



*Nos Trilhos do Tempo... O Velho Trem*¹

José Flávio CHABEL²

Sandra Aparecida dos SANTOS²

Marcelli ALVES³

Faculdade Estácio de Sá, Campo Grande, MS

RESUMO

O vídeo documentário “Nos trilhos do tempo... O velho trem” revela a história de trabalhadores informais quando o trem do pantanal cruzava a estrada de ferro, por terras sul-mato-grossenses. Gente, máquinas e vagões que estão perdendo gradativamente parte da sua cultura. Personagens que serviram ao desenvolvimento e foram largados com a desativação do trem. Para a realização do vídeo foram visitados os locais, conversas com pessoas que vivenciaram esse período, nos distritos de Piraputanga, Camisão, além das cidades de Aquidauana e Campo Grande/MS. Gravados os depoimentos, as imagens e a edição da matéria, a fim de mostrar fatos importantes da cultura sul-mato-grossense, muitos vivenciaram aquele período, outros nunca ouviram e uma geração que nem sequer conhece o que é viajar em um trem. O resultado está retratado em 15’ e 16” de vídeo documentário.

PALAVRAS-CHAVE: vídeo documentário, trem do pantanal, cultura sul-mato-grossense

INTRODUÇÃO

A história do Trem do Pantanal se inicia no século XX, particularmente o ano de 1914, marcado por singularidades. De acordo com Castro (1992, p.98), Mato Grosso, estava no centro dos debates, Desde a Guerra do Paraguai, era crucial dotar de condições efetivas de defesa as fronteiras secas de nossas terras. A preocupação estratégico-militar pressupunha criar meios de transportes mais eficazes, principalmente, porque a região possuía riquezas, terras muito férteis a serem exploradas e povoadas.

De 1914 a 1995, o Trem do Pantanal, controlado pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), rasgou caminhos, permitiu a vinda de pessoas de outros lugares, mudou hábitos, transformou paisagens, trouxe levas de trabalhadores que espalharam trilhos e dormentes de Bauru/SP a Corumbá/MS e contribuiu para o desenvolvimento do Estado de Mato Grosso do Sul.

¹ Trabalho submetido ao XVI Prêmio Expocom 2009, na Categoria Jornalismo modalidade Vídeo Documentário.

² Aluno líder do grupo e estudante do 8º. Semestre do Curso de Jornalismo, email: chabel@uol.com.br.

³ Orientadora do trabalho. Professora Msc do Curso Jornalismo, email: marcelli_salvaterra@yahoo.com.br.

Ghirardello (2002, p.11), diz que a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB abriu a extensa região do Estado de São Paulo em direção ao atual Mato Grosso do Sul, ainda não ocupado sistematicamente pelo homem branco. O autor enfatiza que a CEFNOB foi uma das precursoras em “abrir territórios”.

De acordo com Arruda (1995, p.19), a linha férrea, primeiramente, compreendia os trechos São Paulo - Bauru, Bauru - Corumbá e Corumbá – Bolívia. O trem carregava passageiros com a função de transporte, turismo ou de comércio de exportação.

O autor diz também que, na seqüência, o outro trecho da linha férrea de Porto Esperança – Itapura teve seu início em maio de 1908, a fim de que encontrasse com outra que procedia de Bauru, concluído em setembro de 1914 com a ligação dos trilhos na localidade próxima a Campo Grande, denominada de “Ligação”. Desta forma, a malha ferroviária passou a ser conhecida como Trem do Pantanal ou Trem da Morte—porque transportava doentes com febre amarela da Bolívia—, o qual teve forte influência para a povoação e crescimento da região de fronteira do atual Mato Grosso do Sul.

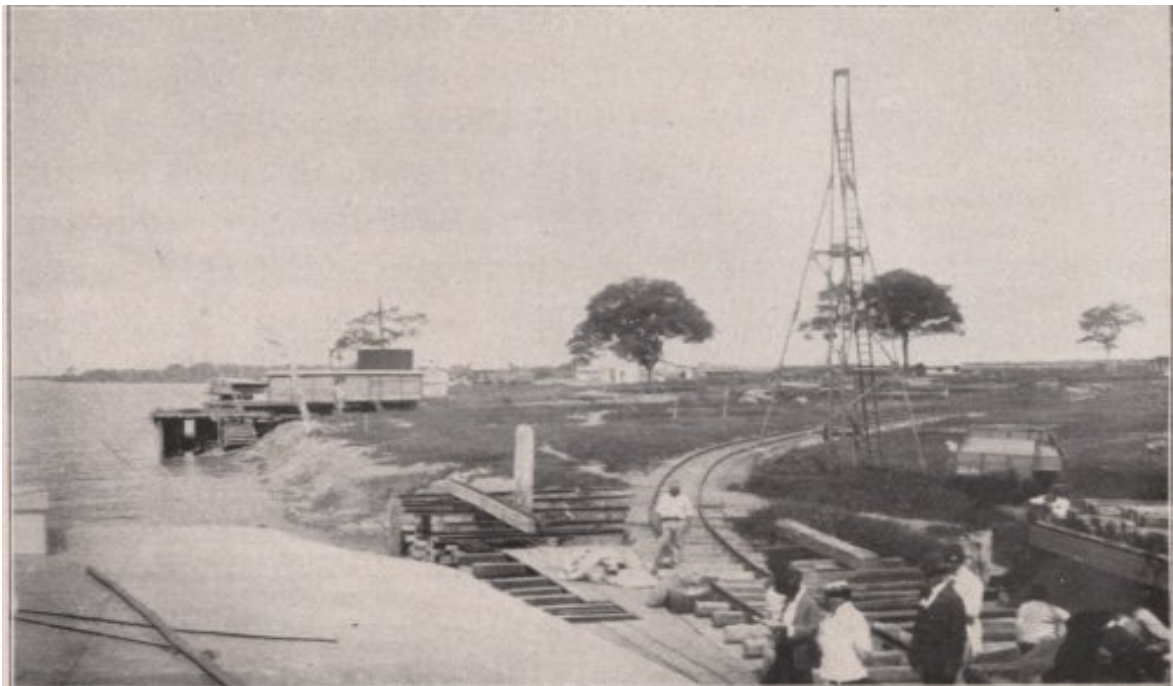


Figura 2: Pátio de Porto Esperança as margens do rio Paraguai em 1913, em final de construção.

Fonte: Acervo Ralph Mennucci Giesbrecht

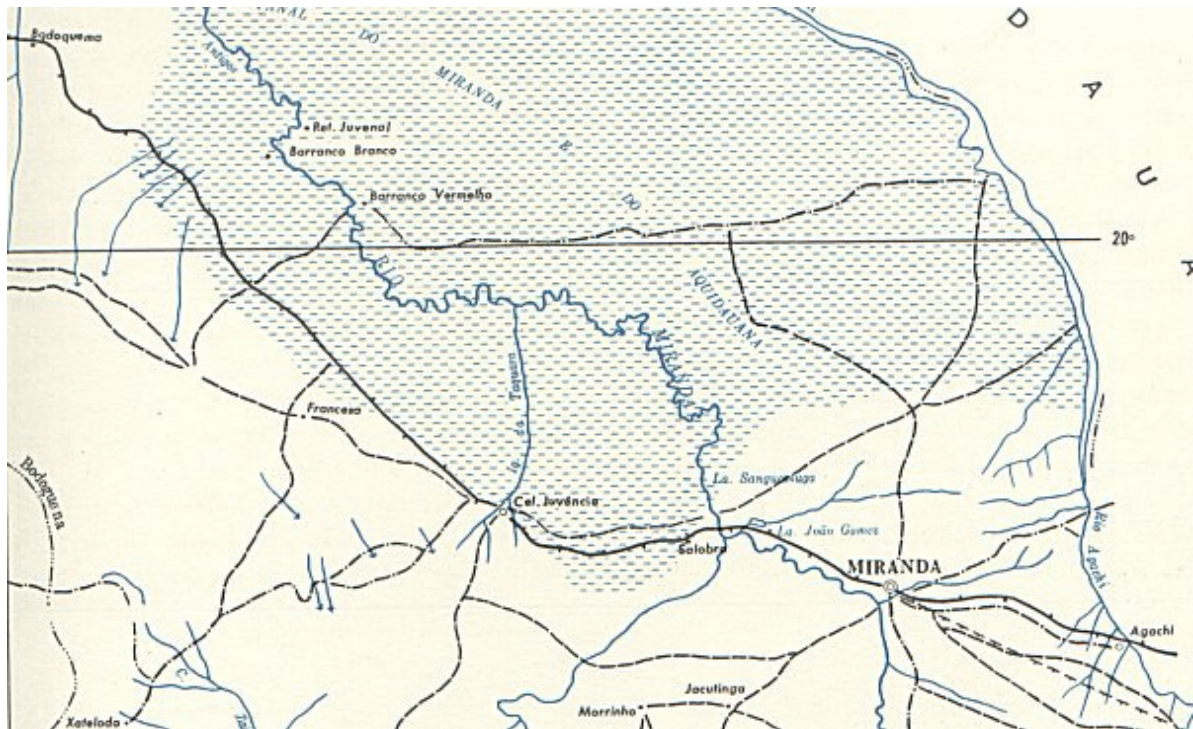


Figura 3: Mapa demonstrando percurso da ferrovia em pleno pantanal.

Fonte: IBGE – 1959

Embora levasse o nome de Trem do Pantanal, só alguns trechos da linha realmente cortavam a planície pantaneira. Saindo de Campo Grande, existiam três faixas de Pantanal pelas quais o trem atravessava. Eram 14 quilômetros depois de Miranda, 45 quilômetros antes do Rio Paraguai, 19 quilômetros depois do mesmo rio, perfazendo um total de 78 quilômetros de Pantanal.

De acordo com Ghirardello (2002, p.13), o trem com suas idas e vindas, propiciou um fluxo contínuo de imigrantes que permitiu possibilidade de lucros com a comercialização do solo urbano e pelo escoamento fácil de toda e qualquer produção via ferrovia, próxima a núcleos urbanos que davam suporte às pequenas e médias propriedades.

Wilcox (1992, p.226), diz que a ferrovia provocou mudanças significativas também na economia e na importante atividade da época na região, a pecuária. Com o escoamento dos produtos agropecuários, a economia do Estado deu um grande salto. Até então, o gado criado extensivamente nas fazendas do pantanal era trazido por terra, por meio de comitivas que levavam meses para chegar a diferentes localidades de Mato Grosso do Sul e de outros Estados.

É da mesma fonte, a informação de que a estrada de ferro favoreceu não só o transporte de carga, como também de passageiros, numa época em que os trilhos foram uma das poucas opções de locomoção para a população local. Os caminhos para os maiores



pólos econômicos do país abriram espaço ao atual Mato Grosso do Sul, via trem. O autor enfatiza que o trem foi o sonho do desenvolvimento, do progresso e, por onde passou, deixou marcas dessa mudança.

Por longos 81 anos o trem de passageiros serviu diariamente as diferentes populações que dele dependiam para o transporte e economicamente. No ano de 1995, porém, houve o processo de privatização da ferrovia. Desde então foram extintos todos os trens de passageiros da Malha Oeste que passaram a ser utilizados apenas para cargas. Após a privatização da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) pelo governo federal, a concessão foi transferida a Empresa Novoeste S.A., que assumiu a linha. Em 1998, a Ferrovia Novoeste S/A, uniu-se a Ferrobán e a Ferronorte. Em 2002, houve uma nova junção da Ferrovia Novoeste S/A com malhas ferroviárias do Estado de São Paulo, criando assim a Novoeste Brasil. Em 2006, houve novamente a junção da Novoeste Brasil, Brasil Ferrovias e América Latina Logística, que hoje controla a malha ferroviária de Mato Grosso do Sul.

Nogueira (2002), enfatiza que das grandes embarcações restaram somente o nome e um pouco de sua história retratadas em antigas fotografias. Embora as vias fluviais e terrestres tenham tido sua importância, não se pode ignorar a notada relevância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que circulou até pouco tempo como o trem do pantanal ou trem da morte. A autora comenta que por razões alheias aos interesses regionais foi determinado o fim das viagens do trem de passageiros.

Nogueira (2002), diz que:

Bastaram poucas horas de discussões para interromper o percurso histórico-cultural de um meio de transporte que garantiu segurança nacional, afugentando investidores estrangeiros, que já se haviam apossado de muitos hectares de terras; que consolidou as linhas de fronteira e, sobretudo, contribuiu para a fixação de povoados ao longo de suas linhas, tendo alguns deles se transformando em cidades, outros em importantes distritos, hoje em decadência. (NOGUEIRA, 2002 p.58 e 59).

Dormentes e trilhos estendidos por quilômetros que rasgaram localidades desconhecidas até chegar a Porto Esperança e depois Corumbá. O trem do pantanal! Passado um século, restaram os órfãos de “passageiros”, espalhados em alguma dessas incontáveis curvas da estrada de ferro. Vozes de homens, mulheres e crianças que aos gritos ofereciam o que tinham aos passageiros, apinhados as portas do trem.

Muitos se foram, os que ficaram contam suas lembranças, sonhos de uma vida. Os então desempregados do “passageiro”, buscaram outras profissões, alguns migraram em busca de melhores condições de vida, poucos nessas localidades permaneceram

O trem de passageiros levava e trazia pessoas que dependiam do seu vai-vem nas estações ferroviárias ao longo de seu percurso. As informações desse período dos 81 anos de vida do trem, fazem parte da história do Estado, estão se fragmentando e aos poucos desaparecendo.

Machado, (1995, 67), afirma que a paisagem que está desaparecendo precisa ser congelada na película antes que se acabe. Na seqüência, afirma que esses trabalhadores informais foram partícipes da história e são de fundamental importância à cultura sul-mato-grossense.

Gente que sonhou com algo melhor, personagens de um tempo que ficou disperso, mas que, em contínua transformação, não pára. Tais quais as máquinas e vagões que serviram ao desenvolvimento, esses personagens aos poucos desaparecem e são esquecidos.

2 OBJETIVO

Mostrar a história de vida, o dia-a-dia e a importância tanto econômica quanto cultural do trem do pantanal para a cultura sul-mato-grossense.

3 JUSTIFICATIVA

Mostrar o que significou esse meio de transporte para aquela época. Todavia, o relato dos trabalhadores informais que dependiam do trem de passageiros, aqui chamados de desempregados, após seu término, mostra um pouco daquilo que faziam.

O Estado tem sua história enraizada no trem do pantanal. Autores dedicaram músicas ao trem, livros, artigos, e reportagens foram escritos. Mas, tudo o que não é revisitado tende ao esquecimento.

Cabe ao Jornalismo a responsabilidade em focar essa questão social ao documentar, fazer levantamentos de dados, repassar as informações e através de vídeo-reportagem, mostrar a história dessas pessoas que viveram em uma época em que trilhos eram sinônimo de progresso

4 MÉTODOS E TÉCNICAS UTILIZADOS

Segundo Comparato (1995, p.341), o documentário é utilizado como ferramenta de investigação e de coleta de informações, tendo em vista que depois da reunião e captação de todos os dados é que se começa o roteiro, que serve como orientação ou ponto inicial para a



realização dos trabalhos de filmagem. Deve conter um texto claro, informativo, emocionante e estar totalmente ligado à imagem.

Sobre abordagem, Bernard (2008) diz que qualquer que seja a forma de como uma história é contada, enfocada, utilizando estilo e ponto de vista, caracteriza-se como abordagem que inclui a escolha do narrador, tomadas, fotografia, animação e recriação.

O autor enfatiza que o narrador decide onde começar e terminar a história. Ou seja, ele tem a flexibilidade de começar no meio, volta para o início, retomá-la, passar adiante até o fim, ou como sua imaginação mandar. Contudo, essa forma não muda os fatos importantes da principal cronologia da história.

A realização deste projeto foram dedicados seis meses de pesquisa que se divide em bibliográfica e de campo. Para a gravação do documentário foram realizadas viagens aos distritos de Piraputanga, Camisão e a cidade de Aquidauana, além das estações ferroviárias de Campo Grande e Duque Estrada (Indubrasil).

O enfoque do documentário, recai sobre esses homens e mulheres que, de uma forma ou de outra, fizeram parte desse período. Buscar aqueles que vendiam peixe, salgados, bolos e frutas aos viajantes do trem de passageiro é uma tarefa complexa.

A abordagem de pessoas nos pequenos comércios das localidades em Aquidauana, Camisão, Miranda, Piraputanga e Taunay, esbarra, quase sempre, em uma negativa. Com insistência, é que se chegou à localização e identificação dos vendedores daquela época. Os moradores da região dizem que muitos se mudaram ou já morreram. Muitas vezes, mesmo que a pessoa tenha sido nominada por outra, como uma das que vendiam junto ao trem de passageiros nessas estações, não é raro que acabe negando. O motivo desse comportamento, se vergonha ou medo, não se pode precisar.

As narrativas e os depoimentos são feitos com sentimento e orgulho, apesar das diferentes experiências vividas, forjadas nas dificuldades. Constata-se que essas pessoas trazem consigo o sorriso, a alegria da recordação daqueles tempos, como se ainda estivessem numa dessas estações esquecidas.

Na elaboração do documentário de 15'16'', foram utilizadas fotos de diferentes épocas e outras atuais, todas em preto e branco, com o objetivo de padronizar esteticamente o projeto.

5 DESCRIÇÃO DO PRODUTO OU PROCESSO

Bernard (2008, p.2), diz que a história do documentário é basicamente narrativa, reportando todo e qualquer acontecimento de forma que desperte no público interesse



naquilo que é mostrado, ou seja, ele compreende uma estrutura linear com início, meio e fim. Afirma, também, que a informação do significado de documentário é diverso para cada um que o assiste, qualquer que seja o formato e conteúdo.

Assim, a vertente de mostrar, motivar, educar e entreter naquilo que é exibido sobre determinados povos, na maioria das vezes, expostos aos diferentes fatores que afligem pessoas, sob a ótica do jornalismo é denominado documentário.

Fraser (2008) enfatiza que quase sempre este tipo de jornalismo enfoca, de forma independente, a realidade das diferentes culturas da sociedade globalizada, em constante mutação. “Comparamos os documentários de hoje ao Novo Jornalismo dos anos 60 e 70, a prosa narrativa de não-ficção de escritores como Norman Mailer, Truman Capote e Tow Wolfe”. (FRASER, 2008, p.302)

Os entrevistados somam-se dez, dos quais oito participaram diretamente da venda de diferentes produtos junto ao trem, os dois outros, um trata-se da historiadora que comenta da importância do trem de passageiros para o desenvolvimento da região, além do que significou sua perda e o outro último, a repórter fotográfica que participou da última viagem do trem do pantanal.

O trabalho resultou em um vídeo documentário com o título “Nos Trilhos do Tempo... O Velho Trem”, com a duração de 15 minutos e 16 segundos

6 CONSIDERAÇÕES

O projeto possibilitou que importantes fragmentos da cultura sul-mato-grossense, interrompidos com o término do trem de passageiro fossem juntados novamente e repassados as diferentes gerações dos que aqui habitam e de outros que passam. É um breve capítulo dos incontáveis escritos diariamente pela mídia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRUDA, Gilmar. **A ferrovia e o povo do sertão**. Arca. Campo Grande: Revista do Arquivo Municipal de Campo Grande, nº 2, 1991.

ARRUDA, Gilmar. **A ferrovia Noroeste do Brasil** – o último trem para o sertão – Caderno de Estudos Urbanos 3, Prefeitura Municipal de Campo Grande – Campo Grande: março de 1995.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste. Estudos sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Melhoramentos, 1950.

BERNARD, Sheila Curran. **Documentário: técnicas para uma produção de alto impacto**. Tradução Saulo Krieger. Rio de Janeiro. Elsevier, 2008.



CEBALHO, Meire Irene. **Trabalho no trem para ajudar a família.** Distrito de Piraputanga. 14 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

COMPARATO, Doc. **Da criação ao roteiro.** Rio de Janeiro: Rocco, 1995.

CORREA, Lúcia Salsa. **Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870-1920).** São Paulo: Dissertação de Mestrado USP, 1980.

COSTA, José Genário Ferreira. **Quando acabou o trem, acabou... e eu fiquei.** Distrito de Piraputanga. 26 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

FERREIRA, Valdomira da Silva. **Com o fim do trem, o início da venda de hortaliças nas ruas.** Distrito de Piraputanga. 26 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha – formações urbanas da noroeste paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2002.

JÚNIOR, Amorim Oliveira dos Santos. **Tudo girava em torno do trem.** Piraputanga. 20 de outubro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

LAKATOS, Maria Amparo Plá y . **Acabou o trem, acabou o comércio.** Campo Grande. 11 de novembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

MACHADO, Arlindo. **A arte do vídeo.** 3ª edição. São Paulo: Editora Brasiliense, 1995.

NOGUEIRA, Albana Xavier. **Pantanal: homem e cultura.** Campo Grande: UFMS, 2002.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908).** Assis: Dissertação de Mestrado/UNESPE, 1992.

SANTOS, Cenir de Oliveira dos. **O trem de passageiro lembra muita coisa boa e muita coisa ruim.** Campo Grande. 15 de outubro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

SANTOS, Enir de Oliveira. **Todos os dias na estação, cada uma com uma bacia de plástico, ofereciam tudo aos gritos.** Campo Grande. 15 de outubro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

SILVA, José Ferreira. **La se vendia de tudo.** Campo Grande, 09 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

SILVA, Joanita Maria da. **Foi feia porque voltou trabalhar na roça e começou a marretar.** Camisão, 26 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

SODRÉ, Nelson Werneck. **O oeste (ensaio sobre a grande propriedade privada pastoral)** Rio de Janeiro: José Olympio, 1941.



WEINGÄRTHER, Alisolete Antonia dos Santos. **O migrante traz seus valores e sua história de vida.** Campo Grande, 22 de setembro, 2008. Entrevista concedida a José Flavio Chabel.

WILCOX, Robert. **Cattle ranching on the brasilian frontier: tradution and innovation in Mato Grosso, 1870 – 1940 –** New York University, 1992.

Estações Ferroviárias de Mato Grosso do Sul. Disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indice.htm>. Acesso em 12 de ago. de 2008.

Estações Ferroviárias da N.O.B. Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%B5es_da_N.O.B. Acesso em 31 de ago. de 2008.

História do trem do Pantanal. Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Trem_do_Pantanal>. Acesso em 31 de ago. de 2008.

História da estrada de Ferro N.O.B. Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_de_Ferro_Noroeste_do_Brasil. Acesso em 31 de ago. de 2008.

Privatização e leilão da RFFSA. Disponível em <http://www.seesp.org.br/imprensa/131.htm> Acesso em 11 de set. de 2008.

Significado da palavra Bolicho. Disponível em <<http://www.aoli.com.br/dicionarios.aspx?id=RS&palavra=Bolicho>>. Acesso em 25 de set. de 2008.

Significado da palavra Lead. Disponível em <<http://aurelio.ig.com.br/dicaureliopos/home.asp?logado=true&pesquisa=>>>. Acesso em 29 de set. de 2008.