mais de vinte carpinteiros. Em Teófilo Otoni. Ele trabalhou em Ladainha também. Em 1937 ele veio de Ladainha para Teófilo Otoni e já foi designado como encarregado de turma. Então ele comandava carpintaria, ferraria, turma de funileiros e o pessoal de via permanente que era o pessoal de Turma, era todo mundo ligado a área dele. Por exemplo, a ferraria dele consertava aquelas antigas

picaretas. Não comprava não. Estragava na Turma vinha aquela quantidade imensa. Então na ferraria dele aquilo punha nas forjas, esquentava batia marreta, arrumava picareta, alavanca não sei o quê... Estou fazendo esse tipo de comentário porque em 1951-52, eu entrei em 51 com nove anos na Bahiminas, eu já vivenciava isso e às vezes ele mandava “Vai lá na estação despachar um bocado de...” aqueles parafusos que prendem o trilho numa chapa de ferro. O documento de despacho se chamava “X1” então ia lá com um cara levava no carrinho, despachava na estação para as Turmas de conservação de via permanente. Eram os conhecidos garimpeiros. De tantos em tantos quilômetros tinha uma turma de trabalhadores de linha. Então ele trabalhava nessa área. Mexia com ferraria, carpintaria, funilaria, tinham muitos funileiros, serviço de calha, ele dava manutenção à ferrovia na parte de carpintaria, ferraria. Caixas d’água também. Era o pessoal que trabalhava com ele, os bombeiros, que cuidavam, davam assistência aquelas caixas antigas. Este era o setor dele. Inclusive a primeira locomotiva em 1960, de 59 para 60. A locomotiva diesel da Bahiminas, a 800. Ele fez parte da equipe para ajudar a construir essa locomotiva.

Ela foi construída lá?

Lá em Teófilo Otoni. Tinha um engenheiro que não me lembro o nome. Eu tinha 17 para 18 anos, ele era conhecido como canarinho belga. Ele era muito clarinho, era gringo, cabeça branquinha e coordenava tudo montando essa locomotiva. E se não me falha a memória ela foi montada com equipamentos, motores que a estrada de ferro já tinha. Não sei se era de automotriz e eles conseguiram montar lá a primeira diesel à óleo. A conhecida 800. Ela tinha duas frentes. Modelo meio esquisito mas foi feita lá.

E a história do sr.? Como foi sua trajetória na estrada de ferro?

Foi gozado porque o meu pai, naquela época tinha na estrada de ferro. Era uma estrada de administração direta subordinada diretamente ao governo federal. O pessoal tinha estabilidade. Por exemplo, lá tinha o extra numerado diarista e o extra numerado mensalista que era pessoal efetivo. Tinha o titulado que era um pessoal do segundo grau. Engenheiro era muito pouco tinha um ou dois que comandavam a ferrovia toda. E tinha o diarista, o provisório, o conhecido diarista de obras que era um pessoal que era pago com recursos da própria estrada. Mas tinha muita gente. Então só ficava lá quem não precisava, não tinha compromisso de manter uma verba todo fim de mês para cuidar de si, da família, qualquer coisa. Porque demorava o pagamento a sair. Era recurso da estrada. Às vezes o pagamento desse pessoal ficava três meses, até uma ano sem pagar. Chamava-se provisório, era o diarista de obras. Dentro do diarista de obras tinha plano de taxa, verba capital, verba três, verba especial.... Também o dia que saía era uma festa. A gente enchia os bolsos. Era uma nota violenta. Alguns elementos casados nessa época de quarenta e poucos para cá que pertenciam a essa tabela de funcionários gastava o dinheiro todo comprando na cooperativa. Porque na cooperativa tinha tudo. Fazia um biscate para ter um trocado ou alguém da família cuidava desse aspecto financeiro. Aí que comecei, na tabela de obras porque era fácil. Era só falar com o superintendente que era o Dr. Portela e incluía a gente na folha de pagamento que era o diarista de obras e eu entrei em primeiro de junho de 1951 com nove anos de idade. Era um expediente na ferrovia e outro expediente no grupo escolar de Teófilo Otoni.

Na nossa ferrovia houve oito ou dez casos nessa situação. Inclusive amigos meus naquela época “Poxa fala com seu pai vamos embora para lá.” E eu “não vamos mexer com isso não, salário demora a sair...” Por aí passou e alguns desses elementos que eu convidei não quiseram e não conseguiram assim, não sei qual a razão, manter um serviço. Talvez eu fui um privilegiado porque eu nunca trabalhei em outro lugar, só na ferrovia. Trinta e oito anos, quatro meses e oito dias com a licença especial contada em dobro. Então comecei na ferrovia assim, varrendo carpintaria, lubrificando máquinas e plainas que eram setores que meu pai comandava, era todo mundo amigo e então tinham um carinho todo especial comigo e com outros meninos da minha época. Tinha mais dois meninos comigo lá.

Depois, em fins de 55 eu mudei para o departamento de tráfego. Meu pai falou “Olha, gostaria que você fosse trabalhar no tráfego”. Tudo bem. Ele arranhou, fui para o tráfico. Fui trabalhar na estação, na sede. E lá na estação depois de um ano, mais ou menos de trabalho, me dei muito bem e passei a trabalhar como conferente. Conferente era o elemento que fazia cálculo de mercadoria, frete pago, frete a pagar, que pagava no destino, tráfego mútuo que era um tipo de transporte que a Bahia Minas fazia. A mercadoria vinha de Caravelas, chegava de navio, tinha um porto lá que era a coisa mais gostosa da época. Navios pequenos, mas possantes. Muita coisa que vinha de fora vinha através de Ponta de Areia. Então a mercadoria chegava lá, café, sal ou gado do sul, subia de trem. A estrada na época tinha uns caminhões aí chamava-se de tráfego mútuo. Era um frete direto. Aí só mudava a documentação em Teófilo Otoni. Punha numa outra

documentação de outro talão para poder transitar no tráfego rodoviário e aí os caminhões da estrada de ferro trazia até Valadares. Chegava em Valadares embarcava na Vitória Minas. A estrada de ferro nessa época tinha inclusive jardineira porque. Chamava-se de jardineira aquilo que hoje chamam de Van. Naquela época chamava de jardineira. Aquelas jardineiras antigas que pareciam ser de madeira com material fibra parecendo jardineira de fazendeiro americano. Transportava passageiro que chegava de avião em Valadares. O transporte era feito pela Bahia Minas em convênio com um ferroviário antigo que chamava-se Aristeu Neves que tinha uma agência de aviação em Teófilo Otoni. Vendia passagem nessa época.

O sr. conhece como conferente toda estrada ou algum trecho específico?

Eu viajava mais de Teófilo Otoni para Ponta e Areia, porque os meus familiares, tios e avós eram todos de lá e lá tinha mar. Todo fim de ano, você já viu, janeiro a gente passava lá. Para Araçuaí acho que só fui... Ladainha fui muitas vezes. Depois que eu joguei muito futebol era muito conhecido a gente sempre ia jogar em Ladainha. Tinha dois campos muito bons lá. Tinham dois times lá da cidade, um da estrada, o Bahia Minas e tinha o Comerciarío. Agora Araçuaí, final de linha aonde eles pretendiam ligar com Montes Claros eu só fui uma vez em 1952, tinha dez anos. Meu pai foi fazer um serviço lá. Um serviço da estrada de ferro e me levou. Tenho uma lembrança muito grande dessa viagem que chegando em Ladainha. Tem um besouro preto, que não lembro bem o nome, não sei se seria o mangangá e tinha um arvoredo e a locomotiva passava por baixo chegando em Ladainha e eu lembro quando ela passou aquele barulhão soltando aquele fumaceiro o diabo do bicho saiu de lá e entrou dentro da classe. “Baixa, baixa, olha o bicho!!!” O desgraçado do besouro me pegou. Cheguei em Ladainha quase morto. Na farmácia compraram álcool, me deram comprimido. “E agora o filho do mestre Olivo?” Nunca vi doer daquele jeito. E todo mundo já sabia que esses besouros moravam naquele arvoredo. Fui para Araçuaí e meu tinha mania de ferroviário porque ele era muito conhecido ao longo da ferrovia e tinha muito convite para a estadia dele ser na casa de um amigo, de um ferroviário e ele nunca aceitava. “Você vai comigo para o dia que você tiver de viajar para uma cidade grande e você estiver em dificuldade você não vai sentir tanto e aí você vai saber dormir em qualquer lugar sem fazer nenhuma exigência.” Esse era o tratamento que ele dava para gente como pai. E nós dormimos na estação de Araçuaí. Aquelas caponas antiga que os vaqueiros usavam antigamente, grossona, estendeu lá. Não ia para casa dos amigos dele quando ele ia assim olhar serviço da ferrovia. Uma coisa que me encantou em Araçuaí também foi o rio. Tem uma igreja lá, na posição que ela ficava nessa época de lá você via o rio lá embaixo. Então você descia a rua e a rua era calçada com aquelas pedras redondas parecendo um ovo. Você não pisa direito de jeito nenhum. Isso até a beira do rio e me encantou porque eu conhecia o mar, mas rio igual aquele que passa em Araçuaí, aquele leito caudaloso, aquela loucura, fiquei boquiaberto.

No período em que o sr. viveu na estrada de ferro ou escutou do seu pai alguma história, do seu avô... Chegou a conviver com seu avô também?

O avô só por parte de mãe. O avô por parte de pai eu não tenho muita lembrança.

Ele também era ferroviário?

Ele chegou a ser ferroviário. E os irmãos do meu pai. Da minha mãe não. Da minha mãe era mais aquele sitiante de litoral, gostava de mexer com canoa, atravessar aquele largo de Caravelas. Eu já atravessei aquilo de canoa três vezes com ele em vida. Saía de Ponta de Areia de canoa, quatro horas da manhã, a última vez que nós fomos nesse sítio dele tinha dezessete pessoas na canoa, igual pau-de-arara. Tinha lenha lascada, papagaio, cachorro. Conhecido por Saco Furado. Esse era o trabalho do meu avô, mexer com roça, pesca, ele e as minhas tias. Agora, a família do meu pai foram mais ferroviários. Meu avô por parte de pai, os meus tios.

O sr. teve alguma convivência ou ouviu histórias sobre os índios no trecho da Bahia Minas?

Ouvi histórias que eles contavam de quando eles estavam preparando o leito, as dificuldades que eles tiveram, que muitas pessoas chegaram a ser flechadas. Eram apanhados de surpresa e até perderam vidas nesse trabalho. Não sei com muitos detalhes.

E o sr. chegou a ter alguma convivência com eles, ou já estavam afastados da linha da estrada?

Não. Talvez eles tivessem assim, integrados, modificados porque o pessoal de Caravelas por exemplo quase todos eles eram descendentes direto de índios. Meu avô mesmo, as características era própria. Um tratamento que eles usavam muito na época era caboclo que era aquele da família indígena, as características físicas, o cabelo, o rosto. Isso é que eu sei.

A história carnavalesca lá do sul da Bahia era só bloco de índio e eles faziam aquilo com tanta perfeição que todo mundo queria ir para lá assistir o carnaval lá em 1957, 58. Por aí. E era dança típica, a ornamentação deles, a indumentária de penas e arcos e flecha. Se você chegasse naquela época você diria “estou na aldeia”. Então você vê que havia uma interação muito forte. Eu era menino nessa época.

Como era a relação dos funcionários da estrada com os chamados coronéis da região?

Eu acho que não havia diferenças. Não havia uma preocupação. Eu acho que era um tipo assim: eles coronéis para lá que são donos do poder e os ferroviários para cá com sua importância porque era funcionário público. Era o que comandava a região, tinha renda todo mês, não dependia de favores. Era uma classe respeitada. Ao contrário, talvez os coronéis nas estações, nas localidades ficassem a mercê dos antigos agentes de estações que era verdadeira autoridade no lugarejo onde ele era o agente. Ele era Juiz de Paz, algumas vezes ele era o delegado. Havia um respeito mútuo. Coronel é coronel, é muito forte, mas...

Seriam duas autoridades então?

Eu imagino isso.

E era pacífica essa relação de autoridades?

Nunca ouvi falar em conflito. Pode ser até que não tenha conhecimento disso, mas nunca durante o tempo, comecei em 51, nunca vi esse tipo de problema.

Sabia que tinha os coronéis, os manda-chuva. O dono das terras. Ao contrário, a ferrovia até fazia para atendê-los a contento. A administração, os ferroviários. Havia uma integração deles com os ferroviários. Se não me falha a memória em Francisco Sá, logo abaixo de Teófilo Otoni, havia fazendeiros, coronéis que eram turcos e tinham uma integração perfeita. Inclusive eles tinham armazém e ferroviário mandava e desmandava. Tinha um tratamento todo especial. Havia outro pessoal em Bias Fortes. Família Tomich, teve Tomich que foi ferroviário. Teve o Zé Bernardo tradicional (coronel) que tinha uma irmã que era da Bahia e Minas Aidée Barbosa. Eles mexiam com madeira. Tinha em Nanuque a Bralanda que era muito forte e teve muita importância na vida da Bahia Minas no transporte de madeira.

FIM DA FITA

LADO A: FITA III - BH

O pessoal que prestava serviço no tráfego, aonde cuidava da escala do chefe de trem, do bagageiro, do chefe da bagagem, dos guarda-freios, chamava-se departamento do tráfego, a administração era muito rigorosa. Muito rigorosa mesmo. Tive a oportunidade de ver isso em 56-57. O antigo guarda-freio chegava na estação e falava com a gente. Sempre gostava de tomar um “mézinho”, mas não mascava para o serviço não. “Não tem comida lá em casa” Dificuldade, a renda era pequena. “Eu não posso viajar porque lá em casa a situação”. O agente de estação simplesmente falava: “Você está escalado. Você vai ou vai ficar? Você que sabe.” O cara, eu vi alguns elementos que saía assim como se fosse chorar. “Não tem jeito não.” O rigor que era, a disciplina que havia. E qualquer coisinha o guarda-freio era suspenso ou convertido em multa. Assim como o pessoal da locomoção que compreendia a equipe de operação das máquinas. O maquinista, auxiliar de maquinista, pessoal de eletricidade que acompanhava os trens. Era gerador, às vezes dava um problema, precisava comunicar. Tinha que ter os guarda-fios, que era da inspetoria de telégrafo. A própria linha dava uma crença. Era uma equipe completa: guarda-fios, pessoal de eletricidade 1 ou 2, guarda-freio, maquinista, auxiliar de maquinista. Então havia rigor. Qualquer coisinha eles estavam na caneta, era punido.

Inclusive o atraso?

O atraso às vezes era deficiência ou da locomotiva por falta de força, problema de pressão, ou de lenha, às vezes a lenha não estava boa para ser usada, no corte de lenha poderia ter colocado muita lenha verde. Apesar da temperatura da locomotiva ser violenta, mas demanda tempo para chegar naquele nível ali. Com relação ao atraso, exigia, cobrava o horário certinho de chegada. Aí era questionado porque atraso. Tudo era feito e comunicado. Na estação onde acontecia esse fato ou no trecho. Eles pegavam aquele telefone antigo, o elemento do guarda-fios. O telefone era uma caixa, eu achava até gozado, tinha um espécie de um gancho assim que jogava lá em cima no fio do telégrafo, ou levava uma vara de bambu e enganchava aquilo lá. Aí que comunicava com a próxima estação ou com a sede. “O trem está com tal problema assim assim” E mandava socorro, o auto de linha ou o lastro que era um tipo de trem de transporte de coisas da estrada e de socorro de arrumar o leito da linha, quando dava alguma zebra. Essa comunicação de atraso era feita assim. Isso impedia que alguém fosse punido.

Sobre o leito ser sem brita...

Eu estou com sessenta anos e me deixa encabulado até hoje porque no bairro aonde eu nasci, subindo para as palmeiras, depois que sai daquele pontilhão de ferro, subindo ali. Locomotiva passava ali apitando, aquela confusão toda, nunca deu desastre, nunca água de chuva criou problema ali. E quando a chuva muito forte criou problema lá perto dos túneis, no Valão. Esse fato é até pitoresco porque esse acontecimento veio para beneficiar alguém. Lá onde a enxurrada, descendo do barranco, fez uma cratera por baixo da linha, levou tudo. Sabe o que aconteceu em 1968? Me parece que em agosto ou setembro de 1968. Tinha lá um cristal de não sei quantas toneladas. Há anos quando eles começaram a fazer o leito da linha, para calçar o terreno eles tinham encontrado esse cristal numa lavra e estava ao lado do barranco. Como não tinha muito valor naquela época, pegaram o cristal e puseram no leito da linha para fortalecer o leito da linha. E por incrível que pareça em 68 a chuva fez o arraso e foi bem onde estava o cristal. Descobriu o cristal. Aí a Bahia Minas que vinha sofrendo esse processo opressor e todo mundo lá assombrado, com medo, porque era um pessoal muito humilde o pessoal da Bahia Minas. Ficou todo mundo calado e falaram para um diretor da época que era daqui de Belo Horizonte, tenho até o nome dele. “Avisa o diretor da Bahia Minas”. Rapaz, diz que foi uma caminhonete para lá e ficou lá, chegou a tardinha, ficou a noite e tal. E esse cristal foi avisado a polícia, foi valorizado, foi avaliado e esse cristal desapareceu da noite para o dia. Falaram na época em torno de cinco milhões de cruzeiros e ninguém sabe onde foi para esse cristal. Mas o diretor da EFBM sabe. Deve saber o que aconteceu com ele. A Polícia Federal esteve por lá. Eu estava de férias na época, cheguei a ver carro da polícia rodando por lá.

1968? Depois que a estrada terminou?

Depois que a estrada terminou. É possível até que você consiga isso no Estado de Minas, se você fizer uma pesquisa a respeito dessa história. Foi o único caso que trouxe estrago, mas beneficiou alguém. No mais eu nunca soube a não ser no lado da Bahia onde era mais baixo. Às vezes época de chuva, chovia muito, talvez tivesse um trecho mais baixo então a água incomodava, mas para arrasar, dismantelar, não passar trem, não lembro não. Nenhuma vez. Teve uma vez de um desastre, tem até fotografias, para o lado da Bahia em consequência de chuva. Não sei como foi, a máquina muito pesada com a composição e descarrilou, caiu dentro do brejo, atolou tudo, acho que até morreu gente. Isso tem muito anos, não lembro como foi. No mais, fora disso, nunca soube. Agora o leito, volto a repetir, o trabalhador de linha não sabia nem assinar o nome direito e fazia aquilo com uma perfeição, com uma segurança e com soca, alavanca, soca, picareta, pá e enxada. E o transporte era aqueles troles, usavam aqueles varões compridos para empurrar o trole. Isso que me encabula, como passava aquela montoeira de ferro, com carga pesada, nas beiradas dos morros. A impressão que você tem é que aquilo poderia virar. O leito me encabulava, da Bahia Minas sempre me encabulava. Não quero puxar sardinha porque eu sou da Bahia Minas é um negócio.

O tempo que o sr. trabalhou na Bahia Minas não teve muito acidente. Como foi. Teve muito ou depois de uma época começou a ter muito?

Acidente grave eu acho que foi só esse lá pro lado de (Bahia?). Teve outros. Descarrilamento, mas não assim para você receber aquele impacto. Acidente que matou alguém. Isso não. Foram, da história, me parece que ocorreram uns três no máximo. Então você vê que o leito era muito bom. Uma ferrovia de 1898, se não me

falha a memória. Pode ter tido outros, mas na minha época de quarenta e poucos para cá, que eu lembro acho que fora três, parece. Descarrilamento não. Dificuldade de por na linha. Mas acidente, acidente não.

O sr. teria mais alguma coisa para falar sobre o rigor do trabalho, das cobranças, das regras que tinham que cumprir?

Era muito rigoroso. Apesar de que havia uma integração como se fosse uma família. Era um rigor e o respeito ao mesmo tempo. Todo mundo conhecia todo mundo. Esse rigor talvez não tivesse tanta transparência em consequência do comportamento do sistema de vida que o pessoal tinha. Teófilo Otoni tinha duas forças. Quem eram as duas forças? Os fazendeiros e os ferroviários e no meio o pessoal do sistema bancário, que eram poucas agências naquela época, Banco do Brasil, Banco Minas, Banco da Lavoura, Cred Real. A força mesmo era ferroviários e fazendeiros. Comércio não era grandes coisas.

Os ferroviários se envolviam com política?

A partir de 1957 alguns ferroviários começaram a mexer com política e parece que andou complicando porque... Quando a política entra em algum lugar, se é uma boa política tudo bem. Mas se esse elemento que se propõe a ser político deixa ser levado por pessoas que não são comprometidas com nada. Aí complica. E foi o que ocorreu lá na década de 1950. Tinha o PSD e o PR. Então começou a criar umas polêmicas de política, não sei o quê e teve elemento nosso, até muito amigo meu, foi vereador e a política começou a querer falar, mandar na ferrovia. Para época seria uma vontade de mandar em proveito próprio. “Estou precisando de um caminhão”; “Estou precisando de um serviço do pessoal da Bahia Minas. Favores. Não era o aspecto financeiro de tirar proveito da ferrovia. Favores de ser humano com ser humano. O pessoal da Bahia Minas era mais do lado do PSD, depois o pessoal do PR, aí começou a complicar. E na época, na década de 50, tem um político muito forte que tomou proveito dessas mexidas todas para começar a usar essa sementinha de acabar com a Bahia Minas. Eu não lembro o nome dele mas era alguém.

Da região mesmo?

Que região. Gente forte. Acho que era do Exército Brasileiro ou da Aeronáutica, não sei bem. Porque ele contava com ferroviário no país para ser eleito e os ferroviários não votaram nele. Aí começou.

Juarez Távora é unânime em todos os depoimentos. Ainda sobre a Bahia Minas, o sr. teria algum caso que marcou o sr., gostaria de registrar?

Agora. (silêncio)

O sr. viveu alguma greve na Bahia Minas?

Não. Ferroviário da Bahia Minas nunca fez greve. Só uma vez em 1961 ou 62, quando começou aquele negócio de CGC na Rede Ferroviária. CGT, Central Geral dos Trabalhadores. Quando começou aquilo na Rede Ferroviária muito forte então começou a dar alguns reflexos na Bahia Minas. Reflexos assim de pessoas fazerem algum comentário. Não que fosse realmente um grevista de cria tumulto, de vandalismo, de paralisar serviço. Nunca houve isso. Às vezes o simples fato de falar. Eu tive a oportunidade uma vez, os elementos falar de aumento, negócio de governo e tal. Aí veio a CGT e alguns elementos que subiam nas locomotivas, mas aí já estava perto de estourar a Revolução. Greve, greve de parar, de tumultuar nunca vi.

Como o sr. viu o fim da EFBM?

Olha. Tudo na vida um dia acaba. Agora, eu acredito que mesmo você tendo um trabalho, um estudo para alguma coisa que você sabe que vai acabar, você cria, tem aquela expectativa, cria situações. A Bahia Minas foi assim. Criaram uma situação de hora para outra e acaba e acaba e quem sofreu com isso foram as famílias ferroviárias porque o deslocamento sem nenhuma condição, sem nenhum preparo, sem nenhum transporte programado. Muitas famílias foram trazidas. Usaram do poder para transferir as famílias de ferroviários de lá para cá. Pessoas que nunca saíram das cidadezinhas deles para ir à Teófilo Otoni que era como se fosse Belo Horizonte para as cidades adjacentes. Teófilo Otoni era a capital e tinham famílias de ferroviários que quando

iam à Teófilo Otoni era uma vez no ano para fazer uma comprinha, alguma coisa. E foram tirados assim na marra. Transportados em carros, vagões de boi. Coisa absurda. Nós sentimos esse reflexo aqui em Belo Horizonte. Fomos discriminados, humilhados. Tem muita coisa. A extinção da Bahia Minas marcou muito, machucou muita gente. Não só machucou como prejudicou o aspecto econômico, cultural e social de 583 km que ia de Araçuaí a Ponta de Areia. Esses lugares para se refazerem sofreram talvez mais de vinte e tantos anos.

Qual foi o argumento usado para terminar com a estrada?

Não sei se é bem isso, mas parece que a administração de lá era corrupta. Desviava recursos da estrada. Tinha uma turma envolvida em processos e foram dispensados. Ela acabou em 65, foi suprimido o tráfego ferroviário. E esses elementos que eles usaram, eu até usei uma expressão nesses dias para um trabalho que estou fazendo para uma cara que está tentando restabelecer os direitos dele como anistiado político, que era da Bahia Minas. Boi de piranha. A Bahia Minas foi Boi de piranha para muito nego incompetente. Entendeu? Na época utilizaram da força da revolução e temos que pegar alguém para ser o Cristo e a Bahia Minas foi o Cristo e os ferroviários. Dispensaram 17 de uma porretada do serviço público. Em 17 de abril de 1970.

Por que dispensaram?

Porque diz que estavam trabalhando em proveito próprio, desviando dinheiro. Mas todos esses elementos foram reintegrados. Tiveram suas aposentadorias cassadas, foi tudo restabelecido. Ontem mesmo estava fazendo um trabalho em cima disso.

Quando usei a expressão que a Bahia Minas foi Boi de Piranha era uma estrada que não poderia ter acabado por quê? Porque hoje talvez ela fosse o mais forte pólo turístico, porque teria melhorado o sistema de tráfego, com equipamento moderno de transportes e fortalecendo o sul da Bahia. Porto Seguro, Teixeira de Freitas, Alcobaça, Nova Viçosa que o pessoal gosta muito de lá porque ainda são as praias naturais. Ela poderia estar satisfazendo a nação brasileira no aspecto turístico hoje. Ou até mesmo de carga, quem sabe? A BR 101 passa lá embaixo, ia cruzar com ela lá. Seria Valadares hoje e a Vale do Rio Doce aqui.

Tinha o argumento de que ela era antieconômica? Tinha tráfego de mercadoria, circulava, ou a madeira foi acabando com o tempo?

Tinha muita madeira ali em Nanuque, Argolo, Posto da Mata, Serra dos Aimorés, Carlos Chagas e só madeira boa. Madeira de primeira. Muito jacarandá, muita peroba rosa, jequitibá, e gado. Transportava-se muito gado de lá para cá. Café, sal. Depois, não resta dúvida que isso foi diminuindo. Então teria que criar uma outra situação de transportes. Talvez seria com o melhoramento do tráfego ficasse até melhor, carga mais leve. E madeira, Teófilo Otoni era abastecido de madeira vinha tudo de lá. É como se fosse a Amazônia para os grandes centros do Brasil. Manda madeira para todo lado.

E do Jequitinhonha vinha o quê?

Mais era gado, acho que café, muita fruta, aves, muita galinha de lá de cima de Araçuaí, Schnoor, Novo Cruzeiro. Muitas frutas, manga, laranja. Essa era a carga que vinha lá de cima.

E o transporte de passageiro era importante? A população usava muito o trem?

Usava muito porque não tinha o transporte rodoviário. Era só o trem. Eu trabalhei na estação, lá na agência de fins de 55 até fins de 59, em 60 fui para o departamento de pessoal, saíam os trens sempre cheios, nunca vi assim sair os vagões vazios. E mais era o pessoal humilde que usava muito o trem. Quer dizer, pessoas de uma colocação melhor, mas mais o pessoal humilde. Acho que no Brasil o trem foi sempre dos humildes.

Como o sr. viveu esse processo da desativação da Bahia Minas?

Me parece que era uma conversa mais antiga. Parece que meu pai já falava. Porque quando ela foi desvinculada da Leste Brasileiro em junho de 1934, ela ficou com personalidade própria, EFBM. Eu não sei se era uma questão política, mas desde aquela época que vêm falando que a Bahia Minas vai acabar. Mas só

isso e pronto. Agora o processo que veio mesmo com acabar com a ferrovia veio de impacto. E, por incrível que pareça, até peguei o Diário Oficial de 1966 que fala nisso. Lá está “suprimir o tráfego ferroviário da EFBM”. Em troca dessa supressão é criar rodovias do Conselho Nacional, DNER ia levantar e nunca foi dado esse tratamento. Teria que tirar a ferrovia e ter uma rodovia boa e não aquela que está lá. Você vê que há um aspecto entrelinhas aí quando você fala da extinção, supressão do tráfego. A questão é política porque a existência da ferrovia, ela existe porque tem o tráfego. Você tira o tráfego dela é a mesma coisa que tirar as pernas de um ser humano. Queriam acabar com a ferrovia e extinguiram o tráfego. Acabaram com a ferrovia. Eu não conheço um ato de extinção da EFBM. Pode ser que tenha, não discordo, mas o que conheço é o de supressão que peguei no Diário Oficial de 1966.

Escutei uma história em Helvécia de que presenciaram a perseguição pelo Exército, na época que estava terminando a estrada, de comunistas que seriam funcionários da estrada. Houve isso mesmo?

O único elemento que falava que era comunista, dizem que ele falava, chamava-se Pedro Umbilino. Esse Pedro Umbilino veio com uma turma de Salvador, eram pessoas super competentes, inteligentes, equilibrados, nunca vi nada que desabonasse a pessoa dele. Os outros que foram taxados de comunistas são pessoas que eu conheci. Acho que o cara nem sabia. Te dou o nome de um. Chamava-se Mauro Esquepe (?) que morava no meu bairro, jogava futebol com a gente, tinha um serviço de auto falante que ele era locutor. Gostava muito de rezar e ajudar os padres em procissão.

FIM DO LADO A

LADO B:

No dia em que aconteceu a revolução, no dia 31 de março, eu estava no departamento de pessoal pela manhã eu e um compadre meu. No alto da nossa sala. “O que está acontecendo que está cheio de soldado aí e pessoal do Exército. Estão montando umas metralhadoras, fuzis, canhões. Uai compadre nós vamos morrer. O que está acontecendo?” Ficamos olhando. Nós gostávamos tanto de ser ferroviários que tinha ido para lá trabalhar de manhã sem hora extra sem nada, para adiantar os processos de aposentadoria e outras coisas que eram mandados para Brasília. Ficamos assustados com aquilo. Nunca fui ligado a política. Aí voltei para máquina e quando olhei para o lado tinha um cara com uma metralhadora. “O sr. está trabalhando? A partir deste momento ninguém entra nem sai.” Aí voltei para perto do compadre. Aí começou o processo de pegar gente dentro do recinto da estrada de ferro. Pegaram meu irmão que estava saindo da minha casa e entrava na estação. Quando ele está passando pela guarita, o policial... Tinha cinco elementos com o nome de Osvaldo. O primeiro que apareceu eles prenderam. Quando estão saindo com ele na borboleta da estação alguém falou “Perai! O que está acontecendo com Vavá? É filho de mestre Olimpo, pessoal conhecido aqui! Verificaram que tinham cinco Osvaldo e os caras ficaram sem ação e liberaram ele. Se ele tivesse passado pela borboleta eles tinham ferrado ele. Porque todo elemento que eles pegaram sem saber quem que era ficou um, dois meses sumido. Depois que alguns foram aparecendo e sendo liberados em Juiz de Fora. E depois disso, em 1966, tivemos que passar por um processo de inquérito com o pessoal daqui com o pessoal do Exército, só comandante e major. E lembro bem de um dos comandantes de cara vermelha, me perguntou: “O sr. conheceu Mauro de Carvalho Esquepe (?), ele era comunista!” Cheguei a sumir no sofá, acho que era de medo. “Conheci. O que sei dele desde menino é que são pessoas amigas da gente. Eles gostam muito de rezar, de falar no auto falante e jogar futebol. Não estou sabendo que ele é comunista.” Foi a informação que eu dei nos processos do Exército aqui no prédio da Sapucaí.

E o moço continuou preso?

Não. Depois com o tempo eles todos foram liberados. Esse Mauro Carvalho Esquepe até morreu num acidente de carro vindo de Vitória, em Manhauçu. Não aconteceu nada com os que a cidade dizia que eram comunistas.

Lembrei! Tinha outro Osvaldo Reis que era um elemento de projeção da ferrovia. Ele criou a escola ferroviária das turmas. AS professoras de trabalhadores de linha que tinha algum estudo. Ele criou o CACEF (?) que tinha as aulas de corte e de costura, datilografia Tudo isso. Ele colocou em prática a função social dentro da EFBM. Esse que era o homem que eles falavam que era comunista.

Era diretor da estrada?

Não. Era chefe de escritório. Era aquele elemento que gosta de fazer movimento, de fazer o ser humano sentir que ele representa alguma coisa. Não tinha nada a ver com comunistas.

Nunca chegou um panfleto comunista? Partido Comunista?

Nada. Nada. Um dos outros que sofreu com isso também foi o agente de estação Manoel dos Santos Cardoso. Esse também ficou preso um bocado de tempo em Juiz de Fora, mas o que ele gostava era de trabalhar e trabalhar sério. Na EFBM sabe o que ele criou? Na década de 50 o pessoal ia muito para Alcobaça e o único meio de transporte era a EFBM. Ele conseguiu colocar dois trens por dia. Um de madrugada e um à noite. E saía lotado. Conseguiu também, em Caravelas, já criar um sistema de transporte rodoviário para as pessoas não chegar e ficar dependendo de condução. Os trens chegavam e já tinha condução para Alcobaça, onde a família teofilotonense fazia questão de ir. E só a classe rica. Pobre não ia lá não. Os Lemos, Gazineli (?) e outros nomes, os Tomich, os Alaor, os Lins, os Otoni. Esse é o agente de estação que ficou preso porque era comunista. Eu trabalhei com ele. Era muito competente. Em 1956, eu tinha 14 anos, lá em casa tinha aquele telefone antigão que sempre precisava se comunicar com meu pai. Meu pai era muito ligado a administração da estrada, o finado Dr. Portela. Ligava para minha casa, às vezes domingo pela manhã: “Orlando estou precisando de você aqui para a gente cuidar de uns despachos de mercadoria aqui”. Depositavam confiança em mim naquela época com 14 anos. Era uma criança para fazer cálculo de mercadoria, preencher o talão de despacho de mercadoria. Ele angariava recursos para a estrada para fortalecer a receita de transporte. Esse foi um dos que mais sofreu.

Tinha sindicato na Bahiminas?

Nunca teve. Teve um sindicato lá, me parece, ligado a ECB (?), não lembro qual era sigla. Chegaram a tentar mas não foi a frente. Tinha uns três elementos que gostavam, fazia movimento, falavam muito, mas não... Não era típico do pessoal. Acho que era uma situação que não era típica do trabalhador da ferrovia. Era Associação dos Servidores Públicos do Brasil, parece que era isso. Não conseguiram instalar nada. Esse mesmo grupo fazia movimento. Na minha visão de ferroviário, esse grupo de elementos às vezes eles encrencavam com alguma coisa. Lá tinha uma associação dos ferroviários que era tinha, meu pai foi até presidente dela em 1959, médico, dentista, laboratório, farmácia. Era um complexo anexo a EFBM e o presidente era ferroviário. Esse grupo criava questões mais porque queria tomar a presidência, mas poucas vezes e por causa disso eles conseguiram acabar com essa associação em 1960. Meu pai ficou muito triste, foi bem na época que foi presidente. Elementos perniciosos que dificulta em vez de somar e ajudar. Um deles se chamava Antonio Melgaço e um outro chamado Antúlio Antonio dos Santos.

A ferrovia teve um hospital que causava inveja em qualquer cidade do porte de Teófilo Otoni na época, porque era um hospital com o melhor equipamento. Chamava-se Balbina Bragança.

O sr. poderia falar um pouco sobre a questão da EFBM ser de administração direta?

Ela era subordinada ao governo federal. Nós que trabalhávamos no departamento de pessoal, não tínhamos um departamento jurídico. Tínhamos advogado mas trabalhando junto com o superintendente na secretaria. Na área de pessoal não tínhamos advogado. Tinha pessoas que se interessavam, liam o Diário Oficial. Quando tinha alguma dificuldade de aplicar alguma lei, algum tratamento de legislação, as consultas eram feitas de imediato para Brasília que preparava o parecer. Inclusive, grande parte da documentação dela que veio para cá, que eu trouxe mais a minha equipe. Dia 15 de março de 1965 trouxemos aqui para Belo Horizonte. Se existir um terço dessa documentação é muito. Escolhemos a melhor documentação para trazer para Belo Horizonte. Eu era o elemento aqui que falavam que quem gosta de coisa velha aqui é o Orlando. Eu não deixava. Guarda tudo, vamos arrumar direito. Eu tenho relatório disso que fiz em 1982. Me parece que andaram jogando fora ou vendendo como papel velho Só a União poderia, através de ato federal, mandar incinerar uma documentação de um órgão público da administração direta. E mais ninguém. Como aqui quem mandava na época era um pessoal de autarquia, de administração indireta, não conhecia nada disso. Isso incomodava muita gente e depois nós tínhamos duas aposentadorias. Uma pelo Tesouro, como prêmio, por

causa da nossa origem e outra pela Previdência que era a antiga Caixa de Aposentadoria e Pensões que é o INSS. Isso incomodava.

Lembrou de algum caso?

No setor do meu pai, na ferraria, às vezes alguém deixava uma feira. E ele era muito sério, sistemático, uma pessoa que deixou uma imagem muito boa na cidade. Caladão, fechadão, muito simples, mas todo mundo sabia quem era mestre Olivio. Enchiam a feira do cara de ferro, ficava todo mundo na porta rindo do cara. Para você vê com era o pessoal, não tinham nada de maldade, de comportamento estranho.

Em briga de Bahiminas nem polícia se metia. Era isso mesmo?

Exato, mas não era generalizado. Havia esse conceito, mas o que lembro é que lá tinha um clube de ferroviários que eu gostava muito de lá. Desde novo gostava de dançar. Todo Sábado tinha dança lá. Música antiga, um conjunto bom, também era cinema. Onde o ferroviário se sentia bem, o lazer dele. Tinha muita gente particular que gostava e freqüentava. Uma vez... aquelas brigas de baile, o sujeito bebe muito, quer dançar com a namorada do outro. A moça não queria dançar e o sujeito quer criar caso. Esse clube só funcionou até 1955, porque em 1955 houve um fato. Um ferroviário chegou na porta do clube num Sábado e tinha uma patrulha da polícia militar que era como se fosse o esquadrão da morte no Rio de Janeiro. Batia em todo mundo, pintava o sete e bordava, mas nessa patrulha tinha muito cara de vida irregular. E aí tinha um ferroviário que era auxiliar de maquinista, o foguista, e ele estava armado e um da polícia civil era ferroviário também, metido a James Bond, gostava de andar com um chapelão, uma piteira, era motorista, trabalhava na garagem, chamava-se Paulo Otoni. Então, para mostrar o poder dele ele mandou alguém cercar esse ferroviário e questionar qualquer coisa com ele. Esse ferroviário estava meio chapado. Estava bem vestido de terno de linho, branquinho. O ferroviário gostava muito disso, usar roupa de linho. Ele chegou na porta do clube e essa patrulha já estava comunicada e entrou no clube e fez uma confusão. Foi um tiroteio e mulher pulando, gritando. Resultado, ficou um soldado morto. Até muito conhecido da cidade. O pai dele era cabo, mexia muito com armas, reformava armas da polícia. A partir daí o clube acabou. Fato mais grave foi esse, a não ser que fosse briga de família entre ferroviários, ninguém entra ninguém mexe.

Tem detalhes interessantes da ferrovia. O que mais me fascina e me deixa triste e eu sempre faço esta retrospectiva, é a amizade, os amigos de pelada, era muito comum a turma de ferroviários por apelido no outro. Tinha cara que você punha apelido que quando te encontrava no centro da cidade te olhava de lado achando que você já estava aramando alguma gozação. Depois aceitava o apelido. Coisas gostosas da vida.

O sr. conheceu a sua esposa na Bahiminas?

Filha de ferroviário.

Como vocês se conheceram?

Desde menino. Eu era muito namorador e jogava de futebol. Tinha facilidade para namorar. Cara que aparece em público, falava que era bom de bola e era convidado para jogar em tudo quanto é lugar. Tinha uma platéia. Tinha umas duas, três namoradas na cidade e em bairros diferentes, mas era muito calado e muito tímido. E só andava mais de bicicleta e sozinho. Só andava com amigos no futebol ou no centro da cidade parado em algum lugar. Era difícil saber por onde eu andava. Lembro bem que em 09 de maio de 1963, tinha um time em Itambacuri, lá tinham dois times fortes, O Cruzeiro que era dos fazendeiros e o Atlético que era da massa. O time dos fazendeiros tinha contratado eu, um outro ferroviário para zagueiro, um goleiro de Teófilo Otoni e um outro rapaz. Na época pagava cinco cruzeiros. Iam de carro particular me buscar em casa próximo da hora do almoço e levava para Itambacuri. Jogava e trazia de volta, depois do banho. E nesse dia eu fui jogar lá e ganhamos. Eu marquei um gol e o nosso zagueiro marcou outro. Deixei de ficar na festa da vitória para voltar para casa e encontrar com uma namorada. Quando cheguei na casa dela, fui recebido com uma cara fechada e ela terminou comigo porque tinha conhecido uma outra namorada minha numa festa na cidade. Se chamava Rosinha, trabalhava na loja de mecânica. Eu era safado.

Trabalhavam mulheres na estrada de ferro? Quais eram as funções delas?

Trabalhavam na tipografia, no escritório do tráfego...

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 12

14/09/2002 – Carlos Chagas

Therezinha Guimarães

62 anos – Enfermeira/Parteira (filha de ferroviário e viúva de marceneiro)

Natural de Carlos Chagas

Tempo estimado: 30 min

Assuntos relevantes: cotidiano da turma de garimpeiros, processo de erradicação, reminiscências e contato com índios.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Muitas mesmo. Lembranças da minha infância, passei toda lá. Corria por aquelas beiras de estrada, levava o meu almoço para meu pai. Quando estava trabalhando mais próximo a gente ia levar o almoço. Era festa, eu criança de nove, dez, onze anos, aquela turma de crianças da Turma de garimpeiros as mandavam a gente levar o almoço. Então era a festa para a gente. Ia até o ponto em que eles estavam trabalhando. Eles trabalhavam das seis e meia até as quatro horas da tarde. Nesses trechos. Acontece que a gente tinha muito prazer. As mudanças que a gente fazia de Caravelas, Ponta de Areia até pra lá de Teófilo Otoni, Ladainha. Ainda lembro de Ladainha. Lembro dos túneis, de dois túneis, era menina. Mas a gente passava naqueles túneis. Lembro desses túneis. Não era igual aqueles túneis de Belo Horizonte não. Eram menores. Encantava com aquilo. Trago a lembrança daqueles túneis até hoje. De Ladainha não lembro, mas dos túneis que passava eu lembro.

A sra. morou em quais lugares da linha?

Quase em todos. Nós moramos em vários lugares de Ladainha até Ponta de Areia. Meu pai trabalhou nesses trechos todos, mas o que recorro mesmo é Teófilo Otoni, meu pai trabalhou na turma parece que era 29 ou 39 não sei. Não lembro. Lembro Pedro Versiani, Mairinque, turma 24, 25, 26, 27 parece que é na Charqueada. Nós moramos nessas turmas todas aí. Meu pai era o feitor, era o líder, respeitado, era um tipo para eles o feitor era uma pessoa nobre, era considerado pelos fazendeiros por aquele povo ali. Era uma autoridade, era um mito quase para eles. Chegava o feitor na turma e aqueles fazendeiros para levar as homenagens para eles, os prestígios deles, levar aquelas vantagens né? “Cê quer fazer roça?” Tinha terra e dava não sei quantos de terra para eles fazerem. Tinha as vaquinhas de tomar leite. Quando a gente mudava levava tudo. Tinha um vagão só para levar a mudança, outro vagão para levar os bichos que era cachorro, gato, tudo que tinha. Tinha os pangarês velho da gente montar, levava tudo.

A gente tinha muito privilégio. A Bahiminas dava muito privilégio para a gente. Tínhamos direito a cooperativas muito boas em Teófilo Otoni, onde a gente comprava as coisas, muito bem atendidos nos hospitais, hotéis da Bahiminas que acho que até hoje existe esse hotel em Teófilo Otoni.

Meu pai na turma 24 passou um bom tempo lá. Passou uns seis anos mais ou menos sem a gente mudar. Foi quando chegou a época dele aposentar e ele nem queria aposentar não, 42 anos de serviço, mas ele estava bem cansado. Então meu pai aceitou a aposentadoria. Aceitou mas ainda ficou seis meses trabalhando. Nesses seis meses eu tinha que estudar, nós éramos igual cigano estudava aqui uma fase numa escolinha, em outro lugar outra escolinha e nunca completava. Já estava num período no início do ano e eu fiquei internada no Educandário Brasil. Colégio muito que tinha aqui em Carlos Chagas mesmo, do professor Antonio Elias, famoso professor que era de Ladainha também. Então fiquei seis meses interna lá. Meu pai completou a época dele mudar, formou outro funcionário para ocupar o lugar dele que morreu até esses dias.

A sra. teve irmãos?

Não. Tive de criação. Fui filha única. Então estudei, meu pai completou a época dele sair e nós já construímos essa casa aqui que ele construiu aqui. Essa casa tem quase sessenta anos de construção. Essa casinha que moro. Eu não trocava essa casa por um palacete. Isso aqui foi minha infância. Casei aqui.

Levanta e mostra parte do assoalho marcado pelo sangue do pai. Mancha com a qual a entrevistada conversa e reverencia.

Eu falo com ele todo dia, olho para ele, não piso nele e respeito ele. Então a hora de tirar o piso, que agora esse ano estou com vontade de fazer isso eu já vou tirar esse quadrinho e guardar num lugar muito guardado, uma lembrança de meu pai em vida. Para mim ele está aí. Esse sangue foi isso. Ele já era muito velhinho. Ele cortou o dedo do pé. Deu uma trombada na unha. Eu trabalhava no hospital e ele foi lá me procurar do tanto que o sangue pingou. Eles limpavam essas duas gotinhas ali e duas lá na porta. Nunca saiu, não tem nada que tira. Nem bombril as meninas passaram e não conseguiu tirar. É a vida dele.

Acontece que eu fiquei mocinha e minha mãe para não ficar parada ela gostava muito de trabalhar e arranjou um hotelzinho aqui em casa. Você vê que aqui mesmo é coisa de hotel, tem nove quartos aqui. Quando nós mudamos para aqui a estrada ainda não tinha acabado. Ela foi extinta depois que nós mudamos para aqui. Com pouco tempo, parece que uns dois anos depois ela foi extinta. Meu pai chorou tanto quando ele soube que essa Bahiminas ia acabar. Eu chorei tanto que parece que o mundo ia acabar. E outra, quando foi para me mudar... Porque eu ficava no colégio durante a semana e no final de semana ia para casa. Quando foi para mudar você acredita que eu não queria vir embora. Foi o maior trabalho para me tirar lá da turma. Para mim muita coisa ia mudar, muita coisa ia acabar. E acabou mesmo. Em primeiro lugar logo a Bahiminas acabou. Meu pai chorou tanto. Quando ele ouvia o apito do trem ele podia estar onde estivesse ele saía para ouvir o apito do trem. Ele ia para a estação na hora do trem chegar, já aposentado. Era uma coisa que ele dedicou desde criança, tinha muito amor mesmo. Até eu que já tinha não muitos anos a gente tinha um amor imenso pela Bahiminas.

O que a sra. achou do final da estrada? Por que a estrada acabou para sra.?

Creio assim é evolução. Eles acharam que a Bahiminas não tinha tanta evolução igual hoje a rodovia. Essa rodovia hoje evoluiu. Cada dia a coisa vai evoluindo e a gente tem que aceitar a evolução. Não como nos velhos tempos que a gente vivia.

Não foi fácil essa mudança...

Não foi fácil porque a gente tinha nosso ambiente. Mesmo um pouco rústico. Era um pouco rústico a Bahiminas. Tinha suas prioridades, seus confortos. Tinha a primeira categoria, segunda categoria. A gente tinha as prioridades da gente, mas mesmo assim era um pouco rústico para a evolução.

Quais eram os problemas da estrada?

Hoje você viaja no ônibus. É o que estou te falando de evolução. Cada dia evolui mais. Daqui uns dias inventam uma coisa que chega lá em Teófilo Otoni com meia hora. Em algum tempo eles vão fazer isso. Eu não vou viver mais, mas vocês que são jovens ainda vão ver. O negócio é esse, você vê o trem. Saía daqui, passava aqui mais ou menos dez horas, ele ia chegar em Teófilo Otoni cinco da tarde. Porque vai devagar, não corria muito, parava em toda estação e o ônibus não. Em duas horas, uma hora e meia está em Teófilo Otoni. Mudou muito.

O trem tinha horário certo?

Tinha. Só se quebrasse, como acontece com o ônibus também. Parava para manutenção, alguma coisa, mas tinha horário certinho.

A sra. tem algum caso, história sobre a Bahiminas para contar?

Uma coisa que me chocou muito, inclusive um sobrinho do meu pai. Ele trabalhava na reserva dos lastros. Viajava nesses lastros que meu pai antigamente viajava. Lastro é o que transporta mantimentos, trens cargueiros. Acontece que ele, não sei se ele tinha bebido umas a mais, caiu entre os troncos que ligam o engate. Ele foi passar de um para outro e caiu dentro. Então o engate comeu a perna dele até na coxa. Quebrou os ossinhos todinhos. Precisou amputar a perna. Ele ainda é vivo esse rapaz, mas está velho. Quando vi aquilo, quando fomos visitar ele, aquilo me chocou muito. Eu tinha catorze anos quando nós mudamos para cá. Não tenho muita coisa histórica assim para contar só mesmo coisa que passou comigo na infância. Lembro quando meu pai adoeceu, ele esteve muito ruim. A gente foi para Teófilo Otoni com ele, passou muito mal, mas voltou para trabalhar. As festinhas a qualquer hora da noite. Tudo era alegria pra gente de roça. No S. João chegava aquelas coisas, no Natal, eles davam brindes da Bahiminas. Sacos de brindes para a turma toda da Bahiminas, vinha das cooperativas da Bahiminas. Primeira coisa que eu ia revistar eram os meus. Para cada criança tinha um pacote de trem. No meu pacote vinha boneca, vestidinho de chitão, aquilo era a festa, vestia logo e ficava toda bonita. Vinha perfume, aqueles perfumes fedorentos. Latinha de talco, cashimer buquê, pó de arroz, esponjava aquilo na cara e ficava vermelhinha igual um peru. Era bom. Tudo era alegria e vai passando a gente não sente mais aquela alegria. Tudo muda, vai mudando, mudando, passa mesmo. Então passou. Aí eu vim para cá, depois passou um tempo eu casei com o meu marido José Alves do Vaz (?), marceneiro. Dele eu tive dois filhos, Marcos e a Margarete que mora em BH.

Quando termina a estrada como ficam as coisas aqui? Melhoram as condições de transporte? Como fica a cidade?

A cidade fica um caos, porque a gente acostumou com aquele transporte. Aquele movimento, a evolução do vai e vem do trem. Aquela espera, alegria da chegada do trem. Era a festa. Todo dia que o trem chegava, todo mundo se aglomerava na porta da estação. Podia Ter nossa estação onde é construído o prédio do Fórum hoje. Devia ter, era um marco da cidade aqui, uma gracinha. E aglomerava aquele povão. Não é como o ônibus que você nem quer ver.

As pessoas vendiam coisas na estação?

Vendia biscoito, bolo, tudo quanto era coisa. Frutas, passava um bem danado. Comia a vontade, tudo baratinho nesse tempo. Acontece que custou ainda a evoluir. Lembro que quando casei, já estava extinta a estrada de ferro, aqui tinha dois ou três jipes na cidade. Quem tinha jipe era poucas pessoas, esses fazendeiros antigos de roça costumava ter um jipe para viagem deles. Para a população não tinha. Era o cavalo mesmo, vinha fazer feira à cavalo, trazia as coisas no cavalo. Aqui tinha uma pensão, minha mãe tinha esse hotelzinho aqui. Isso aqui enchia. Tinha um cômodo grande embaixo. Enchia de sela, aquela mocofaia toda dos feirantes, do povo que vinha. O povo da roça quase tudo hospedava aqui e enchia. Era um trabalho muito grande. Hoje tem tudo. E custou a chegar esse negócio de ônibus. Isso é moderno agora, tem pouco tempo. Carro mesmo, foi um comprando, as estradas melhorando. Hoje tem carro na cidade que acaba até tropeçando, tem até demais. Meu genro fica admirado aqui de cidade pequena Ter tanto carro. Até nós temos o marronzinho que transporta nós para todo lado. Até hoje eu lembro muito da Bahiminas e tenho saudade ainda. Tem um trem que passa no sítio de meu genro, toda vez que passa eu vou olhar e dá uma saudade da maquininha puxando um tanto de vagão.

SOBRE ÍNDIOS

Conheci a história dos índios. No final ainda tive a oportunidade de conhecer uns índios não domesticados direito. Ainda eram muito bravos. Meu pai contava na abertura que isso aqui era mata que foi desbravado, foi derrubando as matas, fazendo picada para construir a Bahiminas. Era mata virgem mesmo. Então tinha esses índios, eram botocudos e tinha outra também. Tinham duas tribos aqui, uma eram esses botocudos que comia gente, matava gente para ó, papar mesmo. Eram canibais mesmo. Bravo. Aí veio uma pessoa do Rio, uma turma de engenheiros, de pessoas formadas com esse tipo de pesquisa para pesquisar os índios e domesticar, mas eles eram difíceis. Ainda estavam muito bravos, não vestiam roupa, não comia sal, muita coisa não sabia comer. Na época eles nunca tinham visto o trole que os garimpeiros puxavam. Eles estavam puxando as madeiras. Sabe o que eles faziam? Saíam da mata e ficavam aglomerados em cima dos trilhos e o feitor e os garimpeiros tinha que colocar cinco, seis, oito deles no trole e empurrar. Empurrava para lá, empurrava para cá... era uma bagunça e se não fizesse isso eles matavam. Os garimpeiros faziam com medo. Era um grupo

muito grande, uns índios com cara muito fechada. Aí que eles foram domesticando, ficando mais manso. Ficou mais calmo com eles. Inclusive um dia passou lá na turma, já na turma 24. Uma tribo muito brava, umas mulherona feia, falava cada linguajar que ninguém sabia, eu era mocinha, vige eu fiquei com medo desses índios, lembro até hoje. Fiquei apavorada quando eu vi. Usavam coisas na orelha, trens nos beijos, furava corpo todo, tatuados, tudo armado. Dormiram uns três dias lá na turma e a gente com medo deles também. Pai hospedou eles lá uns dias, deu comida. Eles não comiam sal nenhum. E daí para cá eles foram domesticando e saíram daqui, foram procurar um lugar para eles sobreviver. O governo mandou eles para... é que eles estavam matando muito garimpeiro, muitas pessoas, atacando fazendas e tudo. Tiraram e ficou livre deles e os mandaram para outro lugar que ninguém sabe onde foi. Meu pai contava que eles mataram muita gente e eles respeitavam e tinham medo dos índios.

Seu pai era de onde?

Meu pai nasceu em Teófilo Otoni. Foi criado lá até quatorze anos.

A sra. conhecia seus avós?

Não. Não conheci. De meu pai só conheci um irmão dele. Arlindo, pai desse rapaz que caiu no engate.

O seu avô não trabalhou na estrada de ferro?

Não. O pai dele teve um caso com a mãe dele e teve os dois e moravam numa fazenda do finado João Pinto. Minha avó morreu na cozinha desses Pinto. Meu pai foi criado com eles. Depois ele inventou um namoro com a filha do grandão lá. Ficou medo do grandão matar ele e chispou fora.

E sua mãe?

Minha mãe era natural de Salinas. Meu pai era escuro, bem escurão. Meu pai era bem moreno, bem turvo, bem marronzão e minha mãe era branca, muito bonita. Branquinha, uma senhora muito elegante.

Eles se conheceram onde?

Minha ficou viúva e meu pai também era viúvo. Eles se conheceram em Teófilo Otoni. E lá arranjaram esse casamento e sei que só eu que fiquei de frutinha no mundo. Tenho uma foto do meu pai.

FIM DA FITA.

ENTREVISTA 13

18/12/2002 - Betim

Zenith França Cajá

Dona de Casa, costureira e comerciante, filha e esposa de ferroviário

Natural de Ponta de Areia

Tempo estimado: 40 min

Assuntos relevantes: Processo de Transferência; cotidiano, o final, relações de trabalho.

LADO A:

Quais as lembranças que o sra. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

Minhas lembranças são aquelas dificuldades. Uma lembrança que me dói muito, me marcou muito foi eles acabarem com a EFBM lá em ponta de Areia. Derrubaram mesmo a estrada toda, tinha um chalé que eles podiam ter... tinha a estação, um depósito e um chalé onde ficava a diretoria. Era uma coisa muito importante que era ainda do tempo do Império. Eles foram lá e puseram tudo abaixo. As autoridades deviam ter tombado aquilo, aquele patrimônio.

Quem foi que destruiu?

A população de Ponta de Areia fala que foi o prefeito, Damor que era o prefeito da época, mas alguns políticos falam que foi a própria população. Ficou só o chão puro, não ficou nada. Aquilo, tenho até vontade de chorar, com sinceridade. Todas as estações eles preservaram, só o patrimônio de Ponta de Areia, que era o mais bonito eles destruíram.

Quais os lugares da Estrada que a sra. morou?

Eu morei... Ponta de Areia, onde nasci por ser filha de ferroviário. Depois que casei fui morar em Mairinque. De Mairinque voltei, fui para Aparaju. De Aparaju fui para Ponta de Areia novamente. De Ponta de Areia fui para Caporanga. De Caporanga fui para Teófilo Otoni. E de lá aqui para Formiga.

Como filha de ferroviário, seu pai não morou em outros lugares?

Foi só Ponta de Areia e lá onde ele nasceu em Helvécia. Até porque viveu tão pouco, não deu tempo nem de conhecer. Ele viajava, porque ele era guarda-freio, fazia Ponta de Areia a Teófilo Otoni, a Ladainha, mas foi só.

A sra. conheceu pouco seu pai?

Quando ele faleceu eu tinha seis anos. Aí começou minha caminhada de sofrimento porque eu sofri muito com a perda do meu pai. Passei dificuldades várias, porque minha mãe não tinha condições financeiras para sustentar seis filhos. Tivemos muita dificuldade, sofrimento mesmo.

Nesse período entre a morte de seu pai e o casamento, a sra. vivia ali próximo da estrada, usava a estrada?

Não. Quando meu pai morreu, mais ou menos com seis anos e meio, sete anos eu tinha uma madrinha no Rio, então a minha madrinha pediu a minha mãe para me dar para ela para cuidar de mim. Eu fui morar no Rio com a minha madrinha. Só que ela não cuidava. Sofri muito com ela. Ela judiava de mim demais. Ela impedia de conversar com as pessoas para não contar o que eu passava. Ela queria que eu trabalhasse para ela e judiava bastante que chegava ao ponto dos vizinhos me chamar pedir para fazer algum servicinho para eles

para poder me aconselharem para poder fugir da casa dela porque de lá eles ouviam os gritos das surras que eu tomava dela. Com isso devo a minha volta para a Bahia a um comerciante que tinha lá em Ponta de Areia chamado Manoel Pimenta e ao diretor da Estrada na época que se chamava Dr. Portela. Ele foi ao Rio visitar a minha madrinha porque o marido dela havia falecido.

O marido dela também era da ferrovia?

Era também. Então lá ele pôde observar. O pouquinho tempo que ele ficou lá, só o período de almoço até depois do almoço ele pôde perceber que eu era maltratada até na hora da comida, da alimentação. Eu só comia depois que eles terminavam.

Essa sra. (Zulmira Gonçalves) era esposa de um ferroviário?

Ele fazia parte da diretoria da Bahiminas, só que ele já estava aposentado. Morava no Rio.

E a sua mãe deu você como afilhada para eles?

Ela prometeu que ia cuidar de mim, porque ela não teve filhos não. Minha mãe, iludida, achando que de fato eu seria uma filha para ela. Lá eu sofri muito, vim com marcas de unha delas no corpo, vim com marca de descanso de ferro elétrico na cabeça que ela me batia na cabeça. E então esse moço indo lá viu que enquanto eles almoçavam eu ficava na cozinha sentada só para servir. Só depois que eles terminaram a refeição, tomaram cafezinho, comeram sobremesa que ela pediu licença para servir meu almoço. Ele observou aquilo tudo e sem eu precisar falar nada, ele chegando em Ponta de Areia, as duas irmãs minhas mais velhas foram na loja dele comprar e ele mandou recado para minha mãe. Que fosse me buscar no Rio porque eu estava sendo maltratada. A minha mãe não tomou atitude, mas a minha tia e a minha avó mandaram uma carta pedindo para me devolver. Então já marcou o dia, a hora que o navio ia sair de lá e me colocou no navio e ela teve que fazer roupa para mim correndo porque eu não tinha roupa. Nem o uniforme do colégio ela me dava. O colégio que tinha que fornecer o uniforme e tinha festas na vila que ela não deixava eu frequentar as festas e disse que eu era negra e negro não podia estar no meio de brancos. Era terrível. E aí com isso ela me levou para a casa do comandante e eu voltei. Quando cheguei em Ponta de Areia tive uma crise de nervos, de emoção que eu acreditava que nunca mais ia sair daquela situação. Até porque as crianças naquela época eram muito, não tinha a esperteza das de hoje. Tinha medo de tudo, de polícia, de tudo. E com isso aí eu retornei ao Rio, mas aí já foi para trabalhar quando a minha mãe estava lá trabalhando. Trabalhei até os 17 anos e voltei para um casamento da minha irmã e não retornei para o Rio mais não. Fiquei em Ponta de Areia até me casar.

Lá em Ponta de Areia, nesse tempo, a sra. usava o trem?

Usava. Ia para Caravelas. Nosso transporte lá era o trem que tinha duas vezes ao dia. Um pela manhã às seis horas, onze e dezesseis horas que saía de Ponta de Areia para Caravelas, porque tinha que comprar tudo em Caravelas. Porque tudo que precisava para costura era em Caravelas. Tirando isso tinha que ir a pé mesmo. Para Teófilo Otoni... Para o Rio, naquela época, tinha que ir para Teófilo Otoni, de lá pegar um transporte para Governador Valadares para então pegar outro transporte para ir para o Rio. Tinha de navio também, mas os navios lá não tinha passageiro, era cargueiro. Quando a gente conseguia uma passagem, um comandante que se prontificava em levar um passageiro, inclusive as vezes que fui e voltei com minha madrinha foi de navio.

A sra. trabalhava com quê?

Cheguei a trabalhar numa loja como balconista e costurava, eu aprendi a costurar pela prática sem Ter diploma. Eu costurava, colocava uma roupa por cima da outra e fazia os moldes e comecei a costurar. Só depois de casada que fui tirar o diploma de corte e costura. Meu enxoval eu comprei com dinheiro de costura.

Como a sra. conheceu seu Epaminondas?

Eu estava na loja trabalhando e era ligado a um bar que era do mesmo dono e eu tomava conta tanto da loja quanto do bar. Tinha uma porta que quando tinha freguês na loja passava de um para o outro. Eu estava no

bar quando ele chegou pedindo uma cerveja e um maço de cigarro. Aí ele começou a me dar aquelas cantadinhas ali. Com aquelas cantadas... “eu sou filho de sr. Nominando” nunca ouvi falar. Eu não conhecia o pai dele pelo nome não, conhecia como seu Nego. Era um apelido porque o pai dele era chefe de trem e inclusive a gente pintava e bordava com ele porque ninguém pagava passagem com ele. A gente embarcava no trem, ele vinha tranqüilo demais. Dava um prejuízo a Bahiminas danado. Aí quando ele vinha já dizia que não tinha dinheiro e ele nem ligava.

Então eu disse: “Não conheço essa pessoa, não” Aí ele: “Conhece sim. É o chefe de trem que faz Ponta de Areia a Caravelas”. “Eu conheço seu Nego.”

Aí ele começou, voltou novamente... até porque eu tinha outro namorado e não tinha terminado. Ele não sabia. Aí ele foi insistindo, insistindo, até que começamos a namorar sem terminar com o outro. Ficamos namorando um ano, ficamos noivos. Quando fez um ano, dez meses e vinte e dois dias que nós nos conhecemos nós nos casamos. Depois de casada foi que morei em Aparaju, Mairinque, Caporanga e Teófilo Otoni.

Como era o dia a dia da vida de uma esposa de ferroviário?

O que eu lembro é que ao mesmo tempo que era agradável, tivemos muitas dificuldades e principalmente eu que morei em lugares mais assim sem recurso. Morei em lugares que tinha que pegar água no rio, tinha que lavar roupa no rio, não tínhamos uma farmácia para comprar um remédio. Era bastante dificuldade mesmo, quando adoecia uma criança nós tínhamos uma dificuldade tremenda. Inclusive eu guardo uma lembrança muito triste foi em Caporanga. Nós morávamos em Caporanga e a estrada acabou. Nós ficamos completamente isolados, sem Ter transporte nenhum. Uma certa vez eu precisava levar meu filho ao médico e ele (Sr. Epaminondas) pediu uma autorização para eles fornecerem um automóvel de linha para me pegar e eles negaram esse transporte. O diretor era Dr. Luis Elói de Almeida e o Dr. Edson era o do transporte. Ele já despachava mesmo, não levava ao conhecimento do diretor, já dizia que não tinha transporte. Eu tive que caminhar doze quilômetros até Sucanga, o lugar mais próximo que eu podia pegar um transporte. Embaixo de um sol tremendo com um filho de dez quilos e duzentos gramas no braço com uma sombrinha e nós chegamos a Sucanga e não consegui dormir por tanta dor no corpo. Andar esse tanto com uma criança no braço não é fácil. Eu e a esposa de um feitor de linha que também estava na mesma situação. Chegando lá em Teófilo Otoni eu disse: “não volto a pé de forma alguma.” Fui lá levei meu filho ao médico, aproveitei consultei, eu e minha comadre e ela também estava com uma filha com a mesma idade do meu filho que tinha quatro meses na época. Fiz as compras, porque tinha que levar pão tudo porque lá não tinha nada. Carne para a gente comer lá o fazendeiro tinha que combinar com os ferroviários que moravam lá, matavam uma vaca só se eles combinassem se cada um ficasse com uma parte da vaca para poder matar. Nós tínhamos uma geladeira a querosene porque não tinha energia para poder conservar a carne. Outra metade a gente tinha que salgar porque tinha sempre que ter uma carne. Verdura nem pensar. Pão tinha que fazer biscoito no forno, essas coisas porque não tinha onde comprar um pão. Quando terminei de fazer as compras depois das consultas eu fui até a diretoria e chegando lá eu pedi que queria falar com o diretor. A secretária falou comigo assim: “eu não tenho ordens para deixar ninguém entrar para falar com o diretor.” Eu falei assim: “minha filha, eu vou entrar porque eu preciso conversar com ele. Ela então falou comigo: então dona, eu vou sair, faz de conta que fui tomar um cafezinho e a senhora invade a diretoria.” Ela saiu e eu invadi. Quando Dr. Luis deu por mim eu estava lá diante dele. Cumprimentei. “Antes que o sr. pergunte quem eu sou vou me apresentar. Sou a esposa do agente de estação de Caporanga.” “Mas o que trouxe a sra. até aqui?” O motivo é que estou sem transporte para voltar, estou com filho doente, a minha comadre esposa do feitor também está na mesma situação e nós não vamos andar mais doze quilômetros a pé de volta.” Aí ele também não questionou. Apenas perguntou que dia queria voltar. Eu disse que queria voltar hoje ainda. Ele perguntou se podia deixar para o dia seguinte. “Sim posso”. Perguntou onde eu estava e disse que às sete da manhã o automóvel de linha nos pegaria lá. Quando deu sete horas estava com a bagagem toda na porta era até um compadre meu que era maquinista, o Odilon. Estava na porta com a bagagem toda na porta esperando e nada do automóvel chegar. Eu peguei a bagagem e fui lá para a estação e botei tudo na porta da diretoria. Aquela sacolada danada. Passaram lá, procuraram saber de quem era aquela bagagem e perguntaram para mim e disse assim: “a bagagem é minha e da mulher do feitor. Aí alguém foi lá e falou com ele lá dentro. Aí ele mandou me pedir paciência. Pediu aos guardas para pegar a minha bagagem e levar para a plataforma. Pediu para ter paciência porque o automóvel que ia me pegar às sete horas tinha quebrado e tinha chegado de Ladainha e estava na oficina. E que não demorar me pegar não. Aí eu fui, fiquei na plataforma, ele chegou me pegou e

levou até Caporanga. Só que o Dr. Edson virou uma onça e disse que passou por cima dele. Então virou a briga dele com o meu marido.

Nesse tempo a estrada já tinha acabado?

Já tinha acabado.

Tinham arrancado os trilhos?

Não. Ainda tinha os trilhos. Por isso que ele ficou lá ele era o chefe da estação. E deixou nós lá num isolamento terrível. Eu falei assim: “sr. Edson eu embarco sempre que precisar porque eu não nasci lá em Caporanga não. E se o senhor achar que nós temos que morrer, então me devolva. Pega um transporte e manda a gente para Ponta de Areia porque lá é minha cidade. Então lá eu morro satisfeita. Agora me deixar em Caporanga, deixar meus filhos morrerem lá por falta de recurso e falei algumas coisas que ele precisava ouvir e falei o sr. sabe porque nós estamos dependendo de transporte da Bahiminas, porque o meu marido foi um bobo. Ele trabalhou a vida inteira dele e não roubou da Bahiminas. Se ele tivesse roubado nós teríamos um carro na nossa porta à nossa disposição. Meu marido foi um bobo, um tolo, ele não roubou por isso nós estamos nessa situação dependendo de favor. Falei algumas coisas para ele porque é lógico eu estava na época com quatro filhos. Todos pequenos. Então são essas as lembranças eu me marcou muito porque nós sofremos muito quando terminou a estrada, sofri porque morei em lugares sem recurso. Na época meu marido sofreu demais, todos os funcionários da Bahiminas não sabiam o que era uma folga semanal. Só sabia quando tinha férias de ano em ano. Ele por duas vezes teve estafa por perda de noite. Trabalhava e não sabia que horas deitava e nem que horas ia levantar. Eu tinha que toda noite fazer café e deixar na garrafa térmica em cima da mesa com copo para quando ele chegar às três da manhã. Ele nem para cama ia porque tinha medo de perder a hora. Debruçava na mesa da sala poder soltar o trem que saía de Ponta de Areia. E ficou assim por muito tempo sem ter uma folga semanal sem ter direito de sair. Eram uns verdadeiros escravos o pessoal que trabalhava na Bahiminas. Os depósitos não sofria não, mas os da estação, os agentes, telegrafistas, sofreram demais mesmo. Por duas vezes ele teve que internar por estafa de serviço de perda de noite.

Ele foi internado onde?

Num hospital em Teófilo Otoni, não me lembro o nome do hospital, a gente apelidou de hospital dos ferroviários e por duas vezes fui fazer pré natal e ele passou mal dentro da sala do consultório. O ginecologista teve que atendê-lo e mandá-lo para o hospital porque ele estava esgotado por perda de noite. E nós não tiramos fruto nenhum. Continua hoje salário terrível sem reconhecimento nenhum. Ainda entram uns presidentes da República como esse Fernando Henrique que acabou com a classe do funcionalismo, oito anos sem ter um centavo de aumento. A gente continua sofrendo e não sofremos mais porque somos equilibrados graças à Deus. Porque se não fossemos equilibrados nossos filhos estariam como marginais. Não teriam estudado. Então são dificuldades que a gente fica um dia inteirinho falando e ainda é pouco. Nossos filhos chegaram ao ponto de para estudar de trocar duas camisas para quatro filhos. Para poder freqüentar escolas. Tudo culpa dos governos que nós temos que nunca olhou para essa classe do funcionalismo. Esses ferroviários, agentes de estação sofreram demais. Para conseguir uma promoçãozinha há quase uns dez anos atrás aí foi preciso fazer uma carta porque senão o salário ia estar pior, para o presidente da República no tempo do Itamar Franco que concedeu uma promoção para ele, muito insignificante também. Até a idéia do Itamar era boa que ele queria fazer uma isonomia salarial. Só que o sr. Fernando Henrique entrou, travou tudo, tornou sem efeito e o salário continuou a mesma miséria. Não passamos fome porque nós somos pessoas equilibradas, procuramos lutar e nós temos filhos excelentes. Tenho um filho formado em engenharia elétrica, está lá no Rio. Ele saiu da PUC a pé para aqui porque não tinha dinheiro para pagar passagem.

Como fazia para ter filhos no tempo da Bahiminas? Ia para Teófilo Otoni ou fazia o parto no lugar da estação?

Eu tive o primeiro filho em casa com parteira. Era até minha avó a parteira. Ele nasceu em Mairinque na casa da estação. Só que comecei a ter problema desde o primeiro filho. Fiquei com queda de bexiga, com *rotura* tudo conseqüência do primeiro parto que foi muito forçado. Daí do segundo eu tinha eu tinha que ir para o hospital. Quando tive o quinto filho, tive um problema sério que com quarenta dias eu tive que voltar para o

hospital para ser operada por consequência ainda do primeiro parto. Tinha que sair de Aparaju, Ponta de Areia para Teófilo Otoni para poder ir pra lá no oitavo mês, nono mês, passando aquela preocupação na estrada. Porque a estrada já estava acabada, quebrada, às vezes passava a noite toda na estrada. Então era uma preocupação terrível que a gente tinha. Porque já no oitavo, nono mês eu passava um aperto terrível. Se eu entrasse em trabalho de parto no meio de uma estrada daquela que não tinha recurso nenhum e o parto não podia ser feito por parteira. Meu terceiro filho teve uma *rotura* no útero que se tivesse fora do hospital o médico disse assim: “ela não durava nem uma hora”. Terrível né? E eu tive oito filhos. E ainda um aborto.

Como a sra. viu o fim da EF? Qual foi o argumento que usaram porque ela estava terminando?

Eu achei um descaso. Foi falta de competência, eu acho até dos governos federais. Por ser uma estrada federal deveria ser olhada com mais carinho porque fez muita falta para aquela população. Muita falta mesmo. Acabou com a vida de muita gente, até hoje. Ligava ao litoral. Se pudesse voltar essa estrada novamente... eu fiquei com muita tristeza acho que não só eu, mas acho que todas as pessoas até que não são habitantes daquela região devem ter sentido bastante eles terem acabado com a estrada, porque era um meio de transporte mais fácil, mais barato e que também até os próprios produtores, pessoal da roça que vendia seus produtos. Coitados eles sofreram muito e sofrem até hoje por isso. A gente passava naquelas estações estava todo mundo ali vendendo suas mercadorias. Todo mundo podia fazer a sua viagem, comprar sua passagem de segunda, de primeira, mas ia. Até era um meio de transporte mais seguro também. Jamais aquela estrada deveria se acabar. Acho que foi um descaso mesmo dos governos. Todos eles. Cada um que ia entrando foi piorando mais a situação. Acho que a época dos militares foi a té pior porque eles se preocuparam com tantas outras coisas que esqueceram a estrada de ferro lá. Por último já não tinha mais dormente nas linhas. Praticamente os trilhos estavam andando em cima da terra. É uma pena. É lastimável.

A sra. já ouviu falar de histórias de índio na Estrada de Ferro?

Ouve sim. Inclusive tinham até pessoas que era descendentes. Na época, em Ponta de Areia tinham muitos que eram índios, que traziam muitos traços de índios, mas convivência com índio mesmo não. Não cheguei a alcançar isso não. Acho que eles estão mesmo para Porto Seguro. Caravelas e Ponta de Areia nem tanto.

FIM DO LADO A:

INÍCIO LADO B:

Sua mãe chegou a contar alguma história antiga da estrada?

Minha avó que contava mais, a mãe da minha mãe. A minha mãe também contava mas era bem pouco. Minha avó que era assim mais de guardar, de relatar aquelas histórias, os lugares que ela ia. Ela morou em lugar onde chegava que naquela época eles chamavam de deportado. As pessoas que eram deportadas lá do Rio que eram pessoas que cometiam até políticos. Até pessoas que os políticos queriam se ver livre mandavam para lá. Então aparecia esse pessoal que eles jogavam no mar e conseguiam nadar e chegavam em Ponta de Areia como deportados. Tinha um moço lá que eles apelidaram de *boca larga*, ele foi deportado e jogado em alto mar. Lá chegavam alguns que o povo tinha medo: “Oh! Tem deportado aí!” Tinha outros que conseguiam se relacionar bem e viveram lá e alguns até pouco tempo até residiam lá e tem filhos. Foram pessoas que saíram que chegaram lá, mudaram a sua vida, trabalharam lá honestamente. Isso acontecia muito. A gente teve uma época mesmo que nós fomos para a praia e nós corremos não sei quantos quilômetros porque nós vimos um moço que nem era deportado, mas estava saindo do serviço com aquela roupa cheia de graxa e a gente andava tão assustada com medo desses deportados que o pessoal gritou: “Lá vem um deportado lá!” Aí nós começamos a correr. Corremos tanto. Eu devia estar mais ou menos com oito anos. Eu sou de 1940. 1948. No final das contas encontramos com o sobrinho do marido da minha tia e uma das minhas tias disse: “Toma faca aqui Laureço. Vai matar o homem que é um deportado que não sei que lá...” O moço estava correndo em direção a Caravelas e nós indo para Ponta de Areia. Só que nós resolvemos correr dele em direção a Caravelas. Aí quando foi ver, quando o moço chegou perto, não era deportado nada. Era um moço que tinha largado o serviço lá na oficina e ele estava com a roupa suja de graxa e estava correndo para pegar um companheiro eu estava indo para Caravelas e queria alcançá-lo. Então tinha muita história de deportado lá. E era real mesmo. Muitos morreram por lá.

A sua avó foi casada com um maquinista?

Minha avó foi amigada por muito tempo, com esse maquinista chamado Epifânio. Minha avó teve quatorze filhos.

Sua mãe teve algum irmão que trabalhou na Estrada de Ferro?

Minha mãe não. Minha avó não tinha muitas condições, os filhos dela foram saindo para trabalhar fora e uns sumiram que minha avó morreu sem saber notícia de filhos dela.

Por parte de pai, o seu avô também era ferroviário?

Meu avô não. Meu avô que criou meu pai. Ele trabalhava em lavoura e minha avó trabalhava em lavoura. Ela era uma negra Nagô. Africana mesmo que gostou de um francês que se chamava *Bornan* e que nasceu meu pai em Helvécia. Nem meu pai ficou conhecendo o próprio pai dele. Minha avó morreu um pouquinho antes de eu casar, aos oitenta e cinco anos e a minha avó por parte de mãe ainda fez o parto do meu primeiro filho. Aos oitenta e quatro anos ela fez o parto do meu primeiro filho. Foi o último neto. No dia que ela fez meu parto ela me disse: “Minha filha esse é o último neto que estou fazendo parto. Eu não vou fazer parto mais de uma neta minha.” E foi o último mesmo, logo depois ela adoeceu aí ela teve uma cirrose e veio a falecer quando eu estava grávida do segundo filho.

Ela tinha sangue índio?

Tinha não.

Para terminar dona Zenith. A sra. teria alguma história, algum caso que a senhora lembre que gostaria de falar, de comentar?

São muitos. Já contei tantos que não tem mais nenhum a relatar. Se tiver também tem horas que é até bom a gente esquecer, alguns casos tristes que não convém a gente falar mais. Foram tantos sofrimentos na nossa vida de casados. Estamos com 41 anos de casados e são tantas coisas, sofrimentos quando nós estávamos lá, quando nós morávamos naqueles lugares sem recurso e sofrimento quando nós viemos para aqui também. Viemos transferidos com aquela meninada.

Como foi essa transferência?

A transferência foi um barato. Linda Belo Horizonte. Tinha ido a capital mas quando ainda era solteira no Rio. Depois com cinco filhos eu nunca tinha ido a capital. Meu Deus. Quando cheguei em Belo Horizonte foi para mim um caos. Um desespero danado quando desci em BH com cinco filhos pequenos. Viemos de ônibus, aí não conhecíamos pensão aí o pessoal na Rodoviária ficava “vamos para pensão tal” Aí coitado, o meu marido levou a gente para uma pensão lá que depois ficou sabendo que aquela pensão ali era lugar suspeito. Acontece o seguinte, já estávamos ali e ficamos, mas tinha medo de chegar na porta com medo de meus filhos sumirem de alguém passar a mão nos meus filhos. Então foi terrível. Nessa mesma noite nós pegamos o trem que nos levou para Formiga. Só que nós descemos em Garças de Minas para no dia seguinte para pegar o trem para Formiga. Um frio em pleno mês de junho. Nós chegamos lá no dia 12 de junho de 1968. Eu tinha um filho com uma alergia terrível. Não podia por coberta nele, não podia por meia. Aí então nós dormimos na estação mesmo, emboladinho, tudo mundo encostando ali. Eu peguei uma coberta e joguei em cima dos meninos, em mim também. Igual mendigo mesmo. Ficamos a noite inteira lá num frio terrível. Isso foi desagradável, mas tem coisas que a gente lembra e dá graças a Deus. A gente tem muita fé, nós somos católicos e sempre agradeço a Deus por tudo. Por estarmos aqui juntos, nossos filhos estudados, os que não concluíram seus cursos ainda estão caminhando para isso. Todos os dias dobro meu joelho no chão e agradeço a Deus por tudo que passamos e por nós termos conquistado o que nós conquistamos acho que é pouco.

FIM DA ENTREVISTA

ENTREVISTA 14

17/11/2002 - Araçuaí

Nilton Ferreira de Souza Curió

12/03/1935 – Sapateiro e mecânico – regente do Coral Vozes de Fátima

Natural de Araçuaí

Tempo estimado: 30 min

Assuntos relevantes: cotidiano, relações de trabalho com a ferrovia, relações sociais, trajetória individual.

LADO A:

Quais as lembranças que o sr. tem da Estrada de Ferro Bahia e Minas?

É uma lembrança muito importante. Antes de chegar a Araçuaí eu tinha meu avô que se chamava Sebastião Maria Preta, comprava laranja para esperar no Favaco. Era um grande movimento de Araçuaí para ver a máquina chegando. O Domingo todo nós passávamos lá.

Era uma situação muito difícil. Eu lembro que logo quando chegou a Bahia e Minas que construiu a estação, era uma pobreza danada. Eu tinha um tio que se chamava Osvaldo Curió e levava o curiozinho pequeno. Naquela época não tinha taxi, carro não tinha nada. Então meu tio pegava as malas com os passageiros e botava na minha cabeça e na dele para fazer um dinheirinho e ter alimentação dentro de casa. Era uma pobreza mesmo. Hoje quem vê o Araçuaí, igual ao que eu vi, é de admirar.

O sr. chegou a andar no trem?

Quando ia pegar a mala eu andava pegando atrás. Um dia meu tio chegou na Bahia e Minas e não conseguiu pegar mala, ele era um pouquinho mais velho e tinha um negócio de pongar. Ele pongou e eu não consegui. Foi quando naquela época teve um desastre de um menino de nome Alceu filho de Dona Maria de Orlando. Quando passava num corte a cabeça dele bateu numa pedra. Ele caiu e morreu.

O sr. chegou a pegar o trem até Teófilo Otoni?

Eu jogava no quadro do Calhauzinho esporte clube. Era um time de criança, juvenil. Nós viajamos para Teófilo Otoni para jogar contra o Atlético Mineiro de Teófilo Otoni. Nós perdemos de 5 x 2. Naquela época o Atlético tinha muito jogador que era da Bahia e Minas. Um tal de Jésus, Ratinho. Depois disso viajei também para fazer o serviço militar em Belo Horizonte.

Qual era o caminho que se fazia de Araçuaí na época para ir a Belo Horizonte?

Pegava o trem em Araçuaí e tinha uma baldeação em Teófilo Otoni. De Teófilo Otoni a Valadares tinha que pegar o carro. Naquela época não tinha ônibus e nós fomos num caminhão que tinha acabado de carregar cal. Chegamos em Valadares todos sujos de cal. De Valadares a Belo Horizonte pegava o trem de ferro.

O sr. conheceu algum ferroviário?

Conheci o Badu e outro que se chamava Licindo. Nessa época eu trabalhava na sapataria. Eles tomava as encomendas porque nós fazíamos botinas de solado de pneu, de “pé bufo”. Eles compravam na mão do moço que me criou que se chamava Felício Sapateiro. Compravam as botas para poder trocar nas roças por saco de feijão, alho, milho. Chegava aqui para vender essas coisas. Compravam duas, três dúzias de botas para trocar por produtos da roça. Era um quebra galho deles. Conheci também um grande jogador de futebol que trabalhou na Bahia e Minas que se chamava Cabo Verde, mas que tinha o nome de João.

A Bahia e Minas era importante para o movimento do comércio aqui?

Eu acho que fez muita falta. Uma máquina só puxa quantos carros? Na época, essa região nossa de Teófilo Otoni até Araçuaí era um movimento grande. A terra produzia. Tinham muitos agricultores. Fez muita falta para a classe pequena.

Que mercadoria vinha para cá?

Feijão, café, milho, alho, o sal, a farinha. Chegava aqui super lotado só de coisas de gêneros.

Como o sr. viu o fim da estrada?

O fim da estrada foi no regime militar. Castelo Branco. Falavam que a Bahia e Minas dava prejuízo. Não sei porque, não entendo nada. Não deram muita explicação.

O sr. viu arrancarem os trilhos?

Cheguei a ver. Uma tristeza. Esse processo, mesmo não sendo uma pessoa instruída, a gente sentiu dentro do coração da gente. “Vai acabar com nossa máquina!” Vão tirar nossa máquina” Eu conheci um máquina de nome 17. Foi a primeira que cegou aqui. Foi uma máquina pretinha e miudinha. Tudo isso eu conheci.

E o povo não se revoltou, não questionou o fim da estrada?

De maneira nenhuma. Acredito que naquela época era de muito “atrasamento”. Hoje não, se acontece uma coisa dessas todo mundo briga, discute, vai para rádio, televisão. O progresso é muito grande.

Tinha problemas a estrada de ferro ou ele funcionava direitinho?

Na época do nosso presidente Jânio Quadros ela chegava muito atrasada, um dia, dois dias. Acho que por falta de administração. Isso que levou a acabar com a Bahia e Minas. Quando o Jânio chegou aqui mais o Milton Campos e o Tristão da Cunha. Fizeram um grande comício na praça do coreto. O homem da vassoura prometeu que se ele fosse eleito presidente da República ele consertaria a Bahia e Minas. E consertou. Era um problema de política. Aí chegou o regime militar e eles resolveram terminar com a estrada.

O sr. achou que foi bom o fim do trem?

Eu digo sinceramente. Foi bom para alguém. Para as fábricas de automóveis. Uma máquina puxa quantos carros? Aumentou muito a oportunidade de ganhar dinheiro para quem trabalha com transporte e fábrica de carros.

O sr. lembra a chegada do trem?

Quando o trem chegou foi uma festa. Mas eu já tinha costume com ele porque ia com meu avô vender laranja para o povo. Mas quando ele chegou aqui eu ficava de longe meio com medo, acostumando. Muito menino e gente velha correu de medo antes dele chegar aqui. Nos primeiros dias que chegamos com meu avô ficamos assustados, mas acostumamos. Mas não é costume de chegar pertinho. Era ficar de longe, cabreiro. Era medo. Para ir nos Favaco meu avô alugava animal na mão do finado Antônio Tanure ou Paulino Pereira. Meu avô levava os filhos dele para estudar. Era família rica.

Aqui não tinha carro, no máximo era o jipe do bispo D. José Diaz. Meu avô trabalhava guiando os animais. Era de Tropa. Meu avô era um velhinho pretinho mas de grande prestígio também na sociedade. Ele era viajante. Era o negro de confiança que levava as filhas das famílias para viajar por muitos dias.

Perdi minha mãe com seis anos, fiquei morando com meu avô. Perdi meu avô e a mulher dele que era minha madrasta e logo fui passado para mão de Felício Sapateiro. Ele foi meu terceiro pai, quem me criou bem criado, nunca bebi, nunca fumei devido a criação. Eu peço a Deus por ele e falo muito nele. Pai que conheci foi Felício Sapateiro. Criou muitos filhos dos outros. Me ensinou a profissão que até hoje eu gosto, mesmo aposentado. Sento para fazer minha sandalhinha e faço meu trocado para comprar o pão.

O sr. conheceu seu pai?

Eu conheci. Ele me deixou cedo e ficou muito tempo longe. Na época de Revolução Militar, eu já era casado, pai de família, ele adoeceu em Nanuque. Cheguei em Nanuque para pegar ele e não me reconheceu como filho. Estava muito doente. Ele tinha o nome de Sebastião bico doce. Ele era violonista. Dr. Múcio disse que o Tião era o violonista da elite da cidade. Tocava para eles com o conjunto do Zé da Maria Preta que era irmão da minha mãe.

FIM DA ENTREVISTA

ROTEIRO DE ENTREVISTA

TRILHOS ARRANCADOS

BIOGRAFIA CURTA:

Nome completo

Idade/data de nascimento

Cidade natal

Cidade que reside

Atividade profissional

Origem dos pais

PERGUNTA INICIAL:

Qual a lembrança que você tem da E. F. Bahia e Minas?

Aprofundar questões de acordo com o depoimento

- Sentimentos;
- O uso do trem;
- Qualidades/problemas;
- Peculiaridades/*causos*;
- A importância/o valor;
- Presença comunista;
- Relação com os índios;
- Relação com os “coronéis”;
- Greve;
- Corrupção;
- O fim: suas causas, o resultado...

O tempo das entrevistas, por conta da proposta do roteiro, varia entre 45 e 80 minutos. Apenas duas entrevistas possuem mais de 120 minutos de duração.

RELAÇÃO DO ENTREVISTADOS E SUA OCUPAÇÃO

- 1 – Adaltiva Teixeira da Silva - passageira
- 2 – Alyrio Gomes Eusébio - passageiro
- 3 – Arani Santana Campos - passageira
- 4 – Ciro Flávio Bandeira de Melo - passageiro
- 5 – Epaminondas Conceição Cajá - ferroviário
- 6 – Geralda Chaves Soares - passageira
- 7 – José Alves dos Reis - ferroviário
- 8 – José Penna Magalhães Gomes - engenheiro
- 9 – Josefa Alves dos Reis - passageira
- 11 – Júlio José de Barros - ferroviário
- 12 – Leonídia Silva Brauer – esposa de ferroviário
- 13 – Luis Henrique Guimarães Lisboa - passageiro
- 14 – Luiz Eloy de Almeida - engenheiro
- 15 – Manoel Otoni Neiva - passageiro
- 16 – Maria da Conceição Pereira – esposa de ferroviário
- 17 – Nadege Aparecida da Silva Carvalho - passageira
- 18 – Nilton Ferreira de Souza Curió – trabalhou no comércio de beira de linha
- 19 – Olivier Alves Ferreira – filho de ferroviário
- 20 – Orlando Machado Barreto - ferroviário
- 21 – Therezinha Guimarães – filha de ferroviário
- 22 – Valdete Tarone Tomich - passageira
- 23 – Zenith França Cajá – esposa de ferroviário
- 24 – Fernando Brant - compositor