

# PROGRAMA DE EDUCAÇÃO PATRIMONIAL – VALE REGISTRAR

## Núcleo de História Oral

### FICHA TÉCNICA

**Código da entrevista:** VR-HT-MA-003

**Entrevistado:** Jordane Vitório Batisteli

**Local da entrevista:** Estação Ferroviária de Mariana / Vagão Oficina de Vídeo e Sala de Histórias

**Data da entrevista:** 10/10/2006

**Horário da entrevista:** 10h25min

**Duração da entrevista:** 1h01min46seg

#### **Equipe do Vale Registrar / História Oral:**

**Supervisão:** Jason Barroso Santa Rosa

**Subcoordenação:** Josanne Guerra Simões (Keka Simões)

**Entrevistadores:** Josanne Guerra Simões, Eder Donizete de Melo (monitor)

#### **Gravação das entrevistas:**

**Coordenação:** Bellini Andrade (EMVIDEO)

**Produção:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Câmera:** Mateus Brandão (EMVIDEO)

**Assistente:** Gustavo Mendes (monitor)

**Equipamento utilizado:** Câmera digital MiniDV

**Transcrição:** Eder Donizete de Melo

**Data da transcrição:** 28/10/2006

**Conferência de fidelidade:** Josanne Guerra Simões

**Data da conferência:** 05/01/2007

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

**Copidesque:** Maria Angélica Vieira Bonome

## [Início da entrevista]

**Keka Simões** – O senhor poderia nos dizer seu nome completo?

**Jordane Batisteli** – Jordane Vitório Batisteli.

**Keka Simões** – O senhor tem algum apelido?

**Jordane Batisteli** – Não.

**Keka Simões** – Onde o senhor nasceu?

**Jordane Batisteli** – Eu nasci em Urucânia.

**Keka Simões** – Urucânia fica em Minas Gerais?

**Jordane Batisteli** – Minas Gerais.

**Keka Simões** – Qual é a data de nascimento do senhor?

**Jordane Batisteli** – Vinte e sete de maio de 1930.

**Keka Simões** – Como se chamavam seus pais?

**Jordane Batisteli** – Vitório Batisteli e Regina Ségali.

**Keka Simões** – Em que eles trabalhavam?

**Jordane Batisteli** – Agricultor.

**Keka Simões** – O senhor tem ou teve irmãos?

**Jordane Batisteli** – Tive oito irmãos.

**Keka Simões** – Em que eles trabalhavam?

**Jordane Batisteli** – Três ferroviários e os outros em comércio, não é?

**Keka Simões** – O senhor trabalhou em algum outro local antes de trabalhar na ferrovia?

**Jordane Batisteli** – Eu entrei na ferrovia em 18 de janeiro de 1951. Antes, eu trabalhava também como balconista, era auxiliar de balcão.

**Keka Simões** – Onde? Em qual cidade?

**Jordane Batisteli** – Em Bandeiras<sup>1</sup>. Eu fiquei quatro anos.

**Keka Simões** – Certo. O senhor falou que começou a trabalhar em 1951 na ferrovia. Por que o senhor foi trabalhar na ferrovia?

**Jordane Batisteli** – Fui trabalhar na ferrovia porque essa Estação de Bandeiras... Eu morava em Urucânia, distante uns cinco quilômetros. Na

---

<sup>1</sup> Estação ferroviária pertencente à Linha de Caratinga, trecho da antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Localizada em Ponte Nova, município de Minas Gerais.

ocasião, o agente-chefe da Estação<sup>2</sup> de Bandeiras e sua senhora tinham um café na passagem dos trens. E fui convidado a trabalhar com eles para fazer serviço de ajudante. Eu lembro que, na ocasião, tinha um torrador de café que a gente... Eu, por exemplo... Era o dia todo. Sessenta quilos a gente torrava uma vez por mês. Antes eu preparava a lenha: os toquinhos eram todos assim, mais ou menos de 30 a 40 centímetros. Fazia um bom preparo daquilo e, no dia marcado para a torração do café, eu engrenava naquilo: ficava das seis da manhã às seis da tarde e torrava aqueles 60 quilos de café, não é? Aquilo dava para um mês.

**Keka Simões** – Para servir nesse café da Estação?

**Jordane Batisteli** – Era. Aquele café era moído de acordo com o consumo. Tinha os munhos<sup>3</sup>, por sinal até bastante pelejados<sup>4</sup> porque a gente tinha que fazer uma força muito grande. Naquele tempo, quarenta e tantos anos atrás, 1951... Então a gente dava conta disso aí, desse trabalho. Passaram-se mais ou menos uns quatro anos e eu voltei para casa, para Urucânia, onde fiquei mais ou menos um ano. Nessas alturas, o serviço lá já era um pouco daqueles pesados e eu não estava me adaptando mais. Essa mesma senhora, de nome Dona Aurélia<sup>5</sup>, me arranhou um lugar para trabalhar em um armazém que era quase ligado à Estação de Bandeiras. Por ali eu fiquei quatro anos. Nas minhas horas de folga, à noite, eu ia para a Estação praticar o aparelho Morse<sup>6</sup>. Eu tinha o quarto ano primário, que consegui em Urucânia. Fui me aperfeiçoando um bocadinho e coisa e tal e deu para, em 1951, no dia 18 de janeiro, fazer uns testes no Rio de Janeiro<sup>7</sup>. Naquela época, a gente tinha que ir lá... A gente viajava 500 quilômetros de Bandeiras ao Rio de Janeiro. A linha só tinha dormente. Era uma linha muito bem conservada, mas não tinha o empedramento, não tinha nada. Você tinha que ter um guarda-pó... Chegando ao Rio de Janeiro, eu já tinha um lugar próprio, indicado, para ficar. Eu ficava lá

---

<sup>2</sup> Chefe-de-estação, profissional responsável por coordenar as atividades realizadas em uma estação ferroviária.

<sup>3</sup> Moinhos.

<sup>4</sup> No sentido de muito usados, velhos.

<sup>5</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

<sup>6</sup> Telégrafo Morse, primeiro aparelho que permitiu a comunicação à distância através de fios e da eletricidade. A informação pode ser transmitida desde que se adote um código previamente estabelecido, tal como o Código Morse, nome dado em homenagem a seu inventor.

<sup>7</sup> Capital do estado de mesmo nome, onde se localizava a sede da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil e, posteriormente, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina.

uns dois dias e voltava. Foi onde fiz os testes. Depois deu para entrar na ferrovia e fiquei até 1983.

**Keka Simões** – Em que consistia esse teste? Tinha prova para ver se sabia...

**Jordane Batisteli** – É, eram provas banais, de um quarto ano primário, mas existiam, na época. Passado um tempo – seis meses – ele voltava para fazer os testes de capacidade de serviço ferroviário: as tarifas, o aparelho Morse... Você tinha um prazo determinado para aquilo. Se não passasse também, eles davam uma chance de mais 90 dias; se não passou dentro de 90 dias, então ele seria automaticamente dispensado.

**Keka Simões** – Entendi. O senhor fez os testes, passou e voltou para trabalhar na Estação de Bandeiras.

**Jordane Batisteli** – Ali eu fiquei por um ano como praticante de estação, já remunerado. Dali, eu recebi ordens da minha Chefia de distrito<sup>8</sup> para fazer substituição nas estações. Eu fazia substituições de folgas, de férias e outras alternativas. O trecho seria de Caratinga a Visconde do Rio Branco<sup>9</sup> – quase 300 quilômetros, com mais ou menos 50 estações. Tinha posto telegráfico, essas coisas.

**Keka Simões** – Quando o senhor veio trabalhar em Mariana? Como foi a vinda para a Estação de Mariana?

**Jordane Batisteli** – Em 1957, no mês de janeiro, eu me casei e tive residência fixa em Rio Casca<sup>10</sup>. Já não viajei mais. Éramos ali sete agentes-de-estação e quatro manobreadores<sup>11</sup> de trem. Era um grupo de pessoal, na ocasião, até grande. Passados uns anos, apareceu a estrada de rodagem asfaltada e foi decaindo o movimento de transporte da ferrovia. Então, os que tinham tempo para se aposentar foram se aposentando; os que não tinham tempo para se aposentar foram sendo removidos. Quando chegou a minha vez... Ficaram dois. Tinha o mais velho, com mais tempo de serviço e mais idade; a preferência para ficar na Estação de Rio Casca era dele. Aí a Chefia me

---

<sup>8</sup> Setor responsável pelas atividades de conservação de determinado trecho de uma linha férrea, que estão a cargo de um mestre-de-linha.

<sup>9</sup> Municípios de Minas Gerais, por onde passava a Linha de Caratinga, trecho da antiga Estrada de Ferro Leopoldina. A Linha de Caratinga era uma junção de várias linhas isoladas originalmente, construídas em épocas diferentes.

<sup>10</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>11</sup> Profissionais responsáveis por formar as composições de um trem, manobrando os vagões.

ofereceu a Estação de São João Nepomuceno<sup>12</sup>. Um dia, em 1964, eu passei por aqui, saindo de Ponte Nova<sup>13</sup> para Belo Horizonte<sup>14</sup>. Nós paramos por uns 30 minutos e me veio o pensamento de um dia morar em Mariana. Não sei por que, eu estava na Estação e pensei isso, tive esse pensamento. Mais ou menos em 1972, quando eu tinha que fazer a opção por um lugar – eu estou voltando atrás um pouquinho –, eles me ofereceram São João Nepomuceno. Mas eu preferi... Então eu fiz um apelo à Chefia de distrito para arranjar um lugar em Mariana. Daí uns dois, três dias me responderam que havia uma vaga em Ouro Preto. Eu persisti: “Ah! Vou ver se arranjo em Mariana, porque é ali que eu pretendo morar”. Passados uns 20 dias, recebi uma comunicação: meu pedido seria atendido. Eu deveria providenciar o passe para o pessoal e também fazer o pedido de um vagão para a mudança, o que foi feito em janeiro de 1972. Vim para Mariana, arranjei lugar para morar – os aluguéis já não eram favoráveis naquele tempo. Passados uns três, quatro anos, fui adquirir a minha casa própria [inaudível].

**Keka Simões** – O senhor veio como agente-de-estação? Qual era o cargo do senhor?

**Jordane Batisteli** – Eu vim como agente-de-estação, porque em 1972 eu passei de praticante para agente-de-estação. Em 1975, o agente da Estação de Mariana, devido ao seu estado de saúde, se afastou do cargo. Nesta data de 1975 – lembro que foi em julho – me colocaram em substituição a ele. Eu fiquei de 1975 a outubro de 1983, quando me aposentei.

**Keka Simões** – Quais eram as funções do agente-de-estação? Em que consistia esse trabalho?

**Jordane Batisteli** – A função do agente-de-estação... Ele seria responsável pela formação de trens, despachos de mercadoria de qualquer natureza, recebimento de mercadorias e registros, aqueles registros mensais – proceder rigorosamente a um registro, porque no fim do mês tinha que proceder a um balancete e esse balancete teria que ser fechado, sem diferença de 10 centavos! E não era muito fácil! Era função do agente... Os trens

---

<sup>12</sup> Estação ferroviária pertencente à Linha de Caratinga, trecho da antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Localizada em São João Nepomuceno, município de Minas Gerais.

<sup>13</sup> Município de Minas Gerais, onde terminava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

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

funcionavam... O agente-de-trem pertencia ao tráfego; a movimentação de trens no trecho, ao transporte. Mas a responsabilidade pelo licenciamento dos trens... O agente teria que dar licença a um trem, por exemplo, de Monsenhor Horta<sup>15</sup> ou de Ribeirão do Carmo<sup>16</sup> para Mariana. Ele não vinha sem a licença. Você tinha que conceder a licença e vice-versa: na saída de um trem daqui, o agente de lá teria que conceder a licença.

**Keka Simões** – Era o agente-de-estação quem concedia a licença?

**Jordane Batisteli** – O agente-de-estação. Era a função dele. A entrega de mercadorias, por exemplo... Naquele tempo era quase tudo por estrada de ferro. Você recebia três, quatro trens por dia: um deixava 50 volumes, de uma caixa de fósforos ao maior, um pouco maior; outro deixava 150; outro deixava 200 volumes. Quando era uma quantidade maior, estacionava-se o vagão no desvio, o que era feito pelo guarda-chave<sup>17</sup>, por um manobreiro da Estação. Era feita a descarga: tirava parte daquela carga e conferia o que tinha para frente – não podia sair sem uma conferência, porque podia faltar lá na frente e a gente seria também o responsável. Então a coisa, para o agente-de-estação, era muito rigorosa e era uma tarefa que não era muito fácil. Mas quando se é mais novo, a gente faz tudo com mais facilidade, não é? [riso]

**Keka Simões** – Quais outros cargos ou funções existiam na Estação ou na linha? O senhor já falou dos manobreiros, do agente-de-estação, do telegrafista. Que outro tipo de profissional ou função existia, seja na Estação, seja na linha? Para a conservação da linha, o senhor lembra?

**Jordane Batisteli** – Lembro. A Estação tinha o supervisor-de-estação. Bem no início, de 1951 até 1970 mais ou menos, nós tínhamos os supervisores-de-estação – fiscais-de-estação era o nome dado. Eles chegavam de repente, em média de três, quatro, para a conferência de tudo o que existia na Estação. A gente tinha que andar muito afiadinho, tudo tinha que estar certinho. Se desse pela falta de um volume, o agente-de-estação seria notificado, teria que dar explicações por aquilo. [riso] Mas o supervisor-de-estação – geralmente residia na sede, na Chefia de distrito, que aqui era em Ponte Nova – estava sempre

---

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

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

<sup>17</sup> Profissional responsável por operar a chave do AMV (aparelho de mudança de linha).

em comunicação com o agente da Estação de maior movimento, como a de Ponte Nova mesmo, Mariana, Ouro Preto. Ele estava sempre junto ali, verificando as coisas e dando um suporte também.

**Keka Simões** – Qual era o horário de trabalho do senhor? Era de segunda a domingo?

**Jordane Batisteli** – Nosso direito à folga era um dia na semana, de preferência domingo. Eu lembro que por uma lei de 1944 – me parece que CLT<sup>18</sup>, essa data – o agente-de-estação teria um horário de serviço a prestar de 14 horas, sem extraordinário. Se desse para ele atender em oito horas, tudo bem. Venceram as oito horas, passou o último trem, porque ele teria... O trem saía, por exemplo, de Mariana para Monsenhor Horta... Estou citando aqui porque... Lá na minha região era mais isso. Aqui não era tanto assim. Você teria que liberar o trem, esperar que ele passasse naquela estação para depois você folgar. Então era um horário de 14 horas, determinado por uma lei de muitos anos atrás, que a gente foi respeitando até há pouco tempo. Depois que me aposentei, eu não sei se já houve alterações nesse horário para oito horas.

**Keka Simões** – Mas até o senhor se aposentar era essa...

**Jordane Batisteli** – Era. Aqui em Mariana, por exemplo, era um grupo maior de empregados na Estação e a gente controlava o horário para dar oito horas para cada um. Tinha recurso, ainda pertencia... Era o Sistema Central do Brasil...

**Keka Simões** – Até quando foi Sistema Central do Brasil?

**Jordane Batisteli** – Aí veio a Rede Ferroviária Federal.

**Keka Simões** – Depois...

**Jordane Batisteli** – Não. [Antes era]<sup>19</sup> Central. Eu sou da Estrada de Ferro Leopoldina *Raywail*, que era dos ingleses. Tínhamos a Central do Brasil, que era de Ponte Nova, do entroncamento em Ponte Nova; a Rede Mineira de Viação, que seria de Belo Horizonte... Eram 17 estradas de ferro. Tinha a Estrada de Jundiá<sup>20</sup>, a Estrada de Ferro Sorocabana e outras, não é?

**Keka Simões** – Durante esse horário de trabalho, tinha intervalo para almoço, para descanso, ou não?

---

<sup>18</sup> Consolidação das Leis do Trabalho.

<sup>19</sup> Palavras mais aproximadas do que foi possível ouvir.

<sup>20</sup> Estrada de Ferro Santos – Jundiáí.

**Jordane Batisteli** – O descanso que... Pela empresa, o descanso obrigatório seria 10 horas. Como eu estou falando, você trabalhou 14 horas a troco da remuneração mensal. Você não podia... Não tinha extraordinário a contar. Era uma lei que tinha que ser respeitada. Eu acho até um absurdo – falo isso hoje – mas é duro, não é? E 10 horas seriam sagradas. Mas o pessoal era tão escasso naquele tempo, que a gente, às vezes, era até convocado pelo agente, pelo chefe-de-estação para chegar um bocadinho antes, para dar uma mão, uma coisa. Aconteceu tudo isso, no meu tempo, quando entrei na ferrovia.

**Keka Simões** – Tinha horário de almoço? Onde o senhor almoçava?

**Jordane Batisteli** – Geralmente, a gente tirava mais ou menos uma hora para almoço. Tudo muito depressa, porque naquele tempo era subcarregado<sup>21</sup> mesmo. A gente até levava muito serviço para casa. Acontecia isso.

**Keka Simões** – Nesse horário de almoço o senhor ia para casa? O senhor morava aqui perto?

**Jordane Batisteli** – Não. Estou falando isso de Rio Casca e daqui também.

**Keka Simões** – Aqui também.

**Jordane Batisteli** – Aqui não houve tantos problemas com esse negócio de horário. Era ainda seguido o Sistema da Central do Brasil, pelo horário de oito horas, apesar de ter aquela lei de 14, mas aqui já estava controlado em oito horas. Mas, na minha região, entre Caratinga e Visconde do Rio Branco... Todo o Ramal da Leopoldina tinha esse horário... Mas eu sempre morei perto da Estação e ia almoçar tranquilo.

**Keka Simões** – Existia algum tipo de auxílio ou benefício para os funcionários da ferrovia e família, desde que o senhor entrou até se aposentar? Ou aconteceu depois? Algum tipo de auxílio, assistência médica, alguma coisa assim?

**Jordane Batisteli** – Não. Prevalecia o INSS<sup>22</sup> daquele tempo. Ele teria um atendimento igual, ou melhor, ao de uma UNIMED<sup>23</sup> hoje – é um exemplo que

---

<sup>21</sup> Provavelmente, o entrevistado quis dizer “sobrecarregado”.

<sup>22</sup> Instituto Nacional de Seguridade Social.

<sup>23</sup> Sistema de assistência à saúde, formado por uma cooperativa de trabalho médico.

estou dando. Naquele tempo existia o INPS<sup>24</sup>, a que a gente recorria. Era bem atendido e sem problemas, não é?

**Keka Simões** – O senhor falou que, quando se mudou para cá, avisaram para o senhor arranjar os passes. As famílias tinham o direito a passe para trafegar no trem ou pagavam como qualquer outra pessoa?

**Jordane Batisteli** – Na ocasião a gente tinha direito, me parece, a quatro passes por ano. Agora, o agente-de-estação – é mais do que lógico, não podia ser de outra maneira – tinha o passe para viagem, para substituições. E quando fosse necessária uma viagem, por conta própria, então ele teria esses quatro passes por ano, em qualquer distância da ferrovia.

**Keka Simões** – O senhor já falou do supervisor, do fiscal que vinha de surpresa. Como agente-de-estação a quem o senhor era subordinado? Na hierarquia da...

**Jordane Batisteli** – Na hierarquia da estrada de ferro. Nossa Chefia seria em Ponte Nova: Chefia de distrito de Ponte Nova.

**Keka Simões** – Na Estação, nos locais em que o senhor trabalhou antes de vir para Mariana e em Mariana, qual era o número aproximado de funcionários envolvidos na Estação e na operação do trem? O senhor falou de momentos quando até era sobrecarregado, não é?

**Jordane Batisteli** – Sim.

**Keka Simões** – O senhor lembra mais ou menos o número de funcionários que era necessário?

**Jordane Batisteli** – Olha, quando eu vim, em Mariana deveriam ter uns 10 agentes-de-estação. Já tinha um volume maior de funcionários para atendimento do serviço. E alguns manobreiros: mais ou menos, que eu lembro, uns quatro a cinco. Isso em 1972, não é? E a gente atendia o serviço perfeitamente bem. Tinha uma mineração, Mina Del-Rey<sup>25</sup>. A gente tinha transporte, em uma expedição, umas três vezes por semana, de uns 12 a 15 vagões de minério. Nós tínhamos uma linha que foi... Deram o nome de Pêra, não é?

**Keka Simões** – Peira?

---

<sup>24</sup> Instituto Nacional de Previdência Social.

<sup>25</sup> Localizada em Mariana, a Mina Del-Rey é uma mina desativada cujo direito de exploração pertence à Companhia Vale do Rio Doce. Fundada em 1961 com o nome de Mineração Mineralogia Ltda., um mês depois adquiriu o nome de Mineração Santana e, posteriormente, Mina Del-Rey.

**Jordane Batisteli** – Pêra.

**Keka Simões** – Por que esse nome?

**Jordane Batisteli** – Eu não sei o porquê... Não, é porque lá fazia uma volta, os vagões ficavam assim<sup>26</sup>. Então ela tinha uma espécie de pêra. [riso] Muitas vezes, a gente tinha que ir lá à noite para tirar o número dos vagões. A gente ia até a pé mesmo; são uns três quilômetros aí.

**Keka Simões** – Essa Mina Del-Rey fica na saída de Mariana?

**Jordane Batisteli** – Na saída tem um pontilhão no final. Ali no Barro Preto<sup>27</sup> não tem um pontilhãozinho? Então subia assim à esquerda e coisa, mais ou menos mil metros, 1500 metros; aí seria a “pêra” – era o carregamento desse minério da Mina Del-Rey, na ocasião.

**Keka Simões** – Os senhores tinham que ir lá para fazer todo esse...

**Jordane Batisteli** – É. Teria que ir lá, às vezes, para tirar número de vagões. A gente já adiantava tudo de acordo com a lotação, porque se formava a lotação certinha para os trens. Às vezes, havia necessidade da gente chegar antes para fazer esse serviço, esse trabalho.

**Keka Simões** – Além desse carregamento de minério, que o senhor está apontando, que outro tipo de carregamento o trem de Mariana fazia, a partir do período em que o senhor veio para cá? Que tipo de mercadoria ou produto?

**Jordane Batisteli** – Olha, nós tínhamos o transporte de Passagem<sup>28</sup>, que era cimento. Tinha o ferro-gusa também. Mercadorias diversas, muitos tipos de mercadoria. Vagão lotado parava em Mariana, porque aqui era o ponto de abastecimento das [inaudível] e do pessoal da tripulação, troca de pessoal dos trens, não é?

**Keka Simões** – Ah! Era aqui que eles faziam?

**Jordane Batisteli** – Geralmente eles faziam aqui. Tinha o destacamento<sup>29</sup> com um número bom de pessoal de transporte e a gente fazia toda essa movimentação.

**Keka Simões** – Existia algum regulamento da ferrovia que os funcionários tinham que seguir? Alguma norma...

---

<sup>26</sup> O entrevistado faz um gesto com as mãos simbolizando uma pêra.

<sup>27</sup> Bairro de Mariana.

<sup>28</sup> Passagem de Mariana, distrito de Mariana, por onde passava um trecho do Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

<sup>29</sup> Grupo de funcionários destacados para atividades em turnos diferentes.

**Jordane Batisteli** – Ah, sempre existiu regulamento! A gente teria que andar dentro daquilo ali, dentro do regulamento da...

**Keka Simões** – Esse regulamento, o senhor se lembra como...

**Jordane Batisteli** – Ah, não! Regulamento, uai<sup>30</sup>! A gente teria que andar uniformizado. Quando eu entrei na ferrovia, a gente tinha um uniforme, vamos falar, amarelo: uma túnica e boné também amarelado com uns galãozinhos de acordo com a...

**Keka Simões** – O galãozinho era de acordo com a função?

**Jordane Batisteli** – Era de acordo com a função. Se ele entrou, já tinha só uma faixazinha. Passados uns anos, ele conseguia a segunda faixa. Era de acordo com o tempo de serviço e com a capacidade do funcionário. Em 1972, quando vim para Mariana, já passamos a usar também o uniforme azul-marinho, camisa branca, boné azul-marinho. O chefe-de-estação, boné vermelho. Em 1975, eu tive que comprar meu bonezinho vermelho. Usei até quando me aposentei. [riso]

**Keka Simões** – Se não usasse uniforme... O regulamento mandava usar o uniforme?

**Jordane Batisteli** – Mandava.

**Keka Simões** – Qual outra coisa o regulamento exigia? O senhor se lembra de comportamento, alguma norma assim?

**Jordane Batisteli** – Em comportamento, não é? Mas o funcionário teria que ser um funcionário adequado, não é? Vamos dar... Por exemplo: ele não podia ir para o barzinho tomar uma<sup>31</sup>. [riso] Depois do serviço não havia problema, porque ninguém estava vendo, talvez [inaudível]. Mas na sua entrada no serviço, dentro daquele horário até a noite, ele teria que proceder como uma pessoa normal, sem sinais de alteração. Bebida, essa coisa, não podia.

**Keka Simões** – Tinha algum tipo de penalidade para o funcionário que não cumprisse com a sua obrigação, que não cumprisse o regulamento?

**Jordane Batisteli** – Quando acontecia uma falha, uma coisa qualquer, ele era chamado atenção. Esse “chamado atenção” era ser advertido. Na segunda vez, ele seria punido até com suspensão, de acordo com os acontecimentos, não é? E na terceira vez já era mais... Talvez fosse até dispensado.

---

<sup>30</sup> Expressão típica do mineiro que indica surpresa, espanto, certeza ou terror.

<sup>31</sup> Tomar alguma bebida alcoólica.

**Keka Simões** – O senhor sofreu alguma penalidade na sua...

**Jordane Batisteli** – Não. Graças a Deus, eu não tive um dia de penalidade. Apenas uns poucos dias de afastamento por motivo de tratamento de saúde.

**Keka Simões** – Nas entrevistas, às vezes surgem frases, apelidos que alguns funcionários usam para identificar certas coisas dentro do sistema da ferrovia. Por exemplo: chamar o passe de careta<sup>32</sup>. Senhor Heraldo<sup>33</sup>, de Ouro Preto, me contou isso. O senhor se lembra de algum apelido, de algum jargão usado pelos funcionários, meio que uma linguagem própria de vocês?

**Jordane Batisteli** – Não. Dentro da ferrovia, entre funcionários e por companheirismo, o apelido era muito usado. Mas tudo dentro de uma normalidade. Cada um, às vezes, tinha o seu apelido; aceitava bem aquilo. Quando havia um apelido que a pessoa, o empregado não aceitava, ele podia fazer um questionamento, até mesmo dentro da própria chefia e...

**Keka Simões** – Isso chegou a acontecer aqui?

**Jordane Batisteli** – Não, não me lembro de casos assim, da pessoa não aceitar e ter que fazer uma comunicação. Não me lembro.

**Keka Simões** – O senhor tinha algum apelido?

**Jordane Batisteli** – Não. Era Jordane ou, senão, Batisteli. Uma das duas.

**Keka Simões** – Quando o senhor veio para cá, como era o espaço físico da Estação? O que funcionava no prédio da Estação e nesses prédios à sua volta?

**Jordane Batisteli** – A Estação tinha uma parte de exportação, a parte de lá, me parece.<sup>34</sup> Eram dois armazéns: exportação e importação. Ali no meio, onde é o *hall*, funcionava a bilheteria – até hoje é a bilheteria –, o atendimento de venda de passagem.

**Keka Simões** – Certo. No prédio da Estação só entravam os funcionários da Estação ou outras pessoas da cidade tinham acesso? Além da bilheteria, é claro. Os armazéns, por exemplo, tinha um funcionário específico e só ele entrava ali?

**Jordane Batisteli** – Não. Os armazéns... Os funcionários transitavam quando houvesse necessidade. Mesmo os particulares teriam que entrar para retirar

---

<sup>32</sup> Passe que dava direito à gratuidade no transporte ferroviário aos funcionários da ferrovia. Por possuir uma foto do funcionário, apelidaram-no de “careta”.

<sup>33</sup> Heraldo Nonato, entrevistado pelo Vale Registrar.

<sup>34</sup> Indica a porta à esquerda.

mercadoria, para despachar mercadoria. Então a movimentação era... Mas, geralmente, ficavam fechadas as portas, não é? Só quando houvesse necessidade de movimentação no trabalho, de entrega de mercadoria ou despacho de mercadoria, uma coisa qualquer.

**Keka Simões** – O senhor falou de vagões de cimento para Passagem de Mariana. Essas eram mercadorias que chegavam aqui?

**Jordane Batisteli** – Essa movimentação de mercadorias geralmente vinha de Belo Horizonte, do Ramal; o Ramal fazia contato com Belo Horizonte. Mas vinha de outras origens, passando por aqui com destino a Ponte Nova e a outros lugares também, até Rio de Janeiro. Igual ao nosso minério aqui: era despachado para Praia Formosa<sup>35</sup>. Então, esses vagões com mercadorias diversas – e lotados – passavam por aqui. O despacho geralmente era de pequenas expedições<sup>36</sup>: panela de pedras e outras mercadorias, mesmo gêneros. A gente fazia o despacho entre estações.

**Keka Simões** – Pagava-se alguma taxa para utilizar os armazéns, para deixar a mercadoria estocada aqui, ou não?

**Jordane Batisteli** – A mercadoria, quando recebida, tinha uns dias determinados. Eu lembro que o despacho de encomendas, me parece, tinha três dias. Passou disso, tinha uma armazenagem. Agora, o despacho de cargas tinha mais dias. Não me lembro bem, mas acho que eram cinco dias. Passou desse dia... Por exemplo, venceu hoje e a pessoa retira amanhã: já tinha a estadia de um dia, já tinha aquela taxa regulamentada para a cobrança daquilo.

**Keka Simões** – Na Estação tinha algum tipo de segurança, algum policiamento?

**Jordane Batisteli** – Existia um guarda ferroviário cuja missão era olhar a Estação, observar o que estava acontecendo, não é? E até ao trecho, quando havia necessidade, ele ia para ver os acontecimentos.

**Keka Simões** – Aqui, em volta da Estação, existiam casas de moradia pertencentes à ferrovia, não é? Mais ou menos quantas? O senhor lembra?

---

<sup>35</sup> Estação ferroviária localizada em um trecho do Ramal da Praia Formosa, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Situada no Rio de Janeiro.

<sup>36</sup> Mercadorias de pequeno porte transportadas pelos trens.

**Jordane Batisteli** – Daqui até uns 500 metros aí, deviam ter umas seis, oito casas da ferrovia, que eu me lembro.

**Keka Simões** – Essas casas eram todas iguais? Assim, a aparência, a divisão interna...

**Jordane Batisteli** – Geralmente, a residência que é feita pela ferrovia tem uma diferençazinha. Ela tem sempre aquele sistema de construção, como nós temos ainda algumas por aí.

**Keka Simões** – Essa diferenciação era dada pelo tipo de material ou tamanho...

**Jordane Batisteli** – Não, não. Tamanho não! A fachada da casa, não é? A fachada. Você vê que as estações... Por exemplo, a Estação de Mariana... É linda, não é? E as outras estações, em todo teto, têm mais ou menos... Foi feito mais ou menos dentro daquele esquema.

**Keka Simões** – E as casas também.

**Jordane Batisteli** – As casas também.

**Keka Simões** – Quais funcionários moravam ou podiam morar nessas casas?

**Jordane Batisteli** – Geralmente o agente-de-estação, o agente chefe-de-estação teria direito à moradia. Isso não aconteceu comigo, mas ele teria direito a uma moradia. Quando eu assumi a chefia da Estação, o agente que se afastou para tratamento de saúde ficou na casa, continuou morando. Eu já estava em outra moradia que eu... Até pagava aluguel. Depois adquiri minha casa própria.

**Keka Simões** – No caso desse agente que adoeceu e que continuou na casa, ele pagava aluguel ou morava de graça?

**Jordane Batisteli** – A ferrovia cedia a moradia para o agente-de-estação, o agente chefe-de-estação. Até me aconteceu um fato interessante. Faltando uns quatro, cinco anos para me aposentar, a ferrovia me cedeu uma casa para morar, justamente a casa do chefe-de-estação. Ele deixou a casa, mas ela estava assim um pouco danificada. Eu e a Chefia de Distrito entramos em um acordo: ela arranjava uma parte e eu, a outra, para depois eu poder... Mas um colega ferroviário resolveu, da noite para o dia, entrar nessa casa. E entrou. Eu comuniquei. Como ele era um vereador e até ferroviário muito antigo – era um dos mais antigos –, acabou ficando na casa e está até hoje nela. Eu perdi essa. Se eu estivesse dentro da casa da ferrovia, dentro dessa casa cedida, também

eu teria o direito de estar recebendo como chefe-de-estação. Eu fiquei oito anos... Até hoje eu estou aguardando e não tenho direito porque eles alegam que não... Eu passei muitos anos também para ver isso, mais de seis anos, cinco, seis anos. Perdi essa e hoje, em remuneração, vamos falar assim, podia estar muito melhor. No entanto, estou naquela de agente-de-estação, apesar de ter trabalhado oito anos na chefia de estação. Devido a esse fato, eu perdi.

**Keka Simões** – Além das casas de moradia, aqui existia um dormitório para funcionários em trânsito?

**Jordane Batisteli** – Existia e o prédio existe.

**Keka Simões** – Na época em que o senhor trabalhou aqui, o dormitório funcionava como...

**Jordane Batisteli** – Funcionava. A tripulação de trens... Às vezes, não eram só os daqui que atendiam os trens. Tinha de Ponte Nova, tinha de São Geraldo<sup>37</sup> e de outros lugares. Então era facultado a eles ficar nesse dormitório, onde tinha cozinha... Tinha tudo mais ou menos ajeitado.

**Keka Simões** – Eles podiam cozinhar...

**Jordane Batisteli** – Podiam, podiam cozinhar.

**Keka Simões** – Tinha algum regulamento, alguma regra para se usar o dormitório?

**Jordane Batisteli** – A pessoa ter um procedimento de acordo, não ter alterações lá dentro. O regulamento era que ele respeitasse, não é? E parece que sempre foi respeitado, porque nunca houve comunicação. Todas as comunicações passavam pelo agente-de-estação e acho que nunca aconteceu isso.

**Keka Simões** – Quais tipos de trens trafegavam aqui pela Estação de Mariana?

**Jordane Batisteli** – O trem misto, o trem expresso, que eu ainda alcancei... Lá na minha região tinha o trem noturno. Na minha região tinha o trem misto: ele transportava cargas, um bagageiro e os carros de passageiro. Ele tinha aquele percurso diário, ou alternativo – era de acordo com a necessidade. Os trens expressos eram mais velozes, faziam o trajeto mais rápido: em cada Estação, eles teriam dois minutos ou até cinco minutos. E com a mesma... Mesma

---

<sup>37</sup> Município de Minas Gerais, por onde passava um trecho da Linha de Caratinga, pertencente à antiga Estrada de Ferro Leopoldina. Possuía uma estação ferroviária.

composição, não. Era carro de passageiros e um carro bagageiro com uma divisória, onde viajava um funcionário dos Correios<sup>38</sup> coletando e deixando correspondências intermediárias. O noturno já era um trem que viajava mais à noite. Eu lembro que ele saía do Rio<sup>39</sup>, por volta das 18 horas, até Caratinga. Eram 500 quilômetros. Não lembro em quantas horas ele fazia isso, mas levava um bom tempo, umas 12 horas ou mais. Ele fazia uma média de 40 quilômetros por hora, por aí. As linhas não ofereciam maior velocidade. A nossa região é muito acidentada.

**Keka Simões** – A partir de 1972, na Estação de Mariana tinha o trem misto que o senhor falou...

**Jordane Batisteli** – Tinha o trem misto.

**Keka Simões** – Nessa época existia o trem de passageiro. Ele existiu até 1983 quando...

**Jordane Batisteli** – Não, em 1983 existia o trem misto. Em tempos anteriores, em anos anteriores, existia o expresso de Ponte Nova a Belo Horizonte.

**Keka Simões** – O senhor não pegou essa...

**Jordane Batisteli** – Não, não peguei, mas viajei nele em uma ocasião. Tanto que eu passei por aqui e pretendi morar um dia em Mariana. E aconteceu isso. [riso]

**Keka Simões** – Como era montada a composição do trem? O que vinha na frente...

**Jordane Batisteli** – Você fala... No trem misto, não é?

**Keka Simões** – Isso.

**Jordane Batisteli** – Os vagões lotados eram ligados à locomotiva. Se houvesse vagão-gaiola – era para transporte de caprino, suíno, bovino, uma coisa qualquer –, ele viria depois dos vagões carregados. Depois vinha o bagageiro, sempre com uma divisória, onde andava o agente – eles davam o nome de condutor, depois passou a chefe-de-trem: era quem fazia o mapa e toda ocorrência para entregar, no destino, ao agente chefe-de-estação. Em seguida, na cauda vinham os carros de passageiros, de primeira e de segunda classe.

**Keka Simões** – Qual vinha antes?

---

<sup>38</sup> Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos.

<sup>39</sup> Rio de Janeiro.

**Jordane Batisteli** – Tinha o de segunda e na cauda mesmo o de primeira.

**Keka Simões** – Entre o carro de primeira classe e o de segunda classe tinha alguma diferença?

**Jordane Batisteli** – No vagão de segunda classe, os bancos eram de madeira. Na primeira classe, já eram poltronas, mais confortáveis. O preço também era diferenciado.

**Keka Simões** – Quando o senhor trabalhou aqui, já era assim: um com banco de madeira e o outro, estofado?

**Jordane Batisteli** – Existia, sempre existiu.

**Keka Simões** – De que material era feito o carro ou o vagão?

**Jordane Batisteli** – [riso] Bom, o vagão... Você fala de passageiro, não é isso?

**Keka Simões** – É.

**Jordane Batisteli** – A lateral era de madeira. Acho que não tenho muita coisa a acrescentar. As portas eram de madeira.

**Keka Simões** – O vagão de transporte de mercadoria também era de madeira?

**Jordane Batisteli** – Não. O bagageiro tinha o mesmo formato de um trem de passageiro. Era a mesma coisa, só que tinha uma divisória. No Ramal de Caratinga, onde trabalhei, e mesmo aqui, a divisória desse carro teria um cofre falso, por onde entrava uma coisa ali, uma bolsa... Só no destino poderia ser retirada, por alguém que possuísse a chave própria. Ele ia coletando, por exemplo, numerários diários, a renda da Estação. Aquele trem já tinha o cofre, era apropriado para isso. Você enfiava a bolsa ali, fechou. Só no destino poderia ser retirada aquela bolsa novamente. Ele coletava da estação de origem até a última estação.

**Keka Simões** – Quem era responsável pela manutenção do trem? Por exemplo, em Mariana se fazia manutenção do trem ou não?

**Jordane Batisteli** – A manutenção do trem... Manutenção seria o quê? O abastecimento da locomotiva, não é isso? Aqui ela seria provida de carvão quando era carvão; de óleo quando... Também tinha depósito de óleo em Mariana. Então a manutenção dessa locomotiva era feita em Mariana. Saindo daqui, só em Ponte Nova ou em Miguel Burnier<sup>40</sup>, na ocasião...

**Keka Simões** – Se fosse no sentido contrário, aí seria...

---

<sup>40</sup> Distrito de Ouro Preto, onde iniciava o Ramal da Ponte Nova, pertencente à antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Possuía uma estação ferroviária.

**Jordane Batisteli** – No sentido contrário, é.

**Keka Simões** – O senhor lembra mais ou menos a data em que houve essa modificação no tipo de combustível, de carvão para diesel?

**Jordane Batisteli** – Olha, dessa data eu não me lembro bem. As coisas vão passando, a gente não fez uma anotação, não teve aquela curiosidade... Eu não posso assim dar esses dados.

**Keka Simões** – Quais sinais indicavam a chegada e a partida do trem?

**Jordane Batisteli** – Bom, a chegada... Na saída do trem, por exemplo, em direção a Ponte Nova, você dava duas pancadas no sino. Não! Uma pancada no sino para ele sair e vice-versa, qualquer lado. Agora, na chegada do trem passageiro – por exemplo, de Ponte Nova com destino a Mariana ou outro destino – seriam duas pancadas. Quando era do outro lado, vindo de Miguel Burnier com destino a Mariana, ou quando ele saía da estação próxima, prosseguindo, seriam três pancadas. Até a população do lugar já sabia: três pancadas, o trem está vindo de um lado; duas pancadas, do outro.

**Keka Simões** – Olha só! Interessante isso! A gente não sabia. O senhor se lembra dos dias e dos horários em que esses trens chegavam e partiam, no caso de Mariana? Qual era o horário de chegada?

**Jordane Batisteli** – Bom, o trem misto vindo de Ponte Nova tinha um percurso estabelecido. Mas, geralmente, era muito raro ele chegar dentro daquele horário. Sempre atrasava por um motivo e por outro, não é? Costumava atrasar. Então, ele não tinha um horário determinado. Mas eu lembro que a chegada desse trem – se ele chegasse no horário em Mariana – era por volta das 20 horas. Mais ou menos esse horário, não é? Às vezes, quando atrasava no trecho, aí não tinha maneira de... Mas tudo era justificado. Se o trem atrasasse um minuto na Estação, o agente-de-estação tinha que fazer a ocorrência e prestar contas para o controlador de trens<sup>41</sup>, que era de Ponte Nova também.

**Keka Simões** – No caso de atraso, esses avisos eram feitos via telégrafo? A comunicação...

**Jordane Batisteli** – Não, não. Tinha uma comunicação por telefone. Nós tínhamos o seletivo<sup>42</sup>, por sinal funcionando muito bem naquele tempo, em

---

<sup>41</sup> Profissional responsável por controlar o tráfego dos trens no trecho.

<sup>42</sup> Aparelho tipo “telefone” utilizado para comunicação interna da ferrovia.

perfeitas condições. Todo o trabalho de um trem na Estação, toda movimentação, o tempo do trem na Estação era dado ao controlador por telefone.

**Keka Simões** – Que tipo de problemas ou acidentes podia acontecer com o trem ou com a linha de trem?

**Jordane Batisteli** – Com as linhas, o acidente geralmente era barreira. Ainda caía muita barreira naquele tempo. O pessoal tinha um trem lastro<sup>43</sup> para fazer a remoção dessas barreiras e dar condições de tráfego. Com os trens, por exemplo, poderia acontecer um descarrilamento, um tombamento e muitos fatores poderiam acontecer na circulação de um trem.

**Keka Simões** – Descarrilamento é diferente de tombamento?

**Jordane Batisteli** – No descarrilamento, o trem sai de cima da linha e vai lá para o chão. [riso]

**Keka Simões** – E tombamento, ele está na linha e...

**Jordane Batisteli** – No tombamento, ele saiu da linha e já virou, não é?

**Keka Simões** – Em alguma época do ano aconteciam mais acidentes?

**Jordane Batisteli** – Ah, na ocasião chuvosa! Isso a gente ficava pensando... Já tinha problema, apareciam os problemas. Agora, casos graves mesmo eu não me lembro de...

**Keka Simões** – De nenhum.

**Jordane Batisteli** – É.

**Keka Simões** – Na Estação ficava muita gente esperando a chegada do trem ou a partida do trem, na época em que o senhor trabalhou aqui?

**Jordane Batisteli** – Ficava. No meu trecho lá, de Caratinga a Visconde do Rio Branco, em todas as estações, nas chegadas dos trens, havia pessoas esperando: para ver o trem, para ver a mercadoria que estava chegando. Sempre era aquele grupo grande de pessoas. Na saída também: famílias que vinham trazer familiares que iam embarcar, aquela coisa. Tinha aquela movimentação grande de pessoal na chegada e na saída dos trens.

**Keka Simões** – No caso do trem de passageiros, tinha algum tipo de reclamação que os passageiros faziam, alguma coisa assim em relação à viagem?

---

<sup>43</sup> Trem em serviço das estradas de ferro no transporte de pedras britadas, cascalho ou saibro para lastro das linhas e também outros materiais de via.

**Jordane Batisteli** – Em qualquer transporte, acho que isso não deixa de acontecer. Nos trens, por exemplo, também existiam reclamações, às vezes, de uma pingueira<sup>44</sup> em um vagão ou outras, não é? O vagão geralmente... De vez em quando, no tempo de chuva, no carro de passageiro – não sei por que – aparecia pingueira e o passageiro tinha que abrir o guarda-chuva. Quem não tinha guarda-chuva reclamava. Chegava à Estação e reclamava mesmo.

**Keka Simões** – Só se pegava passageiro nas estações?

**Jordane Batisteli** – Não. Em lugares próprios ao longo da linha, em umas paradas já determinadas, podia pegar ou deixar passageiro.

**Keka Simões** – Existia algum tipo de comércio na Estação? O senhor falou de Urucânia, na Estação de Bandeiras, não é isso?

**Jordane Batisteli** – Sim.

**Keka Simões** – Onde o senhor trabalhou tinha um café. Em Mariana, tinha algum comércio?

**Jordane Batisteli** – Aqui em Mariana, quando vim, eu não cheguei a alcançar. Mas existiu, existiu comércio, vendas de produtos na Estação. O pessoal, a meninada de rua chegava com seu tabuleirinho e vendia as coisas. Isso, segundo ouvi falar, existiu muito.

**Keka Simões** – Antes da época do senhor...

**Jordane Batisteli** – Em 1972, quando eu vim, já não era tanto. Também já tinham fracassado um pouco aqueles trens de passageiros. Só existia o misto, que chegava tarde da noite, às vezes.

**Keka Simões** – Já não tinha esse comércio.

**Jordane Batisteli** – Já era menos.

**Keka Simões** – Havia algum tipo de festa feita pelos ferroviários ou para os ferroviários? Alguma data era comemorada pelos senhores?

**Jordane Batisteli** – Quando eu vim para Mariana já não existia. Antes existia uma santa no destacamento, no lugar do dormitório. Todo ano, segundo ouvi do pessoal mais antigo dos ferroviários, eles faziam até uma procissão. Era comemorada uma data no ano.

**Keka Simões** – Quando o senhor parou de trabalhar na ferrovia?

**Jordane Batisteli** – Trinta de outubro de 1983.

---

<sup>44</sup> Goteira.

**Keka Simões** – O senhor se aposentou?

**Jordane Batisteli** – Aposentei.

**Keka Simões** – Certo. Quando a ferrovia foi paralisada, o que o senhor sentiu?

**Jordane Batisteli** – A gente sente até tristeza, não é? No passado ainda houve movimentação de trens por alguns anos. Mas a gente mora na cidade, sente e sentiu quando fez aquela paralisação. A gente fica aborrecida, não se sente satisfeita, mas são os acontecimentos, não é? Vieram outras estradas asfaltadas, atendendo mais a tempo, essas coisas. Até acontecer o que aconteceu: fecharam o Ramal, as linhas. A maioria das nossas linhas estão todas fechadas.

**Keka Simões** – O senhor gostaria de falar alguma outra coisa, relacionada à estrada de ferro ou à Estação, que eu não tenha perguntado?

**Jordane Batisteli** – A estrada de ferro, não é? Parece que eu já tenho... Os dados mais ou menos são esses mesmos. Alguns casos a gente, às vezes, não esquece, não é?

**Keka Simões** – O senhor se lembra de algum?

**Jordane Batisteli** – Eu tenho um caso no Ramal onde entrei, entre Caratinga e Visconde do Rio Branco. Geralmente, naqueles trens cargueiros, trens lenheiros, trens de passageiro, a tripulação era de São Geraldo ou de Ponte Nova. E tinha... Quando saía o trem lenheiro, por exemplo, com essa pessoa que eu vou citar, ela ficava 15 dias, 20 dias fora de casa: saía de São Geraldo para o trecho, distribuindo lenha nas estações para a movimentação dos trens. Na hora de se acomodar, depois que já tinha deixado o serviço, ele ia... Tomava uma cervejinha, uma pinguinha e coisa e jantava. Na hora de se acomodar – o nome dele era João Pinto – ele estendia a cama lá e falava assim: “Com Deus eu me deito e também com o diabo...” E, espera lá. “Com Deus eu me deito e também com o diabo! Deita João Pinto, espicha esse rabo!” [risos] Nós tivemos um caso aqui também, com o agente-de-estação Silva<sup>45</sup> ...

**Keka Simões** – Como?

**Jordane Batisteli** – Silva. Sobrenome. Esperando o trem de madrugada, ele gostava muito de ir a um barzinho ali bater um papinho com a turma. E ele

---

<sup>45</sup> O entrevistado não mencionou o nome completo.

licenciou esse trem – me parece que de Ribeirão do Carmo – que ia levar uns 40 minutos para chegar aqui. Ele foi lá para o meio dos companheiros; era Carnaval e já eram três horas da manhã. Ele chegou, bateu uma boa conversa com o pessoal e o trem chegou. Chegou e está buzinando e coisa e tal. Então, um ouviu e falou: “Ô, Silva! O trem está buzinando!” “Ai meu Deus do céu!” Ele saiu a galope, nem pagou: “Vocês pagam isso aí”. Chegou no trechinho aí... De repente, ele sentiu uma repugnância e, ao tossir, sua dentadura caiu. Ele olhou, mas estava escuro e não achou. [riso] Então ele veio, acabou de atender a movimentação de trens. Nessas alturas, o dia já estava clareando, eram mais de seis horas, e ele sem poder sair porque não tinha chegado o substituto. Então ele pediu a um rapaz que estava passando: “Vê se você acha lá em cima para mim e coisa e tal”. O camarada falou: “Você dá quanto?” “Eu te dou cinco, cinco mil réis”, na ocasião. O camarada foi lá, foi andando e achou. Passou a mão em um jornal, pegou aquilo: “Está aqui, Silva. Me dá os cinco”. [riso] São fatos que... Não são histórias, são coisas verídicas que aconteceram... Então tem essa coisa... Centenas de coisas, mas a gente não guarda.

**Keka Simões** – Senhor Jordane, o que o senhor achou de ter participado, com a gente, do Vale Registrar?

**Jordane Batisteli** – Olha, eu achei ótimo! No dia em que fui comunicado, eu fiquei até satisfeito. Mas eu tenho aquela maneira de timidez e até de falar muito pouco. A gente fica um pouco assim nervoso. [risos]

**Keka Simões** – Mas não foi ruim, não é?

**Jordane Batisteli** – A gente fica um pouquinho nervoso e hoje eu estava aflito para chegar no horário falado: “Vamos que eu quero sair dessa!” Então, eu só peço desculpas porque a gente, às vezes, não atende dentro daquela... Quem é entrevistado tem que ter aquele costume de sempre ser entrevistado. Uma vez, por acaso, na vida, o negócio é difícil para danar!

**Keka Simões** – Mas não é não! É assim mesmo, foi ótimo. O senhor trouxe várias informações que não tínhamos. E, em nome do Projeto Trem da Vale, a gente gostaria de agradecer muito sua contribuição para o programa. Muito obrigada!

**Jordane Batisteli** – Obrigado a vocês, viu? Estou satisfeito de estar aqui.

**Keka Simões** – Ok, gente. Viu? Não foi tranquilo, Senhor Jordane? [risos]

**[Término da entrevista]**