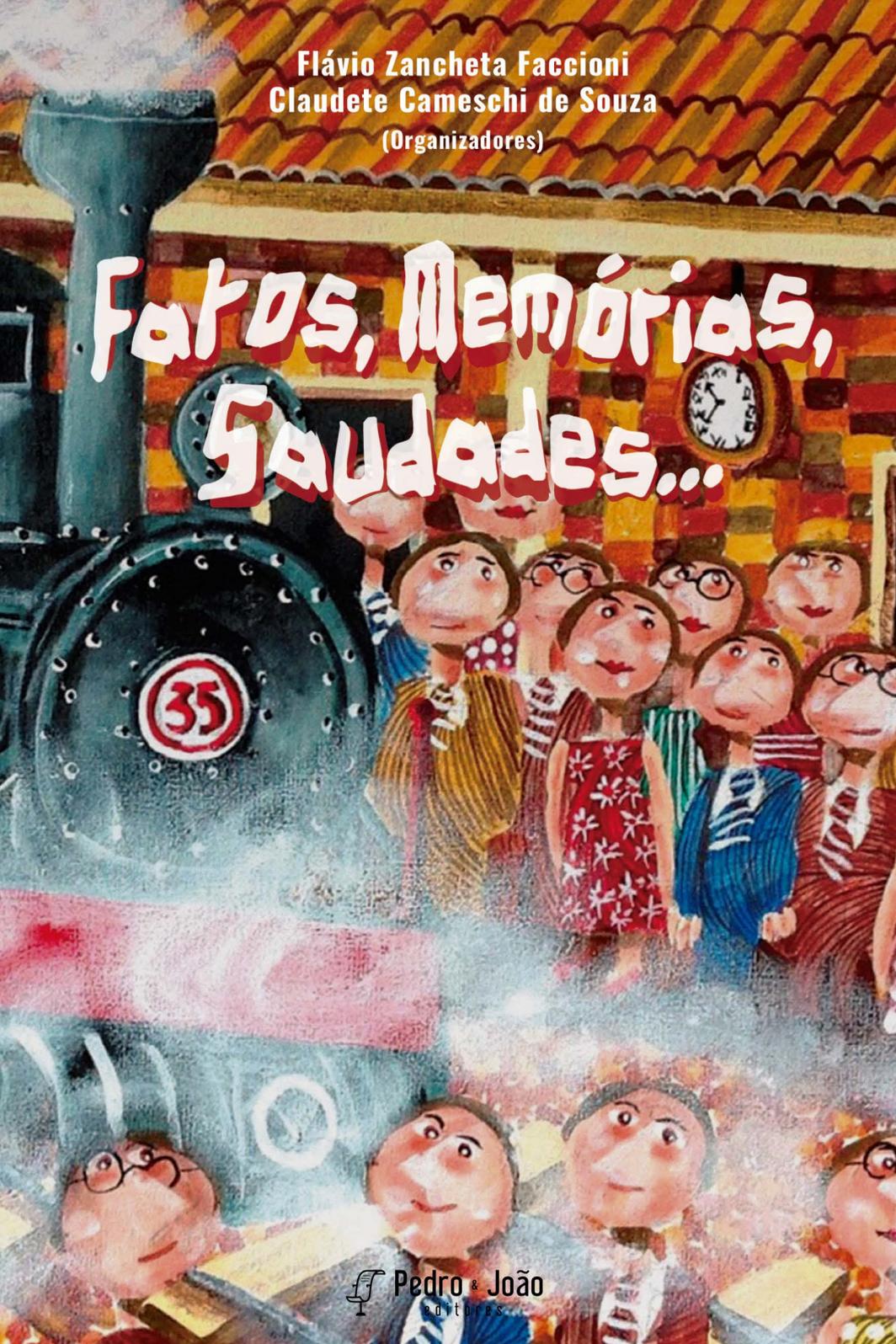


Flávio Zancheta Faccioni
Claudete Cameschi de Souza
(Organizadores)

Fatos, Memórias, Saudades...



Fatos, Memórias, Saudades...



Pedro & João
editores

REALIZAÇÃO



FINANCIAMENTO



LEI
ALDIR BLANC
DE EMERGENCIA CULTURAL
TRÊS LAGOAS



**PÁTRIA AMADA
BRASIL**
GOVERNO FEDERAL

APOIO



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE MATO GROSSO DO SUL**



**Flávio Zancheta Faccioni
Claudete Cameschi de Souza
(Organizadores)**

Fatos, Memórias, Saudades...

Copyright © Autoras e autores

Todos os direitos garantidos. Qualquer parte desta obra pode ser reproduzida, transmitida ou arquivada desde que levados em conta os direitos das autoras e dos autores.

Flávio Zancheta Faccioni; Claudete Cameschi de Souza (Orgs.)

Fatos, Memórias, Saudades.... São Carlos: Pedro & João Editores, 2021. 159p.

**ISBN: 978-65-5869-345-1 [Impresso]
978-65-5869-347-5 [Digital]**

1. Trem. 2. Trilha ferroviária. 3. Noroeste do Brasil. 4. Trilhos. I. Título.

CDD – 410

Capa: Petricor Design

Imagem da Capa: "Chegada de Autoridade", de Antônio Carlos Nicolielo

Diagramação: Diany Akiko Lee

Editores: Pedro Amaro de Moura Brito & João Rodrigo de Moura Brito

Conselho Científico da Pedro & João Editores:

Augusto Ponzio (Bari/Itália); João Wanderley Geraldi (Unicamp/ Brasil); Hélio Márcio Pajeú (UFPE/Brasil); Maria Isabel de Moura (UFSCar/Brasil); Maria da Piedade Resende da Costa (UFSCar/Brasil); Valdemir Miotello (UFSCar/Brasil); Ana Cláudia Bortolozzi (UNESP/ Bauru/Brasil); Mariangela Lima de Almeida (UFES/Brasil); José Kuiava (UNIOESTE/Brasil); Marisol Barenco de Mello (UFF/Brasil); Camila Caracelli Scherma (UFFS/Brasil); Luís Fernando Soares Zuin (USP/Brasil).



Pedro & João Editores

www.pedroejoaoeditores.com.br

13568-878 – São Carlos – SP

2021

Sumário

Prefácio	7
Paulo Simões	
1. “Nem só de pão vive o homem”. Na fronteira oeste do Brasil, o significado histórico da antiga E. F. Noroeste do Brasil foi muito além do econômico	9
Paulo Roberto Cimó Queiroz	
2. Fontes para a história dos trabalhadores da Noroeste do Brasil	15
Vitor Wagner Neto de Oliveira	
3. O trem da CEFNOB traz a modernidade ao Mato Grosso do Sul: primeira parada – estação ferroviária de Três Lagoas	37
Ananda Soares Rosa Nilson Ghirardello	
4. Na Trilha da Noroeste do Brasil - Caminhos lutas e sonhos comuns	57
Joana Prado Medeiros	
5. O lugar do esquecimento na memória: o piuí do trem de passageiros em Três Lagoas	73
Fabrcício Tetsuya Parreira Ono	

6. A Música Popular Urbana de Campo Grande nos trilhos da Noroeste do Brasil: apontamentos culturais	87
Alan Silus Maria Leda Pinto	
7. Brincadeiras de Infância nos Vagões da NOB: relato de uma experiência exitosa	109
Terezinha Bazé de Lima	
8. Tempos idos da esperança	121
Moacir Saturnino de Lacerda	
9. Noroeste do Brasil: lembranças de viagens	131
Maria das Graças Duarte Mougenot	
10. Por entre trilhos, o desejo de liberdade pulsando em poesia	133
Flávio Zancheta Faccioni Claudete Cameschi de Souza	
Sobre as autoras e os autores	155

Prefácio

*Trilhos passam
Sobre algo
Levam longe
Levam a tudo
Levam a todos
Aos mais novos
E aos mais velhos
Dos caminhos desse mundo
Trilhos passam
E também ficam
Entre as eras
E as datas
E as loucuras desse mundo
Trilhos sempre
Deixam marcas
De um jeito bem profundo
Mas há trilhos loucos
Que também servem
Se apenas nos resta
Um só segundo*

Paulo Simões¹
Meados de maio de 2021

¹ Cantor, compositor e instrumentista sul-mato-grossense, conhecido como o “Poeta dos trilhos”.

“Nem só de pão vive o homem”
Na fronteira oeste do Brasil, o significado histórico da antiga
E. F. Noroeste do Brasil foi muito além do econômico ²

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Entre o final de 1864 e os inícios de 1865, num episódio que marcou o início da chamada Guerra do Paraguai (1864-1870), a parte meridional da então província de Mato Grosso foi rapidamente ocupada pelo exército paraguaio. Esse episódio mostrou a fragilidade das defesas brasileiras nessa fronteira oeste, pois a principal via de comunicação dessa região com o litoral brasileiro cruzava justamente territórios paraguaios (e também argentinos): era a chamada *via platina*, pela qual, entrando-se pelo estuário do Prata, seguia-se pelos rios Paraná e Paraguai para só então chegar a Mato Grosso. A guerra fechou imediatamente o rio Paraguai ao trânsito brasileiro, de modo que as tropas imperiais, enviadas do Sudeste com o objetivo de retomar o sul de Mato Grosso, tiveram de recorrer aos precários caminhos internos entre essas duas regiões. Tantas foram as dificuldades enfrentadas que essas tropas perderam a maior parte de seu efetivo e equipamentos antes mesmo de chegarem a travar os primeiros combates com os paraguaios. Esse autêntico desastre logístico deixou marcas duradouras nos círculos dirigentes brasileiros, ao mostrar que, caso quisesse efetivamente defender sua soberania sobre o sul de Mato Grosso, o Estado brasileiro necessitava de um caminho que não ficasse na dependência da boa vontade dos países vizinhos.

Esse caminho veio a ser, décadas mais tarde, a estrada de ferro historicamente conhecida como *Noroeste do Brasil* (NOB). Sua construção se iniciou em Bauru (SP) em 1905,

² Este texto corresponde, com ligeiras modificações, ao que foi originalmente publicado na revista *Premissas*, da UFGD (n. 6, p. 34-39, out. 2014).

inicialmente com destino à capital mato-grossense, Cuiabá. Entre 1906 e 1908 o governo federal alterou seu traçado, estabelecendo como ponto final a cidade de Corumbá, às margens do trecho brasileiro do rio Paraguai (precisamente uma das cidades que haviam sido ocupadas pelos paraguaios em 1865). Em 1908 a construção foi iniciada também pela extremidade mato-grossense, a partir do Porto Esperança, também no rio Paraguai. Em 1914, com a junção das duas pontas de trilhos, foi dado por concluído o trecho Bauru-Porto Esperança, com quase 1.300 km (o pequeno trecho entre Porto Esperança e Corumbá acabou sendo deixado de lado nesse momento, e só foi concluído na década de 1950).

A história dessa ferrovia mostra, entre outras coisas, que as vias e meios de transporte não podem ser encarados sob um ponto de vista estritamente econômico, isto é, como simples meios de ligação entre áreas produtoras e áreas consumidoras ou exportadoras. O caso das estradas de ferro, em particular, é bastante conhecido. Surgidas, no século XIX, como um dos mais revolucionários produtos da Revolução Industrial, elas assumiram, em toda parte, poderosos significados simbólicos. Em muitos países, as ferrovias se tornaram, assim como a NOB, importantes “caminhos políticos”, destinados a “permitir ao Estado o livre e fácil emprego de todos os seus recursos e de todos os seus poderes” (cf. palavras do historiador francês Lucien Febvre). Tais funções tiveram, aliás, um sentido tanto nacional (aumentar o controle de um Estado sobre seu próprio território) como internacional (permitir a influência de um país sobre seus vizinhos mais ou menos próximos). Numa imagem ainda mais forte, os caminhos de ferro foram vistos e representados, pelo menos até o início do século XX, como um dos sinais mais evidentes do triunfo da civilização ocidental: eles representavam a vitória sobre os espaços, a derrota do marasmo pela velocidade, a

submissão, enfim, da “barbárie” supostamente imperante nos mais afastados rincões do planeta, cujas riquezas ocultas estariam apenas esperando pelo toque de Midas do trem de ferro para poderem florescer...

Também em toda parte, as construções ferroviárias assumiram frequentemente contornos de autênticas epopeias. Elas requeriam grandes contingentes de trabalhadores e vultosos recursos financeiros; tinham às vezes que enfrentar difíceis condições físicas, como as solidões geladas da Sibéria; depararam-se, enfim, com territórios já ocupados por povos indígenas, como no Oeste dos EUA.

O caso da NOB condensa, de certa forma, todas essas facetas. No extremo oeste de São Paulo, os índios Kaingang resistiram como puderam à construção da ferrovia, com muitas mortes de ambos os lados. Essa resistência foi, aliás, um dos principais temas do debate nacional que levou, em 1910, à criação do Serviço de Proteção aos Índios; a “pacificação” dos índios, com seu confinamento em uma reserva, só foi obtida com a intervenção de Rondon e sua equipe. No vale do rio Tietê, ainda em São Paulo, a malária, associada às péssimas condições gerais de trabalho, respondeu pela morte de centenas de trabalhadores. Dificuldades semelhantes, embora em menor grau, foram enfrentadas no pequeno trecho (40 km) em que a linha teve de cruzar o Pantanal sul-mato-grossense.

É claro que, no amplo conjunto de significados assumidos pelas ferrovias, seria um equívoco ignorar a presença de interesses econômicos os mais diversos. No caso da NOB, tais interesses parecem mais evidentes no trecho paulista, onde se produziram efeitos geralmente associados às ferrovias “desbravadoras”: intensificação do povoamento não-índio, da produção agrícola e do comércio, surgimento de inúmeras novas cidades etc. No trecho sul-mato-grossense, contudo, não se registrou o mesmo frenesi notado no lado paulista. É claro que a NOB substituiu,

em grande medida, os fluxos comerciais que antes transitavam pelo sistema fluvial Paraná/Paraguai e possibilitou um intercâmbio mais efetivo com o Sudeste. Mas o fluxo do povoamento foi muito menos intenso e poucas novas cidades foram criadas. E o mais importante foi que, em território sul-mato-grossense, o sentido econômico da NOB mostrou-se subordinado a seu sentido político. Em outras palavras, o principal efeito econômico da ferrovia – desviar os fluxos de comércio da calha do rio Paraguai no rumo direto do Sudeste brasileiro – representava acima de tudo o cumprimento de seu objetivo político-estratégico, ou seja, eliminar a dependência brasileira em relação à via platina.

Assim, o principal sentido político assumido pela NOB (a articulação de Mato Grosso com o “corpo da Nação”) foi plenamente atingido. Mas não se esgotou aí a multiplicidade dos aspectos políticos e simbólicos associados a essa ferrovia. O próprio início de sua construção decorreu, ao que tudo indica, da conjuntura política do Brasil na época. O governo federal havia assinado com a Bolívia o tratado destinado a resolver a questão do Acre (1903) e precisava de apoio para sua aprovação no Congresso Nacional. Como o tratado previa, como uma das compensações à Bolívia, a cessão de pequenas partes do território mato-grossense, foi muito importante o apoio dado pelo governo de Mato Grosso. Assim, pelo que consta, o governo federal, como retribuição, apoiou o início da construção da ferrovia dirigida a Cuiabá.

A subsequente mudança do ponto final, de Cuiabá para Corumbá, ilustra, por sua vez, outra faceta do sentido político da ferrovia. Tendo um traçado dirigido ao sul de Mato Grosso, a ferrovia poderia prosseguir pela Bolívia e ramificar-se em direção ao Paraguai, fortalecendo os vínculos brasileiros com esses dois países sem saída para o

mar – o que de fato aconteceu nas décadas de 1940 e 50 com a construção do ramal de Ponta Porã, da NOB, e da E. F. Corumbá-Santa Cruz de la Sierra. Ao oferecer a esses vizinhos uma saída alternativa para o oceano Atlântico, o Estado nacional brasileiro esperava tê-los como aliados (ou, pelo menos, neutros) na hipótese – sempre aventada até recentemente – de um conflito Brasil-Argentina.

Mas é possível apontar um segundo nível de significados políticos, no âmbito do próprio estado de Mato Grosso. A presença da NOB alterou substancialmente o equilíbrio relativo entre as porções Sul e Centro-Norte do antigo estado. Numa época em que Mato Grosso era visto como território da “barbárie”, a presença da ferrovia, com sua poderosa força simbólica, permitiu que os porta-vozes do Sul representassem sua região como “civilizada” e progressista; assim, o “atraso” ficava circunscrito à porção Centro-Norte, onde se situava a capital (Cuiabá). Com isso reforçava-se a ideia da mudança da capital para o Sul ou, até mesmo, a divisão do estado.

A posição hegemônica das elites cuiabanas já vinha sendo ameaçada, desde o século XIX, pelo aumento da importância econômica e política de Corumbá, então um importante centro do comércio fluvial. Com a NOB, esse cenário se complicou ainda mais. A simples construção da ferrovia já representara uma derrota das elites situadas em Cuiabá, que não haviam sido capazes de manter o traçado original. E surgia no Sul um novo “concorrente”: Campo Grande, que se tornou rapidamente o principal polo comercial do estado. Essa cidade atraiu novos habitantes, vindos inclusive de outras cidades do Sul, e tornou-se também um centro estratégico, onde o Exército passou a concentrar suas forças. Com tudo isso, intensificou-se o peso de suas elites econômicas e políticas – que passaram a sentir-se capazes de desafiar a hegemonia política das elites ditas “nortistas” (majoritariamente cuiabanas).

A capital não foi transferida, nem ocorreu, naquela época, a divisão do estado. Mas ainda nesse fato se percebem, curiosamente, os efeitos da NOB. Fustigadas pela concorrência, colocadas em xeque pelo “progresso do Sul”, as elites cuiabanas deram corpo a um notável empreendimento, conhecido como o “processo de construção da identidade mato-grossense”. Os intelectuais e políticos nortistas, aproveitando a conjuntura do bicentenário de Cuiabá (1919), trataram de virar o jogo a seu favor, construindo para Mato Grosso uma identidade centrada na valorização da velha capital, a “cidade-mãe” de todos os mato-grossenses. Paralelamente, buscaram unir as diversas facções em que antes se dividiam, obtendo maior poder de articulação junto aos governos centrais do Brasil. Graças a isso foram barradas, na época, as investidas sulistas (de modo que a divisão, como se sabe, veio a ocorrer apenas em 1977, já em um contexto totalmente diferente).

Enfim, se, como foi dito, seria um equívoco ignorar, entre os significados assumidos pelas ferrovias, a presença de interesses econômicos, seria um equívoco ainda maior pretender colocar tais interesses sempre em primeiro plano – o que equivaleria, em outras palavras, a ignorar o fato de que “nem só de pão vive o Homem”.

Fontes para a história dos trabalhadores da Noroeste do Brasil

Vitor Wagner Neto de Oliveira

No início do século XX a locomotiva a vapor ainda era, no Brasil, o símbolo da modernidade e do progresso que a Revolução Industrial, iniciada no século XVIII na Inglaterra, espalhara para todo o mundo. A locomotiva era o exemplo maior da evolução da técnica por permitir o transporte de mercadorias e de passageiros por longos cursos e em larga escala, e refletia o sentimento de que junto com a máquina viria a “civilização”, simbolizada na urbanização.

Particularmente para Três Lagoas, pertencente à comarca de Santana de Paranaíba, mas politicamente emancipada em 1915, essa expectativa parecia se confirmar. De um acampamento de ferroviários, estabelecido em 1909, transformou-se em entreposto comercial em 1913 com a inauguração da primeira estação ferroviária, para se tornar Vila de Três Lagoas em 1915, com 9.044 habitantes e 9 hotéis firmando-se em ponto de fluxo para o sertão. A cidade nasceu do trabalho de construção e depois de operação da ferrovia, associada ao “progresso”...: “Os conquistadores já não eram só os fazendeiros, mas também os negociantes. Com a Noroeste, além do transporte vieram a construção da ponte sobre o rio Paraná, as casas importadoras e exportadoras e os órgãos burocráticos” (MENDONÇA, 1991, p.87). A modernidade que se esperava chegar com a ferrovia deveria se refletir na organização da urbe, daí a cidade ter sido planejada com ruas largas e retas a partir da estação ferroviária, com perspectivas futuras de um fluxo crescente de veículos e de pessoas. (ROSA, 2020)

Na cidade planejada, conviviam, no avançar do século XX, homens, mulheres e crianças das mais variadas origens, dividindo espaço com porcos, galinhas e o gado criados soltos nas ruas de terra e nos arredores da cidade:

Automóveis, caminhões, jardineiras, carroças, charretes, carros de bois, bicicletas e tratores, todos esses veículos desfilavam pelas ruas no início da década de 40. Ruas arenosas, escaldantes ao sol de 40°; lamacentas no período das chuvas. Muitas vezes, às escuras. Foram, em todas as temporadas, cenários de solidariedades, boatos, festejos, crimes, detenções e fugas. (MENDONÇA, 1991, p.114)

A rotina desse mundo rururbano era quebrada pelas desavenças públicas, pelos tiroteios e mortes, entre outros acontecimentos em datas comemorativas como a festa de São João e lavagem do Santo na Lagoa; o 13 de junho comemorando a festa de Santo Antônio e a retomada de Corumbá na Guerra com o Paraguai; o carnaval no Cinema Odeon; a Folia de Reis; o jogo de futebol entre Sport Club Noroeste e o ATEA no estádio da Associação Treslagoense de Esportes Athleticos (ATEA).

Para os trabalhos de construção do primeiro trecho da estrada ferroviária, entre 1904 e 1915, tanto do lado paulista quanto do lado mato-grossense, arregimentavam-se pessoas de várias partes do país e do exterior. Neste primeiro momento, não havia a preocupação com o emprego de força de trabalho qualificada. Bastavam pessoas com coragem para enfrentar as intempéries de regiões de florestas e de pantanais, repletas de animais selvagens, de mosquitos transmissores da malária e da leishmaniose (então conhecida como “úlceras de Bauru” pela incidência se dar no lado paulista da construção da estrada, nas margens do rio Tietê entre a cidade de Bauru e o rio Paraná) e a iminência constante de ataques indígenas.

Para atrair trabalhadores para este meio, a empresa empreiteira investia na propaganda e em agentes aliciadores, em cidades como São Paulo, Rio de Janeiro e Assunção (Paraguai). Thiago Moratelli (2013), ao discutir as relações de trabalho e a cultura de classe dos trabalhadores de empreita para construção da ferrovia, aponta para as relações de trabalho extremamente aviltantes que desencadearam levantes de operários, quando rompiam o controle dos capangas da empresa e sobreviviam às moléstias tropicais e aos ataques indígenas.

Em que pese essa importância dos trabalhadores ferroviários na constituição da história e cultura de Três Lagoas, esses sujeitos estão ausentes da narrativa da história oficial. A Ferrovia parece surgir apenas das decisões políticas e dos esforços de engenheiros. Uma das poucas expressões, na história oficial, que se referem a esses trabalhadores, é a constatação de que o povoado surgiu de um acampamento de trabalhadores na margem de uma das lagoas, no lugar denominado Formigueiro.

Nesta narrativa oficial da formação de Três Lagoas, destacam-se os colonizadores chegados do Triângulo Mineiro no final do século XIX, que se fixaram com a criação de gado. Mas uma coisa a narrativa não diz: esses homens não vinham sozinhos! Traziam consigo seus familiares, agregados, camaradas e escravos. Atraíram, ainda, comerciantes e peões. Para fazerem posses os “pioneiros” dominavam a natureza e expulsavam os indígenas Ofayé e Kayapó.

De sertanistas esses homens tornaram-se, na Primeira República, coronéis que controlavam a política e a economia local. Todavia, o poder desses coronéis deveria se dar sobre e em uma comunidade, seja vila ou cidade, onde se operava a política formal. Com o desenvolvimento urbano, acelerado pelas correntes migratórias do início do século XX, esses núcleos tornavam-se mais complexos e as disputas entre as elites, e de baixo para cima, corroíam a

ordem dos ordenadores e impunham novas formas da política, como a das lutas dos trabalhadores.

A cidade se constituiu, também e especialmente, do trabalho dos ferroviários, oleiros, barrageiros, peões de fazenda, sitiantes, lavadeiras, comerciários, operários da construção civil, mais recentemente operários da indústria... Esses sujeitos, imigrantes no início do século XX, depois seus descendentes nas décadas seguintes e os que viriam posteriormente, forjaram uma cultura local, conectada com o mundo pela característica cosmopolita do povoado surgido na fronteira do sertão. Cultura expressa nos festejos santos e pagãos, nos “bailes de fuso”, no futebol que se pratica com equipes de imigrantes sírios, portugueses e de trabalhadores ferroviários desde ao menos 1926...

Mesmo na historiografia acadêmica são poucas as pesquisas que descortinam essas histórias (MENDONÇA, 1991; CASTRO, 1993; QUEIRÓZ, 2004; OLIVEIRA, ALVES, 2006; ALVES, 2009; MORATELLI, 2013, SILVA, 2020). No esforço para ampliar as possibilidades de estudos da história social de Três Lagoas e região, em histórias que desvelem esses sujeitos que estão fora da narrativa oficial, o Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro” (NDH), vinculado ao Curso de História da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul em Três Lagoas, existente desde a década de 1980, preserva fontes impressas, iconográficas, orais e audiovisuais que compreendem grande parte do século XX e se organizam em fundos documentais como: Ferrovia Noroeste do Brasil, Barrageiros, Prefeitura Municipal de Três Lagoas, Arquivo Fotográfico, Instituto Administrativo Jesus Bom Pastor, Comissão Pastoral da Terra, Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários, Sindicato dos Trabalhadores em Educação e Imprensa.³

Os caminhos percorridos por parte do acervo documental da Noroeste até ser incorporado ao Núcleo de

³ Conheça o NDH: <http://www.ndh.ufms.br>

Documentação Histórica da UFMS/CPTL, diz muito do descaso para com a história e a memória, de uma forma geral, e especialmente dos trabalhadores, em Três Lagoas e no Mato Grosso do Sul. O processo de sucateamento da estatal Rede Ferroviária Federal S/A se intensificou na primeira metade da década de 1990 no governo de Fernando Henrique Cardoso, e a Noroeste do Brasil, que historicamente tinha déficit em suas contas, sentiu agudamente o processo de sucateamento e desmonte do modal ferroviário que precedeu a privatização. A linha para Mato Grosso do Sul foi um dos primeiros trechos da Rede Federal a ser privatizado, em 1996. O processo de “pilhagem” e de destruição do patrimônio da ferrovia, que já vinha se dando desde que a política de desenvolvimento de transporte passou a priorizar o meio rodoviário em detrimento do ferroviário, foram aprofundados no momento e após a privatização. Esse processo levou à deterioração e à perda do patrimônio arquitetônico e documental da Empresa. A Novo Oeste, concessionária que adquiriu a Noroeste, em 1996, passou a eliminar ou descartar documentos da administração anterior. Em 2004, o Núcleo de Documentação recebeu um primeiro grupo de documentos da Noroeste, descartado pela concessionária e salvo do “crematório”. Cerca de 23 metros lineares de documentos chegaram ao Núcleo em estado calamitoso de conservação e sem nenhum critério de conjunto. Após trabalho inicial de higienização e separação, foi possível formar alguns grupos documentais como: circulares, comunicados, telegramas, controle de tráfego, venda de bilhetes e livros-pontos. Em 2006, já sob nova administração privada na ferrovia, o Núcleo recebeu outro grupo documental composto por mais de duas mil fichas funcionais de trabalhadores entre os anos de 1916 e 1996.⁴ (OLIVEIRA, 2012)

⁴ Para conhecer mais sobre o acervo da NOB, visite o sítio do NDH: http://www.ndh.ufms.br/?page_id=14#2

A seguir apresentaremos algumas possibilidades de pesquisa no acervo documental da Noroeste do Brasil, especificamente por meio das fichas que registravam a vida funcional dos trabalhadores da operação da ferrovia, lotados nas oficinas e escritórios da III Divisão, da 4º Residência, em Três Lagoas. Nas 1201 fichas analisadas, a partir de um trabalho de Iniciação Científica (SILVA, OLIVEIRA, 2010),⁵ observamos o perfil dos trabalhadores ferroviários registrados entre as décadas de 1910 e 1960, no que concerne à nacionalidade, origem regional, nível educacional e função na empresa.

História dos trabalhadores da NOB nas fichas funcionais

As fichas que identificavam os trabalhadores e onde se registravam informações profissionais, trazem dados pessoais (nome e composição familiar, origem, idade, raça, grau de instrução e fotografia 3x4) e relacionados ao trabalho (data de admissão, data de demissão, profissão, cargo exercido, salário, punições, licenças, remoções, férias e acidentes).

Os registros encontrados no verso da ficha, na nomenclatura “alterações” trazem diversas informações que permitem vislumbrar o cotidiano do trabalho e das relações de poder. Essa parte contém o histórico do trabalhador na empresa, como mudanças de turma, remuneração, punições por envolvimento em greves, licenças, acidentes de trabalho, brigas, faltas ao trabalho, falecimento de familiares e aposentadoria. (SANTOS, 2019)

⁵ Uma versão preliminar deste relatório foi publicada nos anais do X Encontro de História de Mato Grosso do Sul (SILVA, 2010).

Mod. 682

309/5

E. FERRO NOROESTE DO BRASIL

III DIVISÃO III SEÇÃO LINHA E EDIFÍCIOS

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO E REGISTRO DO PESSOAL

2a. Via 6a. Residência Número 1211

Nome QUINTINO GOMES DA SILVA - Mat. 3673.

Categoria Machinista 12. EN/M Turma Cavouqueiros

Filiação { Cassiano Gomes Balduino Gomes da Silva
Henriqueta Gomes Maria Henriqueta Pinto da Silva

Casado Data de admissão 19 de Maio de 1932

Estado civil Viúvo Data de nascimento 2 de Novembro de 1901

Profissão Soldado

Gr. 1.75 Naturalidade Brasileira Estado Matto Grosso Lugar Corumbá

Silhueta  Sabe ler e escrever? Não Já serviu em outra Divisão? não

Tem certificado de Serviço Militar? Nº 102401 de 22/1/40- 3a. Cat.

Caderneta de Fé de Ofício n. 204 Carteira de identidade n. 1428

Processo de admissão n. _____ de _____ de _____

Visto.

[Signature] *[Signature]*

Chefe da III Divisão Encarregado da Seção

Impressão digital do polegar direito

Ficha Funcional Número 1211 (frente) - Núcleo de Documentação Histórica "Honório de Souza Carneiro". CPTL/UFMS.

ALTERAÇÕES

Tempo de serviço em 31/12/935 - 13 anos, 2 meses e 23 dias.-

T. cav.-Prv. a just. 3a. classe, 17-4-36, Lts. 30 d. 2/3, 3/11/36.- Elg. 31/12/36.- Fe. 938, 1/6/39.- Fe. 939 1/8/39.- Lts. 10 dias, 2/3, 28/8/39 BP. 35.- Em 1-1-43, traf. Usina Eletrotécnica, EP. 192, Em 1-8-44 foi removido por conveniência de serviço para a 4a. Residência, B.P. 270.- Apresentou-se, nesta, em 19/8, entrando em exercício na mesma data, BP. 273, file. 2312.- Lts. 20 dias, BP. 344.- Susp. por 30 dias, "PREVENTIVA", afim de aguardar afastado do serviço a conclusão do inquerito administrativo determinado pela Portaria nº 65, BP. 494.- Dispensado "A BEM DO SERVIÇO PÚBLICO" e proibido de ingressar em qualquer dependência da Estrada, por ser um dos responsáveis pelo movimento previsto irrompidos em T. Lagoas, no dia 7-3-49, fazendo apitar e parar o locomovel com o objetivo de paralisar os trabalhos, razão pela qual foi interpelado pelo Eng. Residente, tendo apresentado uma série de desculpas ~~mentirosas~~ mentirosas, entre elas a de que havia necessidade de ser colocada uma correia no locomovel e que era preciso fazer pressão; ao receber ordens do Residente para fazer funcionar o locomovel, começou a sabotar o andamento do serviço, fingindo que estava arrumando a correia, olhando a todo instante para o relógio, como que a observar um prazo marcado para a paralização dos trabalhos, ao pondo a máquina a funcionar precipitadamente as 9 horas, sem ter colocado a correia, positivamente se assis a sua má intenção, visto que o locomovel já ~~havia~~ vinha funcionando a vários dias sem a referida correia, autorizado a vista do processo nº 1297-1-49, SRP-3, Port 82, Diretoria, EP. 496, pag. 713.-

Ficha Funcional Número 1211 (verso) - Núcleo de Documentação Histórica "Honório de Souza Carneiro". CPTL/UFMS.

Na análise das anotações contidas nas fichas, de uma forma geral, é possível perceber que a questão salarial é um dos itens mais importantes no registro funcional. A maioria dos salários aparece registrada em valores mensais e as disparidades salariais existentes entre trabalhadores titulados e diaristas parece ser expressiva. Quando relacionamos esse documento, ficha funcional, com outras fontes, como o jornal *Gazeta do Commercio*, editado em Três Lagoas entre 1920 e a década de 1970, é possível compreender melhor as condições de trabalho e de salários na Ferrovia.

Em momentos de maior dificuldade financeira da empresa Noroeste do Brasil ou de maior crise econômica do país, como em 1930 e 31, a questão salarial foi ainda mais destacada. No contexto da crise mundial desencadeada pela quebra da Bolsa de Nova York em 1929, e da denominada “Revolução de 30”, quando Vargas assumiu o comando do governo federal, podemos perceber o quanto esses acontecimentos macros alteravam as relações de trabalho e o ritmo da vida em Três Lagoas, essa localidade do sertão que se formava na margem da ferrovia.

Quando da tomada do poder por Vargas, em outubro de 1930, nos primeiros atos do governo “revolucionário” foram destituídos os presidentes de Estado e colocado no lugar interventores, como no caso de Mato Grosso: destituição de Aníbal de Toledo tendo como interventor o coronel da reserva Antonio Mena Gonçalves. No município de Três Lagoas, os partidários de Vargas na Aliança Liberal, com a tutela do Exército ali instalado, depuseram o intendente municipal Bruno Garcia e instalaram uma junta provisória composta por um tenente e dois civis. Da mesma forma, os legisladores da câmara municipal foram depostos.⁶

⁶ *Gazeta do Commercio*. Número 566, Anno XI, 2/11/1930, p.3. Três Lagoas-MT. “Acta de deposição de Intendentes e Camara Municipal de Tres Lagoas”. Arquivo da Diocese de Três Lagoas.

Houve também intervenção na empresa ferroviária com a destituição do diretor e imposição do interventor militar capitão Waldomiro Pereira da Cunha.⁷ O novo diretor da Noroeste do Brasil, como medida de economia, reduziu “os vencimentos de todos os funcionários” e muitos “deles, não titulados, foram dispensados”. O descontentamento foi “geral em toda a Noroeste”, incluindo os “chefes de família que não ganham nem para pagar o aluguel de casa...”.⁸ Outra nota do mesmo número do jornal, intitulada “Funcionários readmitidos”, dizia da readmissão de funcionários por serem “exonerados injustamente pelo regime de depósito”.

Os problemas relacionados à administração da empresa, incluindo a parte financeira e trabalhista, foram correntes desde o início da operação (QUEIRÓZ, 2004). As reclamações eram constantes na imprensa local que apontava para a ineficiência dos diretores e ou dos trabalhadores da Ferrovia. O interventor Waldomiro Cunha logo teve o apoio da *Gazeta do Commercio* que viu no militar uma possibilidade de reais mudanças na empresa. Todavia, os transtornos com os atrasos dos trens, a falta de investimento para modernização das locomotivas e da linha, o alto custo do transporte, entre outros problemas, continuaram por praticamente toda a vida da empresa. Sobre o quadro de funcionários, Paulo Cimó Queiroz salienta que:

...o problema com o velho quadro, era que havia diaristas executando os mesmos trabalhos que os titulados, mas,

⁷ *Gazeta do Commercio*. Número 573, Anno XI, 30/11/1930, p.1. Três Lagoas-MT. “O novo diretor da Noroeste”. Arquivo da Diocese de Três Lagoas.

⁸ *Gazeta do Commercio*. Número 594, Anno XI, 01/03/1931, p.1. Três Lagoas-MT. “Estrada Noroeste – Varias notas e informações”. Arquivo da Diocese de Três Lagoas. [Nos trechos citados literais optamos por atualizar a escrita do português.]

possivelmente, com salários mais baixos, o que devia gerar tensão entre o pessoal. (...) as seguintes divisões: ‘pessoal do quadro’ e ‘pessoal diarista’. Esta terminologia mudaria contudo, em 1938: passa-se a falar em ‘pessoal fixo’ ou ‘permanente’, por um lado, e ‘pessoal extranumerário’ (formado por mensalistas e diaristas), por outro. (2004, p.86)

O Brasil, como outros países americanos no início do século XX, é marcado pelas grandes migrações transatlânticas. Mato Grosso e Três Lagoas não ficaram fora dessa onda, em que pese o fluxo migratório para essas paragens fosse pequeno, comparado ao que se dava para regiões como São Paulo. O quadro funcional da Noroeste do Brasil reflete a diversidade de nacionalidades que formavam Três Lagoas. Quanto a origem do trabalhador ferroviário, a análise de 1201 fichas funcionais possibilita apreender que, desses, 37 eram estrangeiros (3,08% do total analisado), sendo originários da Alemanha (dois), Polônia (um), Espanha (três) e especialmente de Portugal (31 no total). Esses estrangeiros desempenhavam funções com maiores ganhos salariais, comparadas às dos trabalhadores nacionais, como cargos de feitores, ajudantes, artífices, encarregados e oficiais, conforme podemos observar pela tabela a seguir.

Funções desempenhadas por trabalhadores estrangeiros – N.O.B⁹		
País	Cargo	Tempo de Serviço
Alemanha	Ajudante de 2º cl.	2 anos
Alemanha	Encarregado de. 2º cl.	29 anos
Espanha	Trabalhador	16 anos
Espanha	Servente de pedreiros	11 anos

⁹ Tabela publicada em Josiane Silva (2010, p.872)

Espanha	Trabalhador	1 ano e 8 meses
Polônia	Ajudante de 2ª classe	21 anos
Portugal	Encarregado 3º classe	41 anos
Portugal	Feitor referência 20 T.O.M.	34 anos
Portugal	Artífice Mensalista, referência 20	32 anos
Portugal	Feitor	32 anos
Portugal	Feitor	31 anos
Portugal	Feitor Mensalista	31 anos
Portugal	Feitor referência	30 anos
Portugal	Trabalhador. Referencia19	30 anos
Portugal	Feitor	29 anos
Portugal	Encarregado 3º classe	28 anos
Portugal	Feitor	27 anos
Portugal	Feitor	26 anos
Portugal	Oficial 5º classe	24 anos
Portugal	Feitor	24 anos
Portugal	Trabalhador	23 anos
Portugal	Feitor	19 anos
Portugal	Feitor	18 anos
Portugal	Trabalhador	18 anos
Portugal	Trabalhador	17 anos
Portugal	Trabalhador	15 anos
Portugal	Encarregado 2º classe	11 anos
Portugal	Feitor	10 anos
Portugal	Trab. → Feitor	9 anos
Portugal	Trabalhador	7 anos
Portugal	Feitor	4 anos
Portugal	Oficial pedreiros	3 anos
Portugal	Trabalhador	1 ano

Portugal	Artífice referencia 12, E.N.M	APOSENTOU-SE
Portugal	Feitor 20, E.N.M	APOSENTOU-SE

Quanto às origens regionais dos trabalhadores nacionais, a pesquisa revelou que a maioria dos registrados em Três Lagoas era originária do próprio estado do Mato Grosso (378 ou 32,9%), seguidos de imigrantes da Bahia (204; 18,3%), de São Paulo (188; 16,3%), Minas Gerais (115; 10%), diversos outros estados do Nordeste (234; 20,14%), e outros estados do Centro-Oeste, Norte e Sul (28; 2,49%).¹⁰ Dos trabalhadores mato-grossenses, cerca de 16,9% (194 pessoas) eram de Três Lagoas. Essa diversidade do trabalhador nacional refletia também a dinâmica de Três Lagoas: cidade de entrada do Mato Grosso, lugar entre caminhos, de fluxo para o sertão.

Quando aprofundamos a análise das fichas, a partir do indivíduo, é possível estabelecer parâmetros gerais que diferenciam os trabalhadores estrangeiros dos nacionais, no que se refere às relações de trabalho. Os estrangeiros, em sua maioria, ficaram na ferrovia Noroeste por mais de 20 anos, sendo que muitos chegaram à aposentadoria, alguns à aposentadoria especial, como é o caso do trabalhador Antonio Guedes Lontra, de nacionalidade portuguesa, admitido em 22 de agosto de 1920, no cargo de feitor, na turma 80, aposentado pela Caixa de Aposentadorias e Pensões em 28 de junho de 1949, sendo desligado dos serviços da Estrada em primeiro de agosto de 1949 (SILVA, 2010, p.873).¹¹ Outro trabalhador de nacionalidade portuguesa, Luis Inocêncio Gonçalves, foi admitido em 21 de setembro de 1935 com 16 anos de idade, no cargo de trabalhador de 2ª

¹⁰ Porcentagens com números arredondados após a vírgula.

¹¹ Ficha Funcional Número 674, 2ª. Cx.001 [gaveta 3]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

classe, e em primeiro de junho de 1944 passou ao cargo de feitor tendo trabalhado na manutenção da linha por nove anos (SILVA, 2010, p.874).¹²

Alguns brasileiros também se destacaram em cargos como de feitor ou mesmo de oficial, e também tiveram mais de 20 anos de serviços prestados à Empresa, como o trabalhador Agenor Ferreira, do estado de Minas Gerais, admitido em 12 de outubro de 1922 no cargo de oficial de 3ª classe na turma de pedreiros, e faleceu no dia 23 de março de 1945 em Três Lagoas;¹³ também Gregório Amorim, de Mato Grosso, admitido em 6 de julho de 1926 no cargo de feitor, na turma de lastro, constando sua última data de registro em primeiro de janeiro de 1951.¹⁴ (SILVA, 2010, p.874)

Além das funções de feitor e oficial, havia na Noroeste outros cargos que estão registrados nas fichas, tais como: trabalhador diarista, trabalhador de 1ª classe E.N.D, trabalhador de 2ª classe E.N.D, trabalhador de 1ª classe P.O.D, trabalhador de 2ª classe P.O.D, trabalhador de 2ª classe P.N.D, trabalhador de linha níveis 3 e 4, trabalhador de 1ª classe extranumerário-diarista, trabalhador E.N.M, Ref. 17 tabela especial, trabalhadores poceiros, maquinistas, fogueiros, ajudantes e auxiliares. Estes eram divididos por turmas, como: arrancamento de trilhos, carpinteiros, conservação da 4ª residência, chaves, cavouqueiros, empedramento, ferreiros, lastro, maquinários, pedreiros, reformas de pontes, pintura de pontes (pintores), substituição de trilhos e tráfego. (SILVA, 2010, p.874)

¹² Ficha Funcional Número 654, 2ª. Cx001 [gaveta 3]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

¹³ Ficha Funcional Número 1177, 2ª via, Matrícula 2602. Cx.001 [gaveta 1]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

¹⁴ Ficha Funcional Número 1122, 3ª via, Matrícula 3047. Cx.001 [gaveta 3]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

De forma geral, existia uma hierarquia de três esferas: titulados, mensalistas e diaristas. Conforme Pelegrina:

Os primeiros funcionários estavam classificados numa faixa de 'elite'. Eram os titulados, aqueles com nomeação pelo presidente da República, como os engenheiros, oficiais administrativos, escriturários, chefes de estação e chefe de trem. Outras categorias foram criadas para os demais serviços: eram os diaristas e mensalistas. (2000, p.31)

Nas fichas registravam-se dispensas e punições que permitem estudar os conflitos e violências nas relações de trabalho, entre os próprios trabalhadores e ou desses com seus superiores hierárquicos. A violência pode ser entendida como um meio de sobrevivência em um ambiente de trabalho marcado pela hierarquia e a rigidez das relações masculinas que valorizavam a força física, como no caso da punição ao trabalhador João da Mata Miranda.¹⁵ Admitido em 10 de dezembro de 1934, aos 23 anos de idade, no cargo de trabalhador referência 19, na turma 81, foi punido com o afastamento por trinta dias e pagamento de multa, porque visivelmente embriagado e exaltado na esplanada ferroviária da Vila de Garcias, no dia 15 de janeiro de 1951, procurava negociar um revólver com o guarda-freios Sebastião Gonçalves, o qual mais tarde procurou reaver com insultos e palavras de baixo calão, resultando a sua detenção no vagão.

A hierarquia de mando e obediência poderia ser quebrada, também violentamente, como no caso do assassinato do feitor José Dias da Silva, pelo subalterno Leontino da Costa Freitas, 22 anos, admitido em 30 de abril de 1942, no cargo de trabalhador 1ª classe. Leontino foi demitido,

¹⁵ Ficha Funcional Número 682, 2ª via, Matrícula 3153. Cx.001 [gaveta 3]. Núcleo de Documentação Histórica "Honório de Souza Carneiro". CPTL/UFMS.

“a bem da disciplina”, em 20 de agosto de 1942 “por ter assassinado por motivos fúteis” o feitor José da Silva.¹⁶

A demissão era um ato de punição também aplicado aos que se envolviam em movimentos reivindicatórios, como no caso do trabalhador Quintino Gomes da Silva, nascido em 1901, admitido em primeiro de maio de 1932 na 6ª Residência e transferido, em 1944, para a 4ª Residência. Em 1935 Quintino ocupava o cargo de maquinista 12 na turma de cavouqueiros e foi dispensado em 1949:

a ‘bem do serviço público’ e proibido de ingressar em qualquer dependência da Estrada, por ser um dos responsáveis pelo movimento grevista irrompido em T. Lagoas, no dia 7-3-49, fazendo apitar e parar o locomovel com o objetivo de paralisar os trabalhos, razão pela qual foi interpelado pelo Eng^o Residente, tendo apresentado uma serie de desculpas mentirosas, entre elas a de que havia a necessidade de ser colocada uma correia no locomovel e que era preciso fazer pressão; ao receber ordens de Residente para fazer funcionar o locomovel, começou a sabotar o andamento do serviço, fingindo que estava arrumando a correia, olhando a todo instante para o relógio, como que a observar o prazo marcado para a paralisação dos trabalhos, só pondo a máquina a funcionar precisamente as 9 horas, sem ter calçado a correia, positivando-se assim a sua má intenção, visto que o locomóvel já vinha funcionando a vários dias sem a referida correia, autorizado a vista do processo nº1297-1-49.¹⁷

O registro na ficha funcional de Quintino é categórico: “dispensado a bem do serviço público (...) por ser um dos

¹⁶ Ficha Funcional Número 705, 2ª via. Cx.001 [gaveta 3]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

¹⁷ [Veja imagem da ficha funcional no início deste tópico]. Ficha Funcional Número 1211, 2ª via, Matrícula 3673. Cx. 001 [gaveta 1]. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

responsáveis pelo movimento grevista irrompido em Três Lagoas”. Esse registro provavelmente correria toda a extensão da linha férrea, como um rótulo a identificar um grevista, uma liderança operária. Dificilmente Quintino Silva conseguiria ser admitido em outra seção da NOB, ou mesmo em outras empresas ferroviárias no Brasil. Na citação aparecem, também, as artimanhas do trabalhador para boicotar a produção (circulação do trem), ação correntemente utilizada em movimentos grevistas desde ao menos o século XIX. A interrupção da produção com o boicote ou a quebra de máquinas é o que causava temor aos administradores e patrões, pois impedia o andamento dos trabalhos de operação, mesmo que tivesse a colaboração de trabalhadores não grevistas.

Conforme Queiroz (2004, p.85) as “Instruções regulamentares” de 1917, para a Noroeste do Brasil, em seu artigo 84 estabelecia que “em caso algum” seria admitido o trabalho de menores de 14 anos. Nas fichas funcionais, todavia, nos deparamos com João Antunes de Souza, admitido em primeiro de setembro de 1952, aos 13 anos de idade, no cargo de diarista, na turma de arrancamento de trilhos.¹⁸ Essa constatação sugere ao menos duas hipóteses: havia falta de trabalhadores adultos na cidade ou, o mais provável, a empresa usava da brecha da lei que permitia o trabalho de aprendiz para contratar com baixos salários.

Núbia Santos (2019), ao analisar 2576 fichas funcionais, destaca a composição racial e a escolaridade dos trabalhadores. Conforme a autora, as “fontes sugerem oito classificações: pardo (28,6%), preto (22,7%), parda clara (21,3%), morena (14,5%), pardo escuro (5,9%), morena clara (4,0%), morena escura (1,3%) e escura (1,3%)” (SANTOS, 2019, p.240). Essa classificação, provavelmente atribuída

¹⁸ Ficha Funcional. Cx.001. Núcleo de Documentação Histórica “Honório de Souza Carneiro”. CPTL/UFMS.

externamente por um funcionário responsável pelo registro, era carregada de subjetividade, como se pode perceber na ficha de Quintino da Silva – reproduzida no início deste tópico. Na parte de registro da “côr” do trabalhador foi primeiro datilografado “preta” e posteriormente rasurado em letra cursiva para “parda escura”. Uma classificação representativa do racismo institucionalizado na empresa, comum naquele início de século e ainda persistente na atualidade brasileira. Na paleta de cores está contida a graduação do preconceito racial (SILVA, 2016) que exclui ou inclui, que determina o lugar a ser ocupado no trabalho, nas funções mais ou menos remuneradas.

Quando se relaciona a cor da pele à escolaridade, também constante das fichas, pode-se perceber outras nuances do racismo que vitimava os trabalhadores da NOB em Três Lagoas. Conforme Núbia Santos (2019, p.241), dos 220 operários identificados nas fichas como negros, 71,3% eram alfabetizados, 20,4% não alfabetizados, 6,8% apenas assinavam o nome e 1,3% sem informação. Para efeito de comparação a autora toma um universo de 20 trabalhadores identificados como brancos, revelando diferenças expressivas: 95% dos operários brancos tinham primário completo e 5% eram alfabetizados. O desnível de escolaridade entre brancos e negros, percebido na análise das fichas funcionais, podia representar também desigualdade na ocupação de funções na Empresa, aspecto observável quando se relaciona origem nacional, raça, escolaridade e cargos.

Muito ainda pode ser revelado nos vestígios históricos deixados pelos ferroviários. Essas histórias de vida que compõem a cultura de classe dos ferroviários, é constituinte da história local.

Por fim, as fontes documentais, como as aqui apresentadas, carregam vestígios deixados por pessoas

que construíram a história antes de nós. Esses vestígios podem ser encontrados ainda em outros espaços de memória, como a narrativa oral e a cultura material dos bens móveis e imóveis da extinta Ferrovia. O patrimônio edificado da Noroeste do Brasil – como estações, oficinas e vilas dos trabalhadores – carrega as marcas de uma história social e, como tal, é um espaço de disputa de poder. Preservar esses espaços é condição para que possamos construir uma visão crítica sobre o passado com perspectivas de transformação no devir histórico.

O impacto da Noroeste do Brasil no desenvolvimento urbano da região sul do antigo Mato Grosso foi menor do que o sentido no oeste paulista onde a ferrovia possibilitou a formação de diversos núcleos urbanos. No caso de Mato Grosso, apenas Três Lagoas e Campo Grande foram localidades significativamente beneficiadas pela locomotiva a vapor. Contraditoriamente é, também, nessas cidades em que o discurso da modernidade por vezes despreza as contribuições da ferrovia como meio de transporte e dos ferroviários como componente da cultura local. Em Campo Grande, após diversos debates, impôs-se a retirada dos trilhos do centro da cidade em 2004, com o argumento de que atrapalhava o desenvolvimento urbano. Três Lagoas foi pelo mesmo caminho e, em 2015, com a conclusão de um contorno ferroviário e a quase paralisação do transporte de cargas para Campo Grande, os trilhos foram retirados da cidade.

A perda da aura modernizadora por parte das ferrovias tem seu início, no Brasil, na década de 1950 quando dos projetos de desenvolvimento ancorados na indústria automobilística, aliados ao capital estadunidense. Passa-se, então, a privilegiar os automotores em detrimento das locomotivas. Constroem-se rodovias e abandonam-se ferrovias que aos poucos são reduzidas a meios de transporte de cargas, quando não abandonadas de um

todo. Neste sentido o Brasil caminha na contramão de muitos países centrais do capitalismo, sobretudo europeus, em que se privilegiam o transporte coletivo de cargas e de passageiros. Nas tentativas atuais de se resolver os problemas de trânsito nas grandes e médias cidades brasileiras, a opção pelo transporte individual pesa negativamente como um fardo histórico. Um exemplo explícito disso surgiu quando da elaboração de projetos de mobilidade urbana nas cidades sedes para a Copa do Mundo de 2014 no Brasil. Diversas cidades projetaram o transporte sobre trilhos, em alguns casos o “monotrilho”. Parte das obras não foi concluída, como no caso de Cuiabá, ficando como lembrança de um tempo presente em que a mobilidade urbana é um problema grave e tema central para as cidades brasileiras, todavia as soluções continuam sendo a ampliação de ruas. Campo Grande, que disputava ser sede da Copa, se apresentou como candidata anunciando a intenção de construir um metrô de superfície. Ironia: menos de cinco anos após tirar os trilhos do centro da cidade, a administração municipal sentia a necessidade de construí-los novamente.

Preservar a memória ferroviária/dos ferroviários, como fontes de pesquisas acadêmicas e de conhecimento por parte das pessoas do lugar, é um exercício necessário para se construir uma visão crítica do desenvolvimento dessas sociedades e para que a memória seja um antídoto ao esquecimento.

Referências

ALVES, Walter Assis Alves. *Trabalhadores têxteis em Três Lagoas: experiências de trabalho, práticas sociais e atuações políticas*. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG, 2009.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. Dissertação (Mestrado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas-SP, 1993.

MENDONÇA, Nadir Domingues. *A (des)construção das (des)ordens: poder e violência em Três Lagoas, 1915-1945*. Tese de (Doutorado em História). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1991.

MORATELLI, Thiago. *Operários de empreitada: Os trabalhadores da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914)*. Campinas: Unicamp, 2013.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Centros de documentação nas universidades: preservação e pesquisa. In: Zueleide Casagrande de Paula, Lúcia Glicério Mendonça e Jorge Luis Romanello. (Orgs.). *Polifonia do patrimônio*. Londrina: EDUEL, 2012, p.297-327.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de; ALVES, Walter Assis. Um trem descarrilado: ações grevistas na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). *História Social*. Número 12, p.115-129, 2006.

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. *Memórias de um ferroviário*. Bauru, SP: EDUSC, 2000.

QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX*. Bauru-SP; Campo Grande-MS: EDUSC/UFMS, 2004.

ROSA, Ananda Soares. *Três Lagoas: o ideário de uma cidade portal e os conflitos da terra*. Tupã-SP: ANAP, 2020.

SANTOS, Núbia Sotini. Operários itinerantes: algumas considerações sobre as fichas funcionais da Noroeste do Brasil. *Revista Trilhas da História*. Três Lagoas, v.8, nº16, jan-jul, 2019. p.132-143.

SILVA, Josiane Simão. Os trabalhadores da manutenção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Três Lagoas (1920-

1950). In: X Encontro de História de Mato Grosso do Sul / Simpósio Internacional de História / XIII Semana de História da UFMS/CPTL. *Anais do X Encontro de História de Mato Grosso do Sul / Simpósio Internacional de História / XIII Semana de História da UFMS/CPTL*. ANPUHMS: Três Lagoas-MS, p.866-887, 2010. <http://www.ndh.ufms.br/wp-anais/Anais2010/trabalhos.html> (Consultado em 05/02/2021).

SILVA, Josiane Simão da, OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Os trabalhadores da manutenção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Três Lagoas (1920-1950)*. Relatório do Programa Institucional de Bolsa de Iniciação Científica [não publicado], agosto/2010.

SILVA, Juliano Alves da. *Cultura, trabalho e memória: a trajetória de trabalhadores e trabalhadoras nas cidades de Três Lagoas-MS e Aparecida do Taboado-MS (1980 – 2015)*. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados-MS, 2020.

SILVA, Wilson Honório da. *O mito da democracia racial: um debate marxista sobre raça, classe e identidade*. São Paulo: Sundermann, 2016.

O trem da CEFNOB traz a modernidade ao Mato Grosso do Sul: primeira parada – estação ferroviária de Três Lagoas

Ananda Soares Rosa
Nilson Ghirardello

Introdução – O cenário pré-CEFNOB no Mato Grosso

A localização geográfica do até então “Mato Grosso”¹ – no “sertão”² do país –, e também sua grande superfície territorial a qual abrangia boa parte da extensão da nação, além da disputa por riquezas naturais e pela navegação de seus fartos rios, eram preocupações da Coroa Portuguesa desde o período Colonial. As constantes invasões espanholas em território brasileiro impulsionaram a Coroa a empenhar-se, no período pombalino (1750-1777), na ocupação dessa porção fronteira do espaço português na tentativa de ampliar seus domínios (GHIRARDELLO, 2007).

¹ Alertamos o leitor que o trabalho em questão tem em foco o trato sobre o atual Estado de Mato Grosso do Sul. No entanto, este Estado só foi formado no ano de 1977 quando o então Presidente Ernesto Geisel assinou a Lei Complementar nº. 31 desmembrando o antigo Estado de Mato Grosso em dois.

² Importante salientar a conotação trazida por esse trabalho ao termo “Sertão”. Tem-se a intenção de, conforme trata Amado (1995), referir-se ao “outro” geográfico, àquele que não é litoral, ao espaço interiorano, vasto, localizado dentro de possessões novas, que pouco se sabe a respeito. Oliveira (1998), por sua vez, traz a ideia de que há muitos “sertões” a serem tomados como metáfora no Brasil. Assim, trazemos nesse texto o sentido também descrito por Arruda (2000) em seu livro *Cidades e Sertões*, no qual o autor contrapõe essas duas terminologias: “cidade”, moderna e “sertões” como os locais de atuação de coronéis e do clientelismo político.

Nesse momento eram poucos e espalhados pela imensa vastidão de terras da Capitania os assentamentos mato-grossenses; constituídos, em sua maioria, como um conjunto de marcas estratégicas que asseguravam à Metrópole o controle da navegação das vias fluviais, conseqüentemente, da economia daquele espaço, além, em especial, da manutenção das terras. Assim, ao longo dos primeiros séculos de colonização até o século XVIII, os governadores de Mato Grosso priorizaram a defesa das fronteiras com as posses castelhanas, sendo as terras do sul vigiadas pela Capitania de São Paulo (CAMPESTRINI, 2016). Estabeleceram-se rotas fluviais, fortes, portos e praças ³ para a tentativa de manutenção do território (PRADO JUNIOR, 1961).

Em 1821, com o processo de ruptura dos elos coloniais com a Metrópole, Mato Grosso passa a ser gerido por uma Junta Governativa (CORRÊA, 1999) e no ano seguinte ocorre a Independência do Brasil, dando início ao Império brasileiro, época em que as preocupações sobre o domínio das terras mato-grossenses se exacerbaram ainda mais. Já nos meados do século XIX o Império visava facilitar o acesso à região mato-grossense tanto por terra quanto rios, em vista de o Brasil necessitar de vias estrangeiras de acesso ou mesmo as fluviais que, de acordo com Neves (1958), ofereciam longos e penosos percursos.

Por esse motivo, com especial ênfase à extensão de sua malha hidrográfica, a Província de Mato Grosso estreitou relações com os países limítrofes sendo eles Argentina e Uruguai, nações cuja relevância ao Brasil naquele momento se pautava nas constantes trocas

³ Insere-se nesse contexto a criação da Praça de Armas Nossa senhora dos Prazeres e São Fernando de Paula (1766) (GUIMARÃES, 1999); a criação do Forte de Coimbra (1775), no Baixo Paraguai; as obras do Forte Príncipe da Beira (1776), às margens do Guaporé; Vila Maria (1778), Albuquerque (1778) e Poconé (1781); Presídio de Miranda (1797) (CORRÊA, 1999).

comerciais e culturais que as capitais de tais regiões exerciam com a Província mato-grossense, até mais do que essa mesma realizava com a capital do país, o Rio de Janeiro. Então, o Império, alarmado, a partir de meados do século XIX elaborou planos de implantação de colônias militares por todo o território nacional, sendo onze⁴ instaladas em solo mato-grossense para manter as fronteiras sãs e aumentar a densidade de ocupação do espaço pela população brasileira (GHIRARDELLO, 2007).

Assim, todo o apoio militar e logístico possível que o governo imperial poderia aglutinar era essencial para a tentativa de combater o problema da integridade do território nacional (ARRUDA, 2000). Estando em jogo o controle da Bacia do Prata – onde havia intensa circulação de mercadorias inglesas em virtude de um incremento comercial⁵ da Província de Mato Grosso – e temerosos de o Paraguai de Solano López anexar os territórios não só do Brasil (em especial os mato-grossenses), mas também argentinos, a Guerra do Paraguai (1864-1870) eclodiu.

Esse contexto ameaçador à unidade política do país deveria ser restaurado ao diminuírem as distâncias que separavam uma região de outra: urgia tirar o “sertão” de Mato Grosso de seu isolamento secular. Desta forma, o discurso muda de tom na virada do século XIX para o XX, quando penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas com controle ainda incerto tornou-se uma “necessidade imperiosa” (ARRUDA, 2000, p. 105). Assim como ele (2000),

⁴ Foram, no Mato Grosso, onze as colônias militares: Brilhante, Corixá, Coxim, Conceição do Albuquerque, Dourados, Itacaiy, Piquiri, Nioaque, Miranda, Taquari e São Lourenço. Além destas foram instaladas duas no espaço paulista: Colônia Militar do Avanhandava e Colônia Militar de Itapura.

⁵ Sobre o incremento comercial pouco antes da Guerra do Paraguai ver Gilberto Luiz Alves (1984), *Mato Grosso e a História: 1870-1929 (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro)*.

Castro (1993) faz um trabalho primoroso em *O preço do Progresso – A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)* ao apontar que a solução para esse entrave seria a construção de estradas de ferro.

Essa introdução, portanto, retrata o cenário onde se moldou a construção da ferrovia da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (CEFNOB), estratégica no encadeamento de eventos que fizeram seus dormentes e vagões trilharem pelas terras do sul de Mato Grosso, passando arduamente pela região onde se constituiria o núcleo urbano de Três Lagoas e rumando ao Pacífico; cenário este relevante, também, para a compreensão do ideário progressista e modernizante que pintaremos a seguir. Para isso, revisões bibliográficas foram realizadas, além de uma extensa, porém brevemente apresentada, análise do desenvolvimento urbano pautado em alguns documentos primários que giram em torno da formação urbana de Três Lagoas⁶, localidade cuja estação, símbolo exprimido do “progresso”⁷ que a CEFNOB trouxe ao Mato Grosso do Sul, é sua primeira parada. Embarquemos.

Rumo à Santa Cruz de La Sierra – a criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e seus propósitos

Com a Guerra do Paraguai (1864-1870), as discussões entre os meios políticos e militares do governo sobre a garantia de posse, colonização e ocupação econômica do

⁶ Sobre isso ver o trabalho: ROSA, A. S. *Três Lagoas: o ideário de uma cidade portal e os conflitos da terra*. Tupã: ANAP, 2020.

⁷ Salientamos que o “Progresso” (e outras terminologias como “Civilização”, “Colonização”) no contexto desse texto não tem nenhuma conotação depreciativa ao ser empregado enquanto “modernização”, “novidades”; retrata somente o discurso progressista e positivista de época em questão; àquilo que se acreditava ser “Progresso” para o momento.

solo nacional culminaram na elaboração de Planos de Viação com particular destaque aos projetos de construção de ferrovias (AZEVEDO, 1950). Ghirardello (2010) traz que a expansão de áreas das Províncias proporcionou um período de intensa urbanização por meio da ocupação física do território, no qual a Guerra foi elemento fomentador desse processo. O fim da Guerra, dessa maneira, ascendeu o debate que tinha Mato Grosso como protagonista, firmando a necessidade de criar condições mais efetivas para a defesa de seus contornos geográficos.

A República, instituída em 1889 com o lema positivista “Ordem e Progresso”, consolida-se em sua missão da garantia dos poderes constitucionais e do desenvolvimento brasileiro a fim de modernizar o país. O regime republicano veio para compatibilizar as condições políticas e sociais com as ambições do poder central, colocando as regiões mais afastadas em contato com os outros Estados e ligando estes com a capital federal, pois em 1890 instaurou-se uma comissão de Engenheiros para elaborar as bases da execução de uma via férrea até o Mato Grosso. Por meio do Decreto nº. 862 do mesmo ano, várias concessões de estradas de ferro e navegação fluvial foram feitas, destacando-se a abertura de uma estrada de ferro que partisse de Uberaba, em Minas Gerais, e seguisse à Coxim, no Mato Grosso (QUEIROZ, 2004). Segundo o autor (2004), a estrada não foi concretizada, mas este foi o pontapé que resultaria no traçado da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Com o objetivo de fortalecer os laços federais e na forja de um “Estado-nação moderno” (ARRUDA, 2000, p. 111), as intenções da construção de uma ferrovia ao Mato Grosso seriam inovadoras em diversos aspectos. O primeiro a ser elencado seria a ligação da zona mato-grossense de alto potencial econômico aos portos do país, segmentando a perigosa associação daquela com os países do Prata.

Ademais, o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro fora consultado para apresentação de estudos para a indicação do melhor trajeto para essa ferrovia. Não mais saindo de Uberaba, mas de algum ponto no interior de São Paulo, adotou-se, na época, a posição de partida como sendo Agudos ou Bauru – naquele momento o “limiar” da ocupação urbana paulista – favorecendo a continuidade de traçados férreos pré-existentes. Fora isso, a execução de uma linha ao Mato Grosso teria forte sentido estratégico, alavancando a ocupação populacional e conseqüentemente a economia da região fronteira com o Paraguai, Argentina e Bolívia, onde de Santa Cruz de La Sierra seguiria ao Chile, se aliando ao Pacífico (GHIRARDELLO, 2010).

Importantíssimo frisar, no contexto desse texto, a questão da união dos oceanos Atlântico e Pacífico; ligação transcontinental que permitiria o aproveitamento das terras paulistas férteis ao café, enfatizando o caráter integrador da ferrovia ao aproximar os povos, articular mercados distantes, além de permitir o deslocamento rápido de tropas e munições até a fronteira da Bolívia em caso de uma possível invasão paraguaia (CASTRO, 1993). Fernando de Azevedo (1950) em seu livro *Um trem corre para o Oeste*, por diversos momentos enfatiza o desfecho dos trilhos como sendo o Pacífico, uma ambição brasileira na qual o Estado de Mato Grosso interpunha-se como parte fundamental do processo de ligação dos extremos:

A Noroeste (...), para se articular com o Brasil-Bolívia tem, mais do que qualquer outra, no sistema ferroviário de S. Paulo, a vocação do oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões. (...) e pelos seus 1.540 km. de trilhos, processa-se e se consolida a

articulação com o Paraguai e a Bolívia, e, portanto, através desse último país, com o Pacífico (AZEVEDO, 1950, p. 74).

A ferrovia da CEFNOB, desse modo, nasce planejada para sanar as dificuldades de comunicações entre as diversas regiões – em especial a mato-grossense – e o litoral, num plano comum dos dirigentes políticos de garantir o controle sobre as terras (CASTRO, 1993) pelo “devassamento e reconhecimento” dos “sertões” para, sobretudo, estender o progresso além dos limites dos grandes centros urbanos e da costa, atualizando-os e integrando-os à civilização (ARRUDA, 2000, p. 105).

Destarte, a criação da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil se deu no ano de 1904, aprovada pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, construída para a defesa das fronteiras e para seus fins estratégico – de conservação do Estado – e internacional – almejando o Pacífico (AZEVEDO, 1950). O trem da CEFNOB foi concebido com o propósito de abrir o território de Mato Grosso à civilização e ao progresso.

Nessa política de penetração e expansão econômica (...) o que se realizou foi um milagre da terra, pela força com que se expandiram e se povoaram pastagens, invernadas e currais e pela rapidez com que se transformavam estações e pequenas zonas agrárias em grandes centros urbanos (AZEVEDO, 1950, p. 124).

Surgiu com o propósito de ligar Uberaba a Coxim, via alterada no mesmo ano para o sentido Bauru-Cuiabá, cruzando o Rio Tietê no Canal do Inferno, varando Itapura⁸

⁸ Vale lembrar que Itapura foi uma das localidades escolhidas ainda pelo governo imperial para receber uma Colônia Militar em virtude de sua posição estratégica às margens do Rio Tietê, quando da tentativa de defesa dos territórios longínquos do Império, assunto tratado na Introdução do artigo.

e seguindo para atravessar o grande Rio Paraná junto ao salto de Urubupungá (QUEIROZ, 2004); seu traçado passou por inúmeras modificações até se determinar qual o melhor caminho a ser trilhado, conforme veremos.

O melhor caminho – A passagem da CEFNOB pela região de Três Lagoas

O projeto da CEFNOB, ao ser firmada sua partida de Bauru (SP) e mesmo antes, passou por diferentes alternativas de percurso, tendo seu caminho sido alterado por diversas vezes, mantendo sempre, em compensação, as ambições de unir portos, nações e oceanos, dentre outros interesses. Os trabalhos da construção da Estrada iniciaram um ano após a criação da Companhia na já mencionada cidade. Em 1907, através do Decreto nº. 6.463, o governo federal decide não mais atingir Cuiabá, alterando o ponto de chegada para a cidade de Corumbá, também no Estado mato-grossense (QUEIROZ, 1997).

O decreto de 1907 alterou, também, a rota pela qual os trilhos aconteceriam: ficou determinado que rumariam, a partir daquele momento, em direção ao salto do Jupιά, localizado abaixo do Rio Tietê, transpondo o Rio Paraná sem a necessidade de cortar similarmente o Tietê e dispender a construção de uma segunda, e desnecessária, grande ponte. A linha que havia saído de Bauru trilharia até Araçatuba, onde seu curso seria alterado para correr paralelamente ao Tietê; os trilhos, no entanto, continuariam de Araçatuba a Lussanvira, ainda baixo do mesmo rio, se tornando, depois, um ramal da ferrovia.

Destaca-se que em 1908 a linha que seguia ao Pantanal, embora uma, dividia-se em duas frentes de construção sendo a primeira a *Estrada de Ferro Bauru-Itapura*, no Estado de São Paulo, administrada pela Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a segunda, *Itapura-Corumbá*, toda no

Estado de Mato Grosso, sob a administração da empresa que carregava o mesmo nome. Esta segunda foi arrendada à primeira e assim permaneceu por anos devido ao fato de ter sido passada ao domínio da União, ficando, dessa forma, a construção da linha cabível à Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (GHIRARDELLO, 2020). Ademais, a linha Itapura-Corumbá, ou melhor, aquela a ser concretizada em solo mato-grossense seria tocada por equipes, de acordo com Ghirardello (2002): também em duas frentes a ferrovia seria construída com um trecho principiando em Porto Esperança e outro às margens do Rio Paraná⁹.

Nesse momento convém apresentar Maria Bernadeth Cattanio, quem, em sua dissertação de mestrado (1976, p. 11) é precisa e incontestável ao elucidar que a região das três lagoas – onde viria a se desenvolver a povoação de mesmo nome – que antes não era espaço cogitado para receber os trilhos do progresso passa, no momento em que se altera a transposição do Rio Paraná para o rebojo do Jupιά, a ser “o melhor caminho”. Quer dizer, Três Lagoas começa a existir enquanto *possibilidade de ocupação*: o núcleo populacional só poderia vir a se desenvolver e se firmar a partir de quando o Decreto nº. 6.463 desviou os trilhos à promissora região.

As obras da porção mato-grossense que zarpariam das margens do Rio Paraná foram confiadas à Empresa Construtora Machado de Mello. De acordo com Correa Filho (1969, p. 356): “Em setembro de 1909, descendo o Tietê, aportou à margem do Rio Paraná, pouco abaixo da Barra do Sucuriú, a Comissão de Engenheiros, que se encarregara dos trabalhos de campo e construção do trecho da E. F. Noroeste, d’haí até Campo Grande”.

⁹ A ligação efetuou-se em 1914 com a estação evidentemente alcunhada “Ligação”, próxima à Campo Grande.

Para Castro (1993, p. 126), já no ano seguinte do lançamento do primeiro dormente em território sertanejo as terras cortadas pela estrada de ferro sofreram uma sensível valorização promovida pela sua construção, além de viabilizar uma “colonização espontânea” ao servir como elemento inovador e incitante do progresso responsável pela rápida bonança à que seria levado aquele espaço.

Fora, portanto, em razão do encadeamento de situações que fizeram a proposta da ferrovia para Mato Grosso se firmar por Jupiá e da conseqüente vinda de trabalhadores e engenheiros para a construção da linha que a posição do núcleo urbano de Três Lagoas delineou-se se afigurando como o portal do Estado na perspectiva de quem embarcaria no trem. Era, definitivamente, uma promessa em termos de localização, com vistas ao futuro promissor que os republicanos tanto vislumbraram quando do planejamento da Estrada.

Assim, o “melhor caminho” para o trem da modernidade ao Mato Grosso seria este: à beira de São Paulo, num local onde a topografia plana e abundância de água às margens do Paraná formavam três grandes lagoas; o ponto de passagem obrigatório a quem viesse do território paulista rumo ao Oeste; a primeira localidade tocada pelos trilhos do trem da CEFNOB, cuja primeira parada será a Estação Ferroviária de Três Lagoas.

O sinal – A Estação Ferroviária de Três Lagoas enquanto símbolo da modernidade ao Mato Grosso do Sul

Por todos os lugares em que a ferrovia passou, vigorou como símbolo de progresso e modernidade, insígnias as quais os republicanos acreditavam poder imprimir em suas propostas, ditando uma nova direção e mudanças ao “sertão” mato-grossense. A região das três lagoas, anteriormente apartada da “civilização”, com a chegada

dos trilhos da CEFNOB e também dos trabalhadores e engenheiros incumbidos da construção da estrada agora estaria munida do dito desenvolvimento.

Finalmente, em princípio do século XX, havia chegado a vez de o sul de Mato Grosso viver sob o ritmo das capitais do mundo, as quais, a partir da segunda metade do século XIX passaram por uma série de inventos, transformações e deslumbramento por causa das novas tecnologias. O transporte ferroviário veio para deslocar mais rapidamente homens, mercadorias e munições; o telefone revolucionou as comunicações; os navios a vapor, lotados, rasgavam os mares encurtando distâncias; a França, especialmente Paris, passava a ser conhecida como a “Cidade da Luz” e a ser adotada como modelo de urbanidade no momento em que as grandes marcas eram a luz, a velocidade, e também as estações – estas últimas representantes da *técnica* e do homem.

No vasto e intrincado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão óptica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios recônditos do planeta (HARDMAN, 1988, p. 24).

Nesse contexto, por onde passavam as ferrovias iam modificando cidades ao funcionar como estímulos ao processo de aglomeração urbana: “em função da nova rede de transportes e do movimento comercial (...) convém interpretar o crescimento sem precedentes de algumas cidades” (BENÉVOLO, 1994, p. 20).

Monbeig (1984) em *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*, afirma que na transição de séculos XIX para XX, a “Franja Pioneira” fora determinante para o processo de urbanização de São Paulo, onde as circunstâncias de concepção urbana das localidades tocadas pelas estações da CEFNOB foram divergentes daquela que agora encontraríamos no Estado de

Mato Grosso, mas ainda assim essenciais para o decurso de sua urbanização¹⁰. Dessa maneira, para o autor (1984), os instrumentos necessários ao desenvolvimento das cidades eram proporcionados pelas transformações técnicas e socioeconômicas que se produziram.

Isto posto, as estações, símbolos exprimidos do domínio do homem sobre a natureza surgiram como elementos desbravadores de espaços, representativas do fenômeno científico, do incitar urbano, das trocas culturais. A modernização vinda com a instalação delas ocorria não só em termos frugais e de desenvolvimento urbano, mas de percepção de natureza e de mundo, tal qual a alegoria do *Mito de Prometeu*, lançada por Ruy Gama (1987) no livro *A Tecnologia e o Trabalho na História*. Enquanto uma “declaração de intenções”, o autor (1987) elabora uma alegoria sobre a figura do Titã que, na mitologia, rouba dos deuses o segredo do fogo, revelando-o aos homens. Ruy Gama (1987) anunciava então, que Prometeu, ao explorar o conhecimento, cometia um ato perigoso, mas necessário, já que o homem precisava saber e uma vez sabendo, não esqueceria, avançando em direção ao progresso e também à construção do conceito de *Tecnologia* – sendo esta as máquinas, os gestos, o tempo dos trabalhos, os materiais, a energia empregada e, pode-se dizer, as estações.

Ao retomar Castro (1993), destacamos seus dizeres sobre serem as ferrovias as responsáveis por conduzir o progresso ao interior do país, ao ter o apito do trem como sinal da chegada da modernidade que trazia. Acrescentamos que as estações, por sua vez, seriam a

¹⁰ Sobre o assunto ver: ROSA, A. S.; GHIRARELLO, N. Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso. In: Vera Regina Tângari; Alex Assunção Lamounier. (Org.). *Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019, p. 85-104.

concretização/personificação “da civilização e do progresso, que se pensava vir mediado pela *técnica*” (CASTRO, 1993, p. 9. Grifo nosso).

Corolários da ciência e abraçados à bandeira republicana cujos ideais eram o positivismo e o liberalismo adaptado às circunstâncias brasileiras, os engenheiros eram o grupo sócio profissional, que juntamente com médicos, sanitaristas e higienistas, estava por trás da *técnica*, da construção desse novo mundo onde imperaria as “cidades” sobre os “sertões”. Um mundo no qual muitas dessas ideologias vinham importadas da Europa fornecendo aos engenheiros um cabedal de instrumentos teóricos e de exemplos de novas cidades modernas, munindo-os de recursos passíveis de edificar um novo país. Certeiros foram, portanto, e com tal força, que impulsionaram a formação do pensamento urbanístico no Brasil, cujos planos de embelezamento e “melhoramento” eram pautados em intervenções urbanas com pretensões científicas (LEME, 1999).

Assim, os engenheiros foram pessoas importantes frente à sociedade da época e suas participações foram se tornando cada vez mais latentes para o setor ferroviário desde a sua concepção até a concretização de seus trilhos e da “cereja do bolo” que eram as estações, exteriorizações de suas obras.

A CEFNOB, dessa forma, chegava ao Estado de Mato Grosso sustentada pelo ideário progressista e pelos engenheiros ferroviários, fazendo sua primeira parada à beira de uma das três lagoas dos campos pós rio Paraná. Ali instalaram, no ano de 1910, a estação ferroviária, laureando a posição privilegiada daquelas terras desde quando a promulgação do decreto anteriormente mencionado. O Relatório da CEFNOB de 1911 faz a primeira menção sobre a dita estação da localidade, construída no “quilometro 36+840”, a princípio singela, de madeira, como era de praxe

para fixar estada; só depois esta provisória seria demolida para a construção de uma pensada.

Foi assentada a linha na provisoria do lado direito do rio Paraná no Estado de Matto Grosso, que, partindo do porto de embarque vae entroncar na linha definitiva (...). Os trilhos attingiram á estaca onde vae ser construida a estação de Tres Lagôdas no dia 12 de Novembro de 1910 e no dia 31 de Dezembro de 1910 attingiram ao kilometro 53 ou 26 kilometros além da barranca do Paraná (RELATÓRIO DA CEFNOB, 1911, p. 2).

O *Album Graphico do Estado de Matto Grosso* (1914, p. 155) também apresenta a estação: “No Km. 33 é a primeira Estação (em território do Estado de Matto-Grosso), *Três Lagoas*” sendo este “o primeiro povoado que a E. de F. Noroeste levantou” (AYALA; SIMON, 1914, p. 421). Da mesma forma, um documento de 1922 retirado da Cúria Diocesana de Três Lagoas anuncia a futura “provavel povoação” só provável em virtude da passagem da Companhia e do estabelecimento da estação. “Ao anunciar-se, com a passagem da Estrada de ferro Noroeste do Brazil por terras da Fazenda Alagôas, o estabelecimento de uma estação da mesma estrada e consequente provavel povoação em ditas terras” (MANUSCRITO, CÚRIA DIOCESANA, 1922, s.n.t. Grifo nosso), reforçava a convicção no desenvolvimento urbano daquele espaço.

A Estação de Três Lagoas, nascida da iniciativa privada em período Republicano, além de portal para o Estado sob quem estava embarcado no trem da modernidade, fora o ponto de partida, juntamente com a linha férrea, para o desenvolvimento da malha urbana que se sucederia. A partir dela uma hierarquização de vias constituiria importantes *promenades*, transformando o antigo campo limpo em uma rede quadriculada de eixos estruturantes. As demais edificações, quando estabelecidas no traçado reticulado, à

exceção da Igreja, não teriam em seus postos a categoria que fora programada para a Estação, o que realçava a ideia de ordem presente do espaço e no anseio da CEFNOB.

Assim, é evidente que a CEFNOB trouxe o desenvolvimento e o progresso à região tendo a estação e sua inquestionável posição privilegiada –, não só enquanto símbolo do progresso, da técnica e do homem, mas também frente ao traçado urbano implantado no local –, se comportado como o engenho humano de todo esse processo.

Sobretudo, Três Lagoas nasce da ferrovia, nasce com a ferrovia e recebe, com sua primeira estação ferroviária, o Estado de “Matto Grosso”, cujo próprio nome é alusivo à natureza, ao século XX: o século das cidades.

Conclusão – sobre todos os trilhos da terra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
As estrelas do cruzeiro fazem um sinal
De que este é o melhor caminho
Pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
O povo lá em casa espera que eu mande um postal
Dizendo que eu estou muito bem vivo
Rumo a Santa Cruz de La Sierra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
Só meu coração está batendo desigual
Ele agora sabe que o medo viaja também
Sobre todos os trilhos da terra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
Só meu coração está batendo desigual
Ele agora sabe que o medo viaja também
Sobre todos os trilhos da terra
Rumo a Santa Cruz de La Sierra

Sobre todos os trilhos da terra (Trem do Pantanal, Geraldo Roca e Paulo Simões).

É sabido as vezes em que Geraldo Roca e Paulinho Simões escreveram a belíssima canção *Trem do Pantanal*: embarcados no trem. Não se sabe, no entanto, as motivações que os fizeram escrever a canção que se tornou símbolo do Mato Grosso do Sul¹¹. Faz-se aqui, em caráter de conclusão e com toda a licença aos autores, a interpretação que se baseia no ainda superficial conhecimento que os autores deste texto têm sobre a história desse grande e ainda jovem Estado de Mato Grosso do Sul. Assim como a estação trabalhada neste último item, a canção é cheia de símbolos que servem perfeitamente para explicar o desenrolar de alguns fatos e também para terminar os assuntos abordados nesse trabalho.

O “Trem do Pantanal” aludido pela música, embora venha a receber essa denominação apenas a partir de Campo Grande (MS), é oficialmente a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, àquela que partiu de Bauru em 1905 “rumo a Santa Cruz de La Sierra”. Lembremos, antes disso, que o intuito dos governantes era ligar Atlântico e Pacífico numa grande ferrovia transcontinental que, emendando com a CEFNOB, rumaria à Santa Cruz e depois ao Chile.

Como visto, embora apenas um trecho seja o “Trem do Pantanal” propriamente dito, o grande projeto desbravador era o mesmo, pensado desde meados do século XIX para consolidar os territórios, pois temerosos da Guerra do Paraguai. Não à toa, o viajante que atravessa o pantanal embarcado nesse “velho trem” (deveras!), é um “fugitivo da guerra”. Esta “guerra”, a Guerra do Paraguai, a qual quase fez as terras de Mato Grosso irem parar em mãos de Solano Lopez, foi o pretexto pelo qual urgia a

¹¹ Quem sabe assunto para uma roda de tereré. Fica o humilde convite.

necessidade de cortar o espaço brasileiro ao meio para levar “progresso” e “civilização”, numa tentativa de “fugir”, ou driblar, possíveis consequências desastrosas às fronteiras mato-grossenses.

Outro símbolo que a música carrega e o qual é extremamente alusivo aos fatos aqui trazidos, é o verso “as estrelas do cruzeiro fazem um sinal”. Em 1889, no Brasil, proclamou-se a República, cujo lema, “Ordem e Progresso”, estampa a bandeira onde as estrelas são representativas dos Estados e o azul reflete o céu e os fartos rios brasileiros. Na canção, as estrelas (a República) fazem um sinal anunciando que “este é o melhor caminho”: apesar dos diversos estudos sobre onde lançar os trilhos, a escolha pela passagem pela região das três lagoas foi certa, economizando uma dispendiosa obra de arte e fazendo de Três Lagoas (MS) o portal do Estado para quem vinha de São Paulo rumo ao Mato Grosso, embarcados no trem da modernidade “sobre todos os trilhos da terra”.

Referências

ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a História: 1870-1929* (Ensaio sobre a transição da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). São Paulo: Ed. Da AGB, 1984.

AMADO, Janaína. Região, sertão, nação. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: Editora da FGV, v. 8, n. 15, p. 145-152, 1995.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória*. São Paulo: EDUSC, 2000.

AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. *Album Graphico do Estado de Matto Grosso*. Corumbá-Hamburgo: s.n., 1914.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste*. São Paulo: Martins Editora, 1950.

BENÉVOLO, Leonardo. *Origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, 1994.

CAMPESTRINI, Hildebrando. *História de Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: IHGMS, 2016.

CASTRO, Maria Ines Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. 1993. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas, Campinas, 1993.

CATTANIO, Maria Bernadeth. *A dinâmica urbana e a estruturação espacial de Três Lagoas*. 1976. 126 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade do Sagrado Coração de Jesus, Bauru, 1976.

CORRÊA, Lucia Salsa. *História e Fronteira: o Sul de Mato Grosso (1870-1920)*. Campo Grande: UCDB, 1999.

CORREA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

GAMA, Ruy. *A Tecnologia e o Trabalho na História*. São Paulo: NOBEL, 1987.

GHIRARDELLO, Nilson. *À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GHIRARDELLO, Nilson. A cidade de Três Lagoas (MS) num conceito estratégico de ocupação. In: XII SOL – Seminário de Arquitetura Latino-Americana. *Anais do XII SOL – Seminário de Arquitetura Latino-Americana*. Chile, 2007, n.p.

GHIRARDELLO, Nilson. *A formação dos patrimônios religiosos no processo de expansão urbana paulista*. São Paulo: Editora UNESP, 2010.

GHIRARDELLO, Nilson. A nova estação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) em Bauru, símbolo arquitetônico e político de uma ferrovia estratégica. *Patrimônio e memória (UNESP)*, v. 16, p. 114-141, 2020.

GUIMARÃES, Acyr Vaz. *Mato Grosso do Sul: sua evolução histórica*. Campo Grande: UCDB, 1999.

HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras.

LEME, Maria Cristina da Silva. *O Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

Manuscrito de 1922. Cúria Diocesana de Três Lagoas.

MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, Polis, 1984.

NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tipografias e Livrarias Brasil, 1958.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. A conquista do espaço: sertão e fronteira no pensamento brasileiro. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 5, p. 195-215, jul. 1998.

PRADO JUNIOR, Caio. *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Gráfica Urupês S. A., 1961.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XIX*. Bauru: EDUSC, 2004.

RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil apresentado à Assembléa Geral Ordinária realizada em 16 de Outubro de 1911. Rio de Janeiro: Typografia Leuzinger, 1911.

ROSA, A. S.; GHIRARELLO, N. Três Lagoas premeditada: os vieses estratégicos de sua implantação e da passagem da CEFNOB pelo sul de Mato Grosso. In: Vera Regina Tângari; Alex Assunção Lamounier. (Org.). *Territórios e Paisagens Ferroviárias: aspectos morfológicos, identitários e patrimoniais*. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ-PROARQ, 2019, p. 85-104.

ROSA, A. S. *Três Lagoas: o ideário de uma cidade portal e os conflitos da terra*. Tupã: ANAP, 2020.

Na Trilha da Noroeste do Brasil - Caminhos lutas e sonhos comuns

Joana Prado Medeiros

“Migrar temporariamente é mais do que ir e vir – é viver, em espaços geográficos diferentes, temporalidades dilaceradas pelas contradições sociais. Ser migrante temporário é viver tais contradições como duplicidade; é ser duas pessoas ao mesmo tempo, cada uma constituída por específicas relações sociais, historicamente definidas; é viver como presente e sonhar como ausente. É ser e não ser ao mesmo tempo; sair quando esta chegando, voltar quando está indo. É necessitar quando está saciado. É estar em dois lugares ao mesmo tempo, e não estar em nenhum. É até mesmo, partir sempre e não chegar nunca”.

José de Souza Martins

“Aqui é ruim, mas lá era pior”, expressão comum no dizer do migrante brasileiro é milhões de trabalhadores que, perdido o vínculo com a terra, ficaram à disposição do capital e foram paulatinamente, destinados de um lado para o outro, ao sabor do poderio da agroindústria. Historicamente migração e desemprego se unem para reproduzirem progressivamente a miséria, onde o campo torna-se cada vez mais vazio e a cidade “incha”, no entanto o povo migrante, sem raiz continua insistindo que “a terra é de quem nela trabalha”.

¹ Expressão firmada durante o 1º Congresso Nacional dos Trabalhadores Sem-Terra, em Curitiba-PR, em 29-31 de janeiro de 1985.

José de Souza Martins coloca a compreensão do processo de formação do capital como um dado primordial no entendimento da contradição terra/capital, o que por sua vez permitirá o entendimento da expansão do capitalismo no campo, em outras palavras a renda da terra. Na medida em que define o capital como trabalho acumulado pelo capitalista, Martins descarta a terra como capital, pois a terra não é produto do trabalho, contudo, da mesma maneira que o capital se apropria do trabalho, ele consegue apropriar-se da terra mediante o pagamento de um tributo, a renda, dessa forma a apropriação capitalista da terra, irá transformá-la em equivalente de capital, tornando possível a subordinação do trabalho agrícola. Para José de Souza Martins, a renda será paga ao proprietário da terra no processo de produção, isto é, ela será transferida ao proprietário no momento da distribuição da mais-valia, considerando que a mais-valia é originada na produção, mas só se realiza na circulação da mercadoria, portanto ele consegue desvendar a origem do pagamento da renda da terra: que é feito por toda a sociedade².

Ainda segundo José de Souza Martins, a expansão do capitalismo no campo, apresenta um lado contraditório, revelado na constante recriação de formas não capitalistas de produção, no caso específico o campesinato, a verdade é que na própria sujeição da renda ao capital, este adquire formas cada vez mais elaboradas de subordinar o trabalhador, nesse sentido que Martins demonstra que a luta é acima de tudo contra o capital, para ele o campesinato brasileiro foi criado às margens do sistema escravista/latifundiário/exportador, sendo que a partir da lei de Terras de 1850, o campesinato toma novas formas que em tese pode com a sua venda de trabalho, torna-se um proprietário de terras, trata-se de um campesinato de

² MARTINS, José de Souza. *Os camponeses e a política no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1981. pp. 161-165

pequenos proprietários e de homens livres, compradores de terras cuja vivência é sustentada pela luta anticapitalista de impedir que a terra-trabalho transforme-se em terra-especulação/exploração do trabalho.

As migrações internas, que no Brasil também correspondem ao êxodo rural, intensificou-se a partir de 1930, como bem assinala Paul Singer, para ele a partir de 1935, a indústria juntamente com outras atividades voltadas para o mercado em expansão ao crescerem deram suporte a um novo ciclo de migrações internas que durante um longo tempo, resolveu o problema da mão-de-obra, nas áreas onde este desenvolvimento econômico se concretiza³. Atingindo o auge em 1950, com o crescimento demográfico das principais cidades do país, que revelando um fenômeno clássico do capitalismo.

Devido à escassez da produção agrícola, logo no início dos anos 50, houve toda uma preocupação do governo em incentivar a produção e mecanizar a lavoura, de maneira que a população rural diminuiu e produção agrícola aumentou, reafirmando a concentração de terras, sendo que as terras mais férteis eram destinadas à lavoura realizada com bases empresárias rumo à exportação, e as terras menos produtivas foram destinadas a lavoura de subsistência, por sua vez os pequenos produtores não conseguindo elevar a produtividade da terra e aumentar sua produção, terminavam por ceder à concorrência da empresa agrícola.

Nesta ciranda, as migrações foram retratos da expulsão do pequeno proprietário agrícola, por conta da grande concentração de terras, concomitantemente houve um grande retalhamento da pequena propriedade, na verdade o pequeno proprietário sobrevivia na dependência

³ SINGER Paul. Implicações econômicas e sociais na dinâmica populacional brasileira. In: *Cadernos Cebrap* nº 20. São Paulo. p. 8

do grande, eram “viveiros” de mão-de-obra temporária para os latifúndios.

O poder público, por sua vez, ora com estratégias geopolíticas, ou com intenções socioeconômicas, criava estímulos e subsídios para que determinados grupos populacionais se locomovessem de uma região para outra, uma vez que os trabalhadores do campo, sem terra e sem emprego, causam pressão social, exigindo terras e trabalho, de modo que o capital investido nestes empreendimentos eram de baixo custo, portanto era fácil ajudar os desbravadores da terra, mais uma vez a expansão da empresa capitalista triunfa, em um primeiro momento a pequena propriedade expande, para em um médio espaço de tempo ocorrer novamente a concentração fundiária e valorização da terra, assim mais uma vez o pequeno proprietário vende suas terras e parte para longe em busca de terras mais baratas.

De maneira que, a migração interna, relacionam-se com as transformações econômicas, políticas e sociais, e apresenta nas últimas décadas, quatro características importantes: a) expulsão das áreas tradicionais de migração: Nordeste, Minas Gerais, Rio Grande do Sul. b) migração para o núcleo industrial São Paulo- Rio de Janeiro, a partir de 1930. c) migração para a fronteira consolidada: Paraná, Maranhão, Goiás e Mato Grosso, (hoje Mato Grosso do Sul) nas décadas de 40, 50 e 60. d) migração para a fronteira em expansão que são áreas de ocupação mais recente, compostas pela região Norte, como um todo, e o estado de Mato Grosso na década de 70⁴.

⁴ Características classificadas por George Martine em palestra proferida no Encontro dos CEMs (Centro de Estudos Migratórios) em São Paulo de 1^a 8 de julho de 1984. “Tendências gerais do movimento migratório no Brasil”. In : Centro de Estudos Migratórios (SP) Migrações no Brasil: o peregrinar de um povo sem terra- elaborado por Marilda Aparecida Menezes, Alfredo José Gonçalves. São Paulo: Paulinas, 1986. p. 21.

Importante lembrar que nos censos de 1940/50/60 o conceito de migrante é aquele que não reside no estado onde nasceu. Já nos censos de 70/80 o migrante é aquele que não reside no município onde nasceu. Este povo sem raiz seguia o roteiro do desenvolvimento do capitalismo, formando um exército de reserva, que abastece ainda hoje o mercado de mão-de-obra em todas as atividades econômicas do país. Sendo assim, o número de migrantes de década a década aumentou em um ritmo maior que o crescimento populacional, segundo dados do Centro de Estudos Migratórios (CEM), mostrava que o crescimento populacional entre os anos 1940-80, aumentou em 189%, e o número de migrantes durante esses anos teve um aumento de 1.076%⁵.

Durante a década de 1950-60, notou-se que processo de migração interna ocorreu dois grandes fluxos: 1) do nordeste para a região de fronteira agrícola, isto é para a região Centro-Oeste e o Paraná, seguido para o eixo industrial Rio de Janeiro e São Paulo; 2) da região Sul, mais precisamente do Rio Grande do Sul e Santa Catarina em direção ao Paraná e ao Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul. Importante frisar que ainda nessa década, também houve um intenso movimento migratório do Nordeste em direção ao estado do Maranhão e ainda do sudeste com destino ao Paraná e ao sul de Mato Grosso, e o tradicional vai e vem de Minas Gerais rumo à São Paulo.

A partir dos anos 60-70 ocorreu um deslocamento no movimento migratório, do Nordeste para o Distrito Federal e continuou crescendo a migração da região Sul em direção ao Mato Grosso, enquanto que o Maranhão que era um estado receptor de migrantes, nesse período ocorreu uma

⁵ MENEZES, Marilda Aparecida; GONCALVES, Alfredo José. *Migrações no Brasil: o peregrinar de um povo sem terra*/ Centro de Estudos Migratórios. São Paulo: Paulinas, 1986. p. 19

inversão, pois, foi grande o contingente de migrantes desse estado que seguiu rumo ao Norte do país. Para o final dos anos 70, o Paraná, Goiás e Mato Grosso (hoje do Sul), também trocaram de papel, isto é deixaram de ser estados receptores passando a expulsos de migrantes.

Alguns aspectos da migração interna no país durante as décadas de 40 e 50 são apresentados no estudo do Ten. Cel. Geraldo de Menezes Côrtes⁶, baseados nos resultados censitários de 1940-50, e também dos dados estatísticos da Hospedaria dos Imigrantes de São Paulo e do serviço de Imigração e Colonização, onde este afirma que houve um crescimento intenso no movimento de migrações internas no país, o quadro a seguir concretiza este parecer:

	Censo de 1940	Censo de 1950
Naturais de outras unidades da federação	3.395.849	5.206.319
Porcentagem dos deslocamentos (sobre o total de brasileiros natos)	8,54%	10,26%

Fonte: Geraldo de Menezes Côrtes- Migração e Colonização no Brasil. 1958. p. 54.

Ainda segundo os apontamentos de Côrtes, ao colocar os estados e territórios na ordem decrescente dos contingentes que deles migraram, de acordo com o censo de 1940, comparado com o resultado do censo de 1950, observou-se, que em Minas Gerais, Espírito Santo, Pará, Amazonas, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, apresentavam o dobro de sua população morando fora de seus estados em 1950, também o Mato Grosso, apontava um pouco mais que o dobro neste mesmo período, em contraposição os estados do Piauí, Maranhão em especial o Paraná e Goiás e o território do Acre apontavam pouco

⁶ Foi membro do Conselho de Imigração e Colonização de 1946-1951.

crescimento migratório entre seus naturais entre os anos de 1940-50⁷.

Interessante que o estado de São Paulo, durante essa década de 40-50, foi ao mesmo tempo um centro de atração e expulsão de migrantes, outro aspecto importante a ser considerado segundo Geraldo Côrtes, foi que o grande contingente populacional vindo do Nordeste para São Paulo, não proviam da região das secas e sim das regiões férteis dos Cariris Novos do Ceará, seguido das zonas da Mata de Alagoas, Pernambuco e Sergipe, de acordo com Geraldo Côrtes este fato talvez possa ser explicado pela grande densidade demográfica dessas regiões citadas, acompanhada de um sistema agrário, vinculado à pequena propriedade, para Côrtes, tal fato era incompatível com o desenvolvimento da agricultura⁸.

Ainda seguindo o pensamento de Geraldo M. Côrtes, este ao tentar compreender o crescimento migratório julga que tal processo, deveu-se ao fato do melhoramento dos transportes lembrando que o movimento migratório para São Paulo, por exemplo, cresceu intensamente a partir de 1949, justo quando foi inaugurada a estrada Rio-Bahia, seguido da efetivação da ferrovia naquele mesmo ano. Não menos importante para ele foi o papel da radiodifusão, ou seja, a propaganda dos novos locais de terras roxas e férteis, chamando atenção, tanto que nos 50, São Paulo continuava a liderar o pico das migrações, contudo o estado do Paraná em especial ao Leste e o Norte deste, recebiam um elevado contingente populacional, pois representavam o melhor exemplo de terras promissoras, também havia por essa época outro polo de atração o estado de Goiás⁹.

⁷ CÔRTEES, Geraldo de Menezes *Migração e Colonização no Brasil*. Coleção documentos brasileiros. Editor Livraria José Olympio. Rio de Janeiro 1958. Pp. 60-61

⁸ CÔRTEES, Geraldo de Menezes. idem p. 57

⁹ Idem ipd. P. 64.

A correlação existente entre a ferrovia, a expansão da cafeicultura e o acréscimo de contingentes migratórios nacionais e estrangeiros, segundo Sérgio Milliet ao estudar o roteiro do café no estado de São Paulo, mostra que tudo girava entorno do ouro verde, homens, animais e máquinas, formando os elementos básicos da organização da economia da Noroeste Paulista.

Milliet estabeleceu uma comparação entre as zonas produtoras e sua relação com a população entre os anos de 1836-1935, de maneira que ele dividiu o estado de São Paulo em sete zonas de produção, sendo que a Sexta zona a que compreende os municípios tributários da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que são: Araçatuba, Avanhadava, Avaí, Bauru, Birigui, Cafelândia, Coroados, Duartina, Garça, Glicério, Gália, Jacanga, Lins, Marília, Penápolis, Pirajuí, Piratininga, Promissão e Presidente Alves, e ainda a Alta Paulista que nesta época pertencia a Noroeste, portanto o gráfico, por zonas mostrava a participação da Noroeste em 1920, com 3,27% e em 1935 atingiu 23,92% da produção, somente superada pela zona araraquarense que atingiu 26,93%, notificando uma economia organizada¹⁰.

A mudança ocorrida no espaço do estado de São Paulo, e o aumento populacional, foram definidos através do deslocamento da cafeicultura para as novas regiões do oeste paulista. Os fatores físicos, econômicos e socioculturais que facilitavam ao aumento populacional, faziam parte da zona noroeste, com seus solos férteis para a produção, mercados consumidores externos para o café e interno para a produção básica do algodão, possibilitando assim novas relações sociais e novas chances de trabalho.

Segundo a tabela de produção de café e de população analisada por Milliet entre os anos de 1920 a 1935 mostraram

¹⁰ MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucittec, INL 1982. p. 20

que o café produto básico da zona, apresentou um acréscimo de 66 vezes na produção e cinco vezes na população¹¹.

Os estudos demográficos ao que se refere a Noroeste Paulista de José Oscar Beozzo evidenciam que a marcha de povoamento na fase de implantação foi de 1905-1920, composta principalmente por homens de 18 a 40 anos, que eram atraídos pela possibilidade de um salário que em média era mais alto do que em outras regiões, seguido da fase de expansão-consolidação entre os anos de 1920-1940, sendo que o período posterior de 1940- 1950, como uma fase de transição e declínio da população, sendo ainda que: a) a fase de colonização, entre os anos de 1920-1940, apresentava um aumento de meio milhão de habitantes, em geral eram homens imigrantes e migrantes, que chegaram acompanhados de suas famílias e se instalavam como pequenos proprietários ou formadores de lavouras para os grandes proprietários. b) inicialmente o povoamento ocorreu na Baixa e Média Noroeste, de Bauru a Araçatuba, depois com a construção de um ramal ferroviário na Alta Noroeste possibilitou o crescimento das cidades de Valparaíso, Mirandópolis, Andradina e Guararapes, criando dois pólos econômicos urbano Bauru e Araçatuba, ficando Lins em segundo plano. c) Beozzo lembra ainda que uma parte da região da Alta Noroeste, na área de Variante, foi retardado o povoamento por conta das “úlceras de Bauru”, isto é várias moléstias como malária, febre tifóide e outras doenças endêmicas¹².

No dizer de Odilon Nogueira de Matos, a Noroeste, partindo de Bauru colocou todo o sul de Mato Grosso em contato com o São Paulo, articulando assim um importante

¹¹ MILLIET, IDEM I. P. 61

¹² BEOZZO, José Oscar. Noroeste paulista: aspectos demográficos (ou um caso típico de povoamento). In: *Revista Vozes*. n. 9, set. ano 63. Rio de Janeiro: Editora Vozes. 1969. p. 773-778

fator de circulação de homens e mercadorias, sendo que o prolongamento até Corumbá, mantendo uma conexão com a ferrovia boliviana, tornou a Noroeste um grande sistema transcontinental da época. De maneira que para Odilon a história econômica e social de São Paulo, marcada pela expansão ferroviária, apontava alguns aspectos: a) a marcha do povoamento; b) o desenvolvimento da cultura cafeeira; c) a abertura de diversas frentes pioneiras; d) a captura para a economia paulista, referentes a regiões administrativamente pertencentes a outros estados; e) as migrações, f) a criação de uma “consciência ferroviária. Odilon enfatiza que as regiões do estado em questão ficaram conhecidas pelos nomes das ferrovias que as serviam, salientando ser este um fato único no Brasil¹³.

É oportuno lembrar que em relação à imigração estrangeira, de acordo com a legislação vigente posterior a criação do Instituto Nacional de Imigração e Colonização, através do Decreto-lei 7 967. De 18 de setembro de 1945, em seu artigo 1º regulamentava que todo estrangeiro podia entrar no país, desde que obedecessem às condições legais estabelecidas para aquele momento, ou seja, atender as necessidades de preservação e desenvolvimento da composição étnica da população brasileira.

Ao que se refere a imigrantes estrangeiros, em especial aos japoneses, segundo estudos de Beozzo, através de levantamentos realizados pela Diocese de Lins durante o ano de 1940, verificou-se ainda um importante contingente populacional de imigrantes, japoneses na região da zona Noroeste Paulista. Para ele a participação dessa

¹³ MATOS Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Alfa-Omega. São Paulo. 1974. p. 123-129.

colônia deixou marcas registradas pela sua força e dedicação ao trabalho na agricultura paulista¹⁴.

Importante observar que a mobilidade geográfica dos japoneses sempre esteve relacionada com a busca de oportunidades, orientada, incentivada e amparada pelo seu país de origem, de certo modo pode-se até dizer que o avanço populacional Paulista, nas chamadas zonas pioneiras esteve intimamente ligada à história da imigração japonesa. De modo ainda, que o povoamento de São Paulo até os limites com Minas Gerais, sul de Mato Grosso e o Paraná, também estavam relacionados com a expansão do café e da ferrovia.

De acordo com Célia Sakurai, ao final da década de 20 e nos anos 30, por ocasião do loteamento das terras da Noroeste, os técnicos japoneses perceberam a vantagem de adquirir partes dessas terras, aproveitando-se do baixo preço e da possibilidade de escoamento da produção via estrada de ferro. A “boca do sertão” ou o chamado “novo oeste” no início do século foi uma região despovoada, existindo somente o núcleo de Bauru, cuja emancipação política data do século passado, assim os municípios criados após a estrada da Noroeste foram Lins, Birigui, Araçatuba, Cafelândia etc. para Célia Sakurai, a ida dos japoneses para essa região, de certo modo influenciou os fazendeiros a aplicarem seus investimentos com a exploração da lavoura cafeeira, tratava-se de uma região que em um primeiro momento agregou os colonos, os contratistas que eram os formadores do café, estes permaneciam por volta de quatro a seis anos na propriedade e posteriormente muitos adquiriram também seu pedaço de terra¹⁵.

¹⁴ BEOZZO IDEM p. 779-780

¹⁵ SAKURAI, Célia. Primeiros Pólos da Imigração Japonesa no Brasil. *Revista USP*. São Paulo, 27 (Dossiê Brasil/Japão) pp.32-45, set/out/nov 1995.

Devido a esse conjunto de fatores que contribuíram para a realização do sonho de ser proprietário, através de informações contidas em estudos de Hiroshi Saito, cerca de 56% das famílias japonesas da região da Noroeste até o ano de 1930, eram proprietários de terras¹⁶.

Para o professor José Arthur Rios o que caracterizou o japonês de outras etnias no Brasil, foi justamente o seu alto índice de ruralidade, acompanhado de sua ascensão relativamente rápida de simples trabalhador à condição de proprietário ou arrendatário próspero. Segundo seus apontamentos utilizando os dados do censo de 1958, a população japonesa era de 430.101 pessoas, e a grande maioria, tanto de imigrantes como de seus descendentes viviam na área rural, cerca de 55% e para a zona urbana também era um percentual considerável cerca de 45% , entre os anos de 1947 a 1956, os agricultores japoneses estavam concentrados em torno de 84% na agricultura, e esse percentual continuou alto em 1960, que contavam com aproximadamente 85% de agricultores¹⁷.

A tese apresentada pelo professor José Arthur Rios revela que a história do grupo japonês no Brasil, foi sustentada pela constante luta em busca da propriedade de terras. E para ele a estratégia de ascensão foi devido a dois fatores: a) enquanto trabalhador nas áreas de latifúndio cafeeiro, esse grupo, organizou-se para tirar vantagens técnicas que lhes permitissem aumentar a rentabilidade e contavam com a mão-de-obra familiar, b) e o sistema de cooperativas, que reforçavam os mecanismos de ajuda

¹⁶ SAITO, Hiroshi. 1961. *O Japonês no Brasil. Estudos de Mobilidade e Fixação*. São Paulo, Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo. 1961. p.135

¹⁷ RIOS, José Arthur. O imigrante japonês e a estrutura agrária brasileira. In *Relatório do Simpósio realizado em Junho de 1968 ao ensejo do 60 Aniversário da Imigração Japonesa para o Brasil*. São Paulo: Centro de Estudos Nipo-brasileiros, 1971.

mútua e a organização patriarcal do grupo familiar. Somados a esses fatores, observo que também para esse estudioso, o sucesso e a ruralidade do grupo nipônico estavam ligados ao loteamento de grandes áreas marginalizadas no momento da expansão do café no Estado de São Paulo, e a construção da Estrada de Ferro da Noroeste do Brasil, a qual seguiram outras estradas tais como a Sorocabana e Alta Paulista.

O dito popular brasileiro de que “terra é sempre terra” ultrapassou, entretanto, as inúmeras barreiras reais e sempre permeou o sonho do (i)migrante. Segundo observou Warren Dean, para o colono o acesso a terra era o caminho da igualdade e da liberdade, mas para que isto se concretizasse exigia-se pelo menos doze anos de trabalho familiar com um resultado minimamente satisfatório. Tratava-se de um processo longo e penoso¹⁸. Os colonos que escolheram o sul do Mato Grosso para iniciar uma nova vida pareciam nada temer. Tudo isto sem que tivessem plena consciência das contradições do capitalismo, invisíveis, mas poderosas.

Referências

CAMPOS, Fausto Vieira de. *Retrato de Mato Grosso*. São Paulo: Brasil-Oeste, 1955.

CARNEIRO, J. F. *Imigração e colonização no Brasil*. Rio de Janeiro: Universidade do Brasil, 1950.

CÔRTEZ, Geraldo Menezes de. *Migração e colonização no Brasil*. Coleção Documentos Brasileiros. Rio de Janeiro: José Olympio, 1958.

¹⁸ DEAN, Warren. A pequena propriedade dentro do complexo cafeeiro: sitiantes no Município de Rio Claro (1870-1920). *Revista de História*, São Paulo, LIII (106), p. 488.

DEAN, Warren. A pequena propriedade dentro do complexo cafeeiro: sitiantes no Município de Rio Claro (1870-1920). *Revista de História*, São Paulo, LIII(106), p. 488.

FAUSTO, Boris. *Historiografia da imigração para São Paulo*. São Paulo: IDESP/SUMARÉ, 1992.

GRESSLER, Lori Alice, SWENSSON, Lauro Joppert. *Aspectos históricos do povoamento e da colonização do Estado de Mato Grosso do Sul: destaque especial ao município de Dourados*. Dourados: 1988.

HANDA, Tomoo. *O imigrante japonês, História de sua vida no Brasil*. T.A. Queiróz Centro de Estudos Nipo-Brasileiros, São Paulo: 1987.

HOLLOWAY, Thomas H. *Imigrantes para o café. (café e sociedade em São Paulo 1886-1934)*, São Paulo: Paz e Terra, 1984.

LAPA, José R. do Amaral. *A economia cafeeira*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

LEÃO, Waldemar Carneiro. *A crise da imigração japonesa no Brasil (1930-1934)*. Brasília: Fundação A. GUSMÃO/IPRI, 1990.

LENHARO, Alcir. “A terra para quem nela não trabalha”. (A especulação com a terra no oeste brasileiro nos anos 50. in: *Revista Brasileira de História*. São Paulo. v.6 n.12. mar/ago . 1986.

_____. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste*. Campinas: Editora da Unicamp.1985.

MARTINS. José de Souza. *A imigração e a crise do Brasil agrário*. São Paulo: Pioneira. 1973.

_____. *O cativo da terra*. São Paulo: Ciências Humanas. 1979.

_____. *Os camponeses e a política no Brasil*. Petrópolis: Vozes, 1981. pp. 161-165.

MATOS Odilon Nogueira de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. Alfa-Omega. São Paulo. 1974. p. 123-129.

MEDEIROS, J. P. *O eldorado de Dourados: A Colônia Café-Porã e a Colônia dos Baianos- 1950 a 1960*. 2001. 131 f

Dissertação (Mestrado em História)- Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Dourados, 2001.

_____, J. P. Na trilha da Noroeste. *Revista Arandu* –INSS-1415-482X edição numero 29 ago 2004.

MILLIET, Sérgio. *Roteiro do café e outros ensaios*. São Paulo: Hucittec, INL 1982. p. 20.

NOGUEIRA, Arlinda Rocha. *A imigração japonesa para a lavoura cafeeira Paulista 1908-1922*. São Paulo: IEB, 1973.

PEBAYLE, R. e Koechlin, J. *As frentes pioneiras de Mato Grosso do sul: Abordagem geográfica e ecológica*. Espaço e Conjuntura. USP. São Paulo.1981.

PETRONE, Maria T.S. *O imigrante e a pequena propriedade*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

PRADO, Jr. Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1977.

_____. *História econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1969.

RIOS, José Arthur. O imigrante japonês e a estrutura agrária brasileira. In *Relatório do Simpósio realizado em Junho de 1968 ao ensejo do 60 Aniversário da Imigração Japonesa para o Brasil*. São Paulo: Centro de Estudos Nipo-brasileiros, 1971.

SAITO, Hiroshi e MAEYAMA, T. *Assimilação e integração dos japoneses no Brasil*. Petropolis: Vozes, 1973.

SAITO, Hiroshi. *O japonês no Brasil: estudo da mobilidade e fixação*. São Paulo: Fundação Escola e Sociologia e Política, 1961.

SAKURAI, Célia. Primeiros Pólos da Imigração Japonesa no Brasil. *Revista USP*. São Paulo, 27 (Dossiê Brasil/Japão) pp.32-45, set/out/nov 1995.

SINGER Paul. Implicações econômicas e sociais na dinâmica populacional brasileira. In: *Cadernos Cebrap* nº 20. São Paulo. p. 8

SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade rural*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1941.

STEIN, J. Stanley. *Grandeza e decadência do café no vale do Paraíba*. tradução de Edgar Magalhães. São Paulo. Brasiliense. 1961.

STOLCKE, Verena e Michael Hall. “A introdução do trabalho livre nas fazendas de café em São Paulo”. *Revista Brasileira de História*. n° 6. set. 1983.

TAUNAY, Affonso de. *Pequena história do café no Brasil (1727-1937)*. Rio de Janeiro. Departamento Nacional do Café. 1945.

TAVARES, Vania Porto. *Colonização dirigida no Brasil*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1972.

_____. *Colonização oficial no Brasil*. São Paulo: IPEA, 1990.

VASCONCELOS, Cláudio Alves. *Colonização e especulação fundiária em Mato Grosso: a implantação da Colônia Várzea Alegre (1957-1970)*. Assis: Dissertação (Mestrado em História) – UNESP, 1996.

VIEIRA, Francisca L.S. *O japonês na frente de expansão paulista*. São Paulo: Pioneira/EDUSP, 1973.

_____. *O imigrante e frente pioneira no estado de São Paulo e no Brasil*. São Paulo: Centro de Estudos Nipo-brasileiros, s/d.

O lugar do esquecimento na memória: o piuí do trem de passageiros em Três Lagoas

Fabrcio Tetsuya Parreira Ono

TREM

Lá vem um trem
correndo vem,
fazendo curva,
jogando apito,
cheio de trem.

Eu vejo um trem.
Um outro trem.
Trem. Mais trem.

É trem que chega,
Trazendo gente
Cheia de trem.

Que tenho eu
Com esse trem
Que longe vem,
Se não me traz
Nenhum alguém?

(TREM – Flora Thomé, 2007)

Os três-lagoenses, nascidos após o encerramento das atividades do trem de passageiros da Noroeste do Brasil, podem não carregar em suas memórias sobre máquina que atravessava a cidade com seu piuí, anunciando a sua chegada ou partida. Os passageiros carregavam consigo não apenas suas malas, mas suas histórias de vida, suas dores, traumas, desejos e esperança, quando embarcavam

ou desembarcavam por aqui, algo não mais presente desta forma para quem não viveu naquele tempo. Por muito tempo, quando a BR 262, trecho Três Lagoas - Campo Grande, não era pavimentado, o transporte ferroviário oferecia uma viagem muito mais cômoda. Viajar de ônibus ou carro para a capital era uma aventura em velocidade mínima e com desfechos imprevisíveis quando a estrada ainda era de terra. Não que o acesso via estrada pavimentada tenha mudado muito o cenário de deslocamento entre o município e a capital do estado, dada as condições do asfalto e o serviço de ônibus ainda serem bastante deficientes.

O acesso via trem, fosse turismo ou outros fins, configurava-se como um alento para os habitantes de Três Lagoas. Outrora, configurado também da complementação oferecida pelos charreteiros de uma época em que não se era possível imaginar que teríamos um aplicativo, em nossos smartphones, para chamar um “uber”. Como bônus, ainda era possível comprar um pacote de pipoca do Seu Jair Pipoqueiro. Por isso, afirmo que minha relação com o trem não foi construída a partir de uma ótica glamurosa, como retratada em filmes de época ou no imaginário que nos leva a desejar a um passeio pela Europa via trilhos. O trem que se tornou um elemento simbólico na sociedade três-lagoense e, será retratado aqui, diferentemente do papel relevante como meio de transporte em diversos países que investiram nas malhas ferroviárias e mobilidade vigorando até os dias de hoje. Em algum momento da história do nosso país, “preferiram” investir em outras formas de transporte, mas essa seria uma outra discussão.

Assim, para que este texto não seja um fio solto de representação de uma memória pessoal ou apenas autobiográfica, recorro a um viés autoetnográfico (ELLIS, ADAMS e JONES, 2015; ONO, 2017; 2018) para costurar um *patchwork* permeado, também, por atravessamentos que

repousam nas bitolas da filosofia, estudos da linguagem e psicanálise. Espero, deste modo, contribuir na/para a relevância da construção de uma memória coletiva, proposta pela temática desta coletânea de textos, na qual o passado está no presente e, também, no futuro, mesmo que não se ouça mais, na contemporaneidade, o piuí daquelas máquinas sobre trilhos na constituição social e cultural dos indivíduos que habitam uma cidade fundada à partir da ferrovia. Nesse exercício de lembrar, escrever, esquecer (GAGNEBIN, 2006), pelo qual a memória, a história e o esquecimento (RICOEUR, 2020) se fundem, e que o tempo retorna na condição pós-moderna, onde “não se consegue ver, não se sabe ver, recusa-se a ver o vivido, no que há de dinâmico e inquietante também”. (MAFFESOLI, 2012, p. 4).

O trem está presente: um elemento simbólico na contemporaneidade

Diante do que se tornou simbólico, como o caso da Maria Fumaça, me ancoro em três perspectivas sobre o tempo para tecer este texto: o tempo linguístico, o tempo físico do mundo e o tempo crônico, conforme Benveniste (1989) com a intenção de (des)quecer algumas memórias, compreendendo que ao dizer que o trem está presente, por meio da linguagem, trago para o momento da escritura e da leitura a presença do que já é ausente. Também, alio o tempo físico do mundo com o meu tempo crônico, aquele que me permite narrar minhas memórias como um sujeito contemporâneo:

(...) o contemporâneo não é apenas aquele que, percebendo o escuro do presente, nele apreende a resoluta luz; é também aquele que, dividindo e interpolando o tempo, está à altura de transformá-lo e de colocá-lo em

relação com outros tempos, de nele ler de modo inédito a história, de “citá-la” segundo uma necessidade que não provém de maneira nenhuma do seu arbítrio, mas de uma exigência à qual ele não pode responder. **É como se aquela invisível luz, que é o escuro do presente, projetasse a sua sombra sobre o passado, e este, tocado por esse facho de sombra, adquirisse a capacidade de responder às trevas** (AGAMBEN, 2009, p.73 – grifo do autor)

Enquanto escrevia este texto, ouvindo o barulho do avião pousando na cidade, a intensidade de veículos passando e motociclista roncando seus escapamentos pela Avenida Ranulpho Marques Leal, curiosamente, deparei-me com algumas manchetes em sítios de notícias locais e regionais (Figura 1) enfatizando a restauração de uma “Maria Fumaça” movida a vapor. Hoje, o único vapor que enxergamos aqui é o das fábricas no entorno da cidade, mas a genealogia representada pela máquina restaurada e, provavelmente exposta, como elemento representativo da história, um objeto/imagem, já não é o mesmo de outrora, mas “agraciado” com um toque dos restauradores na contemporaneidade.



A todo vapor, restauração da "Maria Fumaça" irá resgatar memória importante de Três Lagoas (MS)

A preservação e o resgate cultural é algo que vem sendo realizado pela Diretoria que pertence à Secretaria Municipal de Educação e Cultura (SEMEC).



27/04/2020 15h16

Por: Patricia Fernandes com informações da Secretaria Municipal de Educação e Cultura de Três Lagoas

Figura 1: A Maria Fumaça está de volta¹⁹

Embora Rancière (2012, p. 147) trave uma discussão acerca do destino das imagens ao teorizar sobre a arte, a imagem simbólica da máquina de fumaça representa, também, de forma análoga, para mim, o que o filósofo propõe:

(...)ela expressa a ausência de uma relação estável entre mostraçã e significaçã. Mas essa desregulagem vai no sentido nã de menos, mas de mais representaçã: mais possibilidades de construir equivalências de tornar presente o ausente e de fazer coincidir uma regulagem particular da relaçaõ entre sentido e sem sentido com uma regulagem particular da relaçaõ entre apresentaçaõ e retraimento.

Entã, quando um objeto/imagem é restaurada e disponibilizada para os expectadores, entendo que se abre uma janela, uma possibilidade na qual consigo alinhar os pensamentos de Belting (2017, p. 117) ao tratar da janelas

¹⁹ Figura montada com captura de telas de <<https://www.progresso.com.br/cidades/restauracao-da-locomotiva-a-vapor-maria-fumaca-de-tres-lagoas/380679/>> e <<https://www.radiocacula.com.br/noticias/cultura/a-todo-vapor-restauracao-da-maria-fumaca-ira-resgatar-memoria-importante-de-tres-lagoas-ms->> acessados em 03/04/2020.

nas artes plásticas, uma janela “entendida como uma consolidação ontológica do olhar, que se torna sua própria imagem” e oportuniza uma distinção entre “o domínio privado do domínio público. O mundo exterior que se encontra diante da janela é um lugar outro, e não aquele que o sujeito está junto a si mesmo”

O trem não era pontual: a condição humana na pós-modernidade

Quanta vezes, lá pelos meus sete, oito anos de idade, eu fugia com meus amigos para passar pelo túnel que facilita o acesso de pedestres e ciclistas, em um território que era marcado naquela época por enunciações do tipo: depois da linha do trem, antes da linha do trem, pra lá da linha; significações que foram se esvaziando de sentido com o desenvolvimento da cidade e a retirada dos trilhos em 2019. Porém, concordo com Tuan (1974 [2012]) no fato de que:

Talvez seja universal a ideia de “centro” e “periferia” na organização espacial. Em todos os lugares, as pessoas tendem a estruturar o espaço – geográfico e cosmológico – com elas no centro a partir daí, zonas concêntricas (mais ou menos bem definidas) com valores decrescentes.

Nessas fugas de uma criança criada no “centro”, uma vez que meus amigos e eu ultrapassávamos o ilusório território do lado de cá da linha (área denominada central), o acesso aos trilhos era facilitado. Vez ou outra, arriscávamos andar pelos trilhos, dentro e fora deles. Simbolicamente, esta lembrança me remete a um ensinamento que tive já bem longe dos trilhos da estação ferroviária, mas sentado nos bancos da universidade, quando ouvi de uma professora: “há momentos para se andar nos trilhos e outros para se caminhar fora deles.” Por

isso, na condição pós-moderna, configurada por neoterritórios físicos e virtuais, neoterritorialização acessível por todas as tribos, as “territorialidades modernas são extremamente complexas e variadas” (DELEUZE e GUATTARI, 2010, p. 341).

Viver no enxame de um “mundo do homo digitalis” que se caracteriza por “uma topologia completamente diferente. São estranhas a ele espacialidades como estádios ou anfiteatros, ou seja lugares de reunião de massa” (HAN, 2018, p. 29) no qual linguagens e práticas sociais e, à partir delas, vamos nos constituindo como sujeitos em um ser e estar no mundo, no trânsito pelos diversos territórios que podemos acessar, seja no uso de outras formas de locomoção ou no acesso proporcionado pelos dispositivos eletrônicos e a Internet, mas cuja a estação de trem, seus vagões preenchidos pelos viajantes não está mais presente. Ao mesmo tempo, encaramos a precariedade da vida, em um momento de pandemia, marcado por luto e violência, como já nos alertava Butler (2019), corremos contra o tempo do mundo físico.

Assim, o resgate dessas memórias na minha relação afetiva com a ferrovia, simbolizada pelo trem e trilhos, exigem uma (re)visita da minha condição humana (ARENDR, 2012) daquilo que sou/estou neste momento, tanto na esfera pessoal quanto profissional, sobre os limites herdados pela colonialidade, pensamento eurocentrico, estruturalismo e racionalismo no viés hermenêutico e, corrobora com o fato de que:

O relato que fazemos é um ato - situado numa prática muito mais ampla de atos - que executamos por, para, até mesmo sobre um outro, um feito alocutário, uma atuação pelo outro, e diante do outro, muitas vezes em virtude da linguagem fornecida pelo outro. (BUTLER, 2015, p. 165)

Portanto, recorro ao esquecimento apontando por Ricoeur (2020), uma ferramenta necessária, no campo hermenêutico, para outras construções, mas que quando retomado pelas lembranças da minha infância na escrita deste texto, possibilitam um mergulho na minha subjetividade por um outro que não é mais aquele das memórias descritas aqui, ao mesmo tempo que aquele também faz parte desse sujeito de hoje, entendo que se abre um para que:

no caminho da reconquista pelos agentes sociais do domínio de sua capacidade de fazer narrativa, todos os obstáculos ligados ao desabamento das formas de socorro que a memória de cada um pode encontrar no dos outros enquanto capazes de autorizar, ajudar a fazer a narrativa de modo ao mesmo tempo inteligível, aceitável e responsável. (RICOEUR, 2020, p. 456)

Para uma criança, acompanhar minha avó em suas visitas para uma de minhas tias na cidade de Andradina- SP, menos de quarenta quilômetros distante, era como estar em um parque de diversões, a fantasia infantil possibilitava imaginar coisas incríveis no curto trajeto, tanto pela paisagem quanto pela perambulação entre os diversos vagões. Era como se fosse possível, naqueles instantes, analogamente aos pensamentos de Le Breton (2018, p.13) sobre os viandantes, de praticar “(...) exercício lúdico e controlado [pelo tempo da viagem] de desaparecimento, de uma reapropriação feliz da existência”.

É significativo lembrar que as diferentes categorias de viagem, na maturidade, se constituiriam exemplos claros do poder aquisitivo em um país até hoje marcado por exorbitantes diferenças socioeconômicas. Aliado a isso, o neoliberalismo ainda nos estimula a criar um distanciamento entre nossas memórias e afetos de forma

violenta, tornando nossos sofrimentos e apagamento de nossas histórias um modo de sobrevivência, gerando “uma situação social no qual todos os setores da vida são indexados a partir de uma visão unitária baseada na generalização da racionalidade, da generalização de uma mesma experiência para todas as esferas da ação humana” (SAFATLE, 2020, p. 44). Portanto, em meio a esse caos social, predominado por psicopolíticas, em que “O capital se manifesta como transcendência que alia a vida de si mesma. A imanência como vida suspende essa relação de alienação” (HANZ, 2018, p. 116), entendo que esses vazios da imanência possam ser preenchidos com a retomada de nossas histórias, por “pequenas coisas elementares que, esquecidas com muita frequência, forma o embasamento da história” (MAFFESOLI, 2012, p. 16).

Dever memória: Sobre todos os trilhos da terra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
As estrelas do cruzeiro fazem um sinal
De que este é o melhor caminho
Pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra
(Geraldo Roca e Paulo Simões – Trem do Pantanal)

Nesse dever memória, me recordo que era possível ouvir o trem chegando na estação enquanto calmamente tomávamos um sorvete na Toko²⁰, comíamos um sanduíche na Rainha dos Apóstolos²¹ ou nos divertíamos vendo as manchetes de jornais, revistas e as capas de gibi na banca

²⁰ Sorveteria que ficava localizada na Avenida Antônio Trajano.

²¹ Lanchonete tradicional que ficava no cruzamento da Avenida Antônio Trajano com a Rua Paranaíba, em frente à Praça da Bandeira.

central²². O trem já não range nos trilhos avisando as pessoas que era possível partir ou chegar, a cidade foi tomando outras dimensões, outras formas, novas cores.

Do suntuoso Jabotá²³, restaram talvez as raízes e um país atravessado pelo colonizador, uma estrutura ontoepistemológica eurocêntrica e uma política neoliberal latente, o dever de resgatar minhas memórias para longe de mantê-las como um ressentimento, resgatando algo que se desfez até mesmo antes da minha chegada no mundo, cujas feridas ainda estão em ressentimentos da história de uma parte de minha família.

A ancestralidade japonesa, que eu carregou, não chegou até o Brasil pelos trilhos do trem, veio navegando pelos oceanos, até encontrar um trem que trouxesse meus avós paternos até Três Lagoas. Eu nunca tive acesso à toda história da minha família oriental. Mesmo tendo convivido com minha avó, ela pouco falava português e eu nem arranhava a língua japonesa.

O pouco que sei sobre essa história que não foi me contada, são fatos pinçados por narrativas ouvidas ao longo da minha vida, mas que quando me são revelados, conectam-se imediatamente a uma melhor compreensão da minha subjetividade. Por isso, quando me lembro da narrativa descrita na seção a seguir, é inegável me perceber também dentro de uma história que exige um enxergamento de mim por cosmovisões dos subalternos e/ou colonizados (QUIJANO, 2010).

²² A prédio da banca de revista ainda existe no canteiro próximo ao Relógio Central. Hoje, abriga uma livraria.

²³ Árvore que foi tombada como patrimônio histórico do município, mas derrubada em 2013.

“A e mi sora, mi sora, hai, hai”: festa estranha com gente esquisita!

Ey yaren soran
soran soran
soran soran
hai hai!

Nishin
Kitakato kamome ni toeba
Watasha tatsutori
Namini kike choi
Yasa en yan sano
Dokkoisho

A Dokkoisho!
Dokkoisho!

(Soran Bushi – música folclórica japonesa)²⁴

Neto de imigrantes japoneses, que se estabeleceram aqui pela agricultura às margens da linha do trem e, conhecido como parente do japonês do Foto Rex, enfatizo o tradicional festival japonês realizado anualmente durante as comemorações do aniversário da cidade no mês junho, conhecido como “bonodori” (Bon Odori), faz parte de fragmentos da minha memória desde o tempo que era realizado na Avenida Olyntho Mancini, quase no cruzamento com a Avenida Filinto Muller. Naquele tempo, a Associação Nipo Brasileira de Três Lagoas ainda ocupava um espaço na circular da Lagoa Maior. Com o tempo, a festa e a associação descolaram-se para um espaço maior “lá

²⁴ Onde estão os arenques, gaivota?"/perguntam os pescadores/A gaivota responde:/"Não sei!, pescador, não sei!/Vivo aqui e acolá./Quem sabe são as ondas mar./Só elas é que dirão/onde os peixes podem estar."/Então, vamos!! vamos lá!!/Vamos ouvir as ondas do mar!

depois da linha”, possibilitando maior participação na celebração.

Palco de um ritual folclórico ancestral, lugar de “se fazer política” e/ou para se apreciar o “exótico”. Para mim, nunca houve nada de diferente em participar daquela festa, ela sempre foi uma parte de mim desde que vim ao mundo e, “ao nascer, a criança percebe o mundo como um caos sensorial, um universo em que se misturam as qualidades, as intensidades e os dados” (LE BRETON, 2016 [2020], p.31).

E como é dito na letra da letra da canção “missora” (Sorani Bushi), “vamos ouvir as ondas do mar”, uma metáfora que nos remete ao movimento do planeta Terra, o Sol e a Lua, elementos simbólicos na representação do tempo, cuja sensorialidade humana se desperta na infância e, com o passar das horas, dos dias, dos anos, vai se afastando da sua essência. Assim, quando retomo aquela festa colorida, cheia de luminárias feitas com papel de seda, com escritos em ideogramas, o coreto no centro preenchido pelos músicos, os anciões com seus trajes típicos e a melodia das canções, eu me sinto mais perto de mim, de quem eu sou!

Não há mais o piui, mas há nossa memória

Se a linguagem define a noção de tempo, ela também responde pela constituição subjetiva dos sujeitos, que vão se movimentando culturalmente, a ponto de se desenraizarem, a retoma da memória como um dever para a melhor compreensão não apenas individual, mas de uma coletividade, é uma condição *sine qua non* nos dias de hoje. Como nos diz Baidou (2017, p.61), a necessidade de “uma razão que faça o luto da historicidade favorável, que permaneça, contudo, na paixão pelo real, que busque na experimentação política local apreender o que há de real no real e que se preserve do extremismo destruidor”.

Por fim, é sempre bom lembrar o que Ana Vilela canta: “Que a vida é trem-bala, parceiro. E a gente é só passageiro prestes a partir”.

Referências

- AGAMBEN, GIORGIO. *O que é o Contemporâneo?* e outros ensaios. Chapecó: Argos, 2009.
- ARENDT, H. *Origens do totalitarismo: antissemitismo, imperialismo, totalitarismo*. Tradução Roberto Raposo. 4. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- BADIOU, A. *Em busca do real perdido*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.
- BELTING, H. A janela e o muxarabi: uma história do olhar entre Oriente e Ocidente. In: ALLOA, E. *Pensar a imagem*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.
- BENVENISTE, Émile. *Problemas de Linguística Geral II*. Tradução de Eduardo Guimarães et ali. Campinas/SP: Editora Pontes, 1989.
- BUTLER, J. *Vida precária: os poderes do luto e da violência*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2019.
- BUTLER, J. *Relatar a si mesmo: crítica da violência ética*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.
- DELEUZE, G. e GUATTARI, F. *O anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 2010.
- GAGNEBIN, J.M. *Lembrar, escrever, esquecer*. São Paulo: Editora 34, 2006.
- HAN, B. *No enxame: perspectivas do digital*. Petrópolis: Vozes, 2018.
- HAN, B. *Psicopolítica: o neoliberalismo e as novas técnicas de poder*. Belo Horizonte: Editora Âyiné, 2018.
- LE BRETON, D. *Desaparecer de si: uma tentação contemporânea*. Petrópolis: Vozes, 2018.

LE BRETON, D. *Antropologia dos sentidos*. Petrópolis: Vozes, 2016.

MAFFESOLI, M. *O tempo retorna: formas elementares da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2012.

ONO, F.T.P. Possíveis contribuições da autoetnografia para investigações na área de formação de professores e formação de formadores. IN: *Veredas Temática: Autoetnografia em Estudos da Linguagem e áreas interdisciplinares*. Volume 22 nº 1, 2018. <https://doi.org/10.34019/1982-2243.2018.v22.27956>.

ONO, F. T. P. *A formação do formador de professores: uma pesquisa autoetnográfica na área de língua inglesa*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2017. doi:10.11606/T.8.2017.tde-12052017-153239.

QUIJANO, A. Colonialidade do poder e classificação social. In: Boaventura de Sousa Santos; Maria Paula Meneses (Orgs.). *Epistemologias do sul*. São Paulo: Cortez, 2010. p. 84-130.

RANCIÈRE, J. *O destino das imagens*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2012.

RICOEUR, P. *A memória, a história e o esquecimento*. Campinas: Editora da Unicamp, 2020.

SAFATLE, V. A economia moral é a continuação da psicologia por outros meios: sofrimento psíquico e o neoliberalismo como economia moral. In: SAFATLE, V; JUNIOR, N.S e DUNKER, C. (Orgs.) *Neoliberalismo como gestão do sofrimento psíquico*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2020.

THOMÉ, FLORA. Trem. In: *Chuva de poesias, cores e notas no Brasil central*, 2 ed., de Sônia Ferreira. Goiânia: Editora da UCG; Editora Kelps, 2007.

TUAN, Y. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Londrina: Eduel, 2012.

A Música Popular Urbana de Campo Grande nos trilhos da Noroeste do Brasil: apontamentos culturais¹

Alan Silus
Maria Leda Pinto

O Estado Mato Grosso do Sul (MS) em sua breve história de criação, é considerado como um dos grandes celeiros musicais do Brasil. Desde os anos 1970, dele tem despontado cantores, cantoras, duplas e bandas que o fizeram conhecido na rota musical do país. A presença da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi um meio de acesso à universalização da música de MS e de Campo Grande ao cenário nacional.

Para Santos (2011, p. 41), “o trem renovou a esperança de desenvolvimento de muitos municípios que se encontram em seu percurso, como exemplo de crescimento populacional e econômico da rota do trem”. Campo Grande nesse contexto, foi um desses municípios em que a presença da ferrovia marcou significativamente sua evolução não só em termos populacionais e econômicos, mas também na diversidade cultural.

O presente capítulo, apresentará um breve percurso histórico da Ferrovia Noroeste do Brasil no Estado e em sua capital, além disso, demonstraremos como a influência do trem foi presente no movimento da Música Popular Urbana de Campo Grande, por meio de um estudo com fotografias sobre o trem extraídos do Especial “Velhos Amigos – Prata

¹ Parte deste trabalho constitui a pesquisa intitulada *Do Lírio Selvagem ao Piraretã: memória e dialogismo na paisagem sonora de Tetê Espíndola*, apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Letras da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – UEMS Campo Grande em 2020.

da Casa” exibido nos anos 1980 pela TV Morena em parceria com a Universidade Federal de Mato Grosso do Sul.

1 O trem no curso da história de Mato Grosso do Sul e Campo Grande

A construção histórica de Mato Grosso do Sul (MS) é cheia de percalços geográficos, culturais, sociais, políticos e econômicos. Ainda muito jovem — aos 40 anos completados em 2018 — tem-se conhecimento do Estado por meio de suas belezas naturais apresentadas ao mundo pelo viés do turismo e por sua fama no setor da exportação do gado de cortes.

Não estamos afirmando que MS é uma unidade da federação que já se consolidou frente ao desenvolvimento do país, porém, se avaliarmos dados estatísticos (como se apresentam na página do IBGE² – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), constataremos que em muitas das aferições apresentadas como economia, educação, saúde, agricultura, dentre outras, o Estado está em boas posições em relação a unidades federativas como São Paulo e Rio de Janeiro, ditas metrópoles desenvolvidas.

A longa história pela divisão do estado, finda-se nos anos 1970, quando um grupo de sulistas dirigiu ao presidente e ao Congresso Nacional uma apelação que requeria a criação do novo Estado, denominado Mato Grosso do Sul. Acatado o requerimento, o Governo Federal instaurou um estudo por meio de uma equipe específica para analisar as possibilidades de divisão. Mais uma vez

² As informações e dados estatísticos sobre Mato Grosso do Sul, podem ser encontradas no domínio do IBGE por meio do link: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/panorama>> que foi acessado em dezembro de 2018.

acatada, o desejo do grupo seria em pouco tempo realizado: Mato Grosso seria dividido em dois.

Criado o projeto de lei, a divisão de Mato Grosso se efetivou no dia 11 de outubro de 1977 em cerimônia realizada no Palácio do Planalto com a presença de personalidades do norte e de uma comitiva do sul do Estado. O General Ernesto Geisel sancionara a Lei Complementar nº 31, que criara um Estado:

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA: Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I Disposições Preliminares

Art. 1º - É criado o Estado de Mato Grosso do Sul pelo desmembramento de área do Estado de Mato Grosso. [...]

Art. 3º - A Cidade de Campo Grande é a Capital do Estado. (BRASIL, 1977).

Após a divisão, MS recebeu uma diversidade de benesses que contribuíram para o seu desenvolvimento e fortalecimento. No ano de 1914, a Ferrovia Noroeste do Brasil chega ao Estado e, conforme Mônaco (1999, p. 95), “assim como as pessoas, as cidades padecem ou se beneficiam de fatos que ocorrem durante seu desenvolvimento. Uns denominam sorte ou azar, outros de benção ou castigo. A história da Noroeste do Brasil não foge a essa lógica”.

A ferrovia saía do Estado de São Paulo e cortava a região sul de Mato Grosso, ligando as cidades de Bauru (SP) a Corumbá (MS), tendo como ponto central Campo Grande (MS), que graças à chegada do trem, conseguiria elevar-se rapidamente ao status de município e, com o passar dos anos, capital do novo Estado.

A ferrovia para aquele povo confinado entre os córregos Prosa e Segredo, significava o progresso e a civilização que chegaram transportados sobre os trilhos, libertando-o, em parte, da morosidade dos transportes feitos em carretas de bois por caminhos de terra, intransitáveis na época das chuvas, ou em lombos de burros, formando antigas tropas. (MÔNACO, 1999, p. 101-102).

Não há dúvidas de que a chegada do trem foi um fator decisivo para o desenvolvimento do sul de Mato Grosso, o que não aconteceu tão rapidamente com o norte, por parte da malha ferroviária. A promessa de construção de ferrovia ligando o lado superior do território aos grandes centros só aconteceu em meados dos anos 1990, quando é criada a estatal Ferrovia Norte Brasil (FERRONORTE), levando os trilhos ao estado de MT.

A ferrovia, na região sul, foi o principal meio de escoamento da produção agroindustrial até o início do processo de pavimentação asfáltica das Rodovias Nacionais BR-163 (que corta MS do norte ao sul) e BR-262 (que ligava as regiões leste a oeste do Estado). Outro fator muito interessante é que, a Noroeste do Brasil proporcionou a muitas cidades ladeadas pelos trilhos da companhia, um amplo crescimento populacional, econômico e cultural, sendo um desses exemplos, a cidade de Campo Grande. A história da capital de MS é desenvolvida por um processo de migração assim como ocorreu com a formação de diversas cidades da região Norte e Centro-Oeste do Brasil.

Para Rosa,

Campo Grande não é uma cidade a mais no mapa do Estado, nem tem mil anos. [...] é uma das mais lindas, principalmente se contemplada com o olhar que se situa no território da paixão, elemento responsável por tudo que oferece de melhor. As substâncias com que foi tecida, os fogos que alimentaram foram determinados por todos que ao longo dos anos

ergueram pedra por pedra o edifício que renasce a cada instante pela força da memória. (ROSA, 1999, p. 19).

Após o marco inicial de fundação e elevação de vila a município, a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi outro fator importante a contribuir para o desenvolvimento político, econômico e sociocultural de Campo Grande. A esse respeito, Catonio relata que

com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, iniciada em 1907, houve grande impulso ao progresso de Campo Grande e o então Estado de Mato Grosso. A ferrovia destinava-se a ligar duas bacias fluviais, a do rio Paraná e a do rio Paraguai, bem como a permitir o escoamento de produtos entre o Brasil e os vizinhos Bolívia (através do Porto Esperança) e Paraguai (através de Ponta Porã), em 1907. A ferrovia teria seu início em Bauru e como ponto final Porto Esperança, no sul do Estado de Mato Grosso. Pelo contrato, a Companhia ficava responsável pela construção de cidades e reorganização dos povoados ao longo do percurso da estrada de ferro. Campo Grande foi uma das beneficiadas, recebendo projetos urbanísticos, investimentos e mais tarde tornou-se cidade-sede de uma das filiais da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste. (CATONIO, 2000, p. 30).

Assim, a chegada da ferrovia a Campo Grande mudou a realidade sociocultural do município e de suas redondezas. Agora, os produtos que eram enviados aos entrepostos corumbaenses e levados até a futura capital de MS, chegavam mais rapidamente, via trem, e vindo de Bauru (SP). Outro ponto importante é que todo o acesso à informação também chegava pelo trem, em uma agilidade muito maior do que anteriormente.

De acordo com Mônico (1999), a ferrovia foi por muitos anos, o brilhante aguardado por todos da cidade. Em meio a inúmeros percalços e atrasos na entrega, no dia

28 de maio de 1914, a cidade recebera o primeiro trem de ferro e tal atividade fora retratada por José Barbosa Rodrigues da seguinte maneira: “pela primeira vez era, naquele dia, quebrada a monotonia do vilarejo como o silvar de uma ‘Maria-Fumaça’, apelido popular e carinhoso com que até hoje são denominadas as antigas locomotivas acionadas a vapor”. (RODRIGUES, 1980, p. 45).

A abertura da linha férrea cortando todo o Estado, proporcionou a unidade da federação e em especial a Campo Grande, uma abertura intensa para migração e imigração. Conforme argumenta Rodrigues (1980), a vinda dos imigrantes libaneses, árabes, armênios, italianos, japoneses e outros mais, trouxeram a Cidade Morena a abertura e ampliação do comércio.

Esses imigrantes — trabalhando na cidade ou no interior como mascates — lucraram e tornaram-se a parte rica da população campo-grandense. Disto, Catonio apresenta que

Filhos e netos dos primeiros imigrantes, favorecidos pela condição financeira conquistada, iam estudar em grandes centros como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais. Após anos de estudos, retornavam com seus diplomas de médicos, advogados, engenheiros. Realizados profissionalmente, passavam a atuar ativamente da vida social e política de Campo Grande, ocupando cargos em importantes órgãos públicos dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, municipais, estaduais e federais. (CATONIO, 2000, p. 33).

Ainda com relação ao processo migratório e imigratório para Campo Grande, Rosa (1999, p. 95) assevera que “na história das cidades, é importante observar a contribuição dos que vieram de longe, impelidos por uma força superior, para erguer com a pedra, a cal e os fios do sonho o edifício de uma

obra, que surpreende os que a contemplam e que desafia a passagem do tempo”.

2 A Música Popular Urbana em Campo Grande e o trem: o festival Prata da Casa em contexto

Na década de 1960, a chegada da TV Morena ao Estado de MS marca um ápice no desenvolvimento cultural e musical. Para Caetano (2017, p. 105) “num certo sentido, foi através dela que a juventude local pode ter acesso às transformações culturais que estavam acontecendo pelo mundo”, além disso, o autor menciona também que

os musicais, os programas humorísticos e as novelas obtidas junto as redes Record e Excelsior fizeram parte da programação inicial da emissora, antes dela afiliar-se à TV Globo, em 1976. Naquela época havia ainda uma pequena reserva à programação local, que se restringia a um telejornal que foi ao ar logo nos primeiros dias da emissora, intitulado *Notícias do Dia*. Com edição diária de 25 minutos, de segunda até sexta-feira, o jornal veiculava notícias internacionais, nacionais e locais. (CAETANO, 2017, p. 105).

Junto a essa programação, é dada a “largada” ao período dos festivais musicais promovidos pelas diversas emissoras e rádios de São Paulo e Rio de Janeiro, fazendo assim, brilhar nos corações de jovens cantores e compositores do Estado, e em especial de Campo Grande, o desejo de cantar e ter sua música apresentada para além-fronteiras.

A partir daí, floresce no Estado a era dos festivais, ora apoiados pela sociedade civil, ora apoiado pelas duas universidades existentes na capital: a UEMT (Universidade do Estado de Mato Grosso), hoje UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul) e a FUCMT (Faculdades

Unidas Católicas de Mato Grosso), hoje UCDB (Universidade Católica Dom Bosco).

Com a federalização da UEMT, a novata UFMS criou alguns núcleos de apoio aos cursos e à comunidade. Dentre eles, destaca-se a PRESC (Pró-Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários) que por sua vez tinha um núcleo de cultura comandado pela Profa Glorinha Sá Rosa, que tinha em sua equipe Cândido Alberto da Fonseca e Moacir Lacerda — dois expoentes da cultura do Estado atualmente. (TEIXEIRA, 2016).

Foi por meio desse grupo que o projeto começou a ser gestado. Cândido Fonseca relatou a Rodrigo Teixeira (2016) que a proposta do evento surgiu quando ele fora ao Rio de Janeiro e assistira a um show com acadêmicos de Medicina da UERJ e, que este evento se intitulava “Prata da Casa”. Foi então que ele teve a ideia de fazer o mesmo em MS, com aqueles que muito faziam pela música do Estado.

Após duas edições do projeto, a terceira foi um pouco mais animada do que as demais. Em 1981, a UFMS, em uma parceria com a TV Morena, grava o programa: “Velhos Amigos – Prata da Casa”, que na direção geral de Tião Santana e direção e argumento de Cândido Fonseca, produziu 11 videoclipes com artistas da nova e velha geração dos anos 1970-1980. (TEIXEIRA, 2016).

As gravações foram realizadas “em vários lugares próximos a Campo Grande [...], assim como foram produzidos alguns vídeos em Corumbá. Todos gravados em externas, fora de estúdio”. (TEIXEIRA, 2016, p. 39). Algo novo para o Estado e para Campo Grande, uma vez que a TV Morena ainda não tinha total autonomia para inserir em sua grade, programas puramente regionais, já que era uma retransmissora da Rede Globo.

O “Velhos Amigos – Prata da Casa” foi exibido em um domingo, após o ‘Fantástico’ dividido em 4 blocos. O primeiro inicia-se em uma tomada na qual se apresentam os

cantores Tetê Espíndola e Geraldo Roca, desembarcando de um avião, possivelmente vindos de São Paulo, e logo em seguida o nome do programa:

Figura 1: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Figura 2: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

A abertura se dá na apresentação de todos os participantes do especial com um fundo musical tocado por instrumentos como a viola caipira, a craviola e os

instrumentos de percussão. Os participantes do especial aparecem também em diversos pontos de transporte da capital sul-mato-grossense como o Aeroporto Internacional de Campo Grande, a Rodoviária da cidade e a Estação de Trem da Noroeste do Brasil, conforme fotograma abaixo.

Figura 3: Fotograma do Especial *Velhos Amigos – Prata da Casa*



Fonte: Silus (2020)

Em pesquisa sobre o “Prata da Casa”, o jornalista e músico Rodrigo Teixeira apresenta a lista dos 11 videoclipes produzidos:

VELHOS AMIGOS – PRATA DA CASA

- 01 – ALMIR SATER – Estradeiro
- 02 – SIMONA e LÁZARO GOMES – Pé na Estrada (Ave de Rapina)
- 03 – JOSÉ BOAVENTURA – Menina da Noite
- 04 – GERALDO ROCA – Santa Branca
- 05 – CARLOS COLMAN e GERALDO ROCA – Sobre Todos os Trilhos da Terra
- 06 – CELITO ESPÍNDOLA – Piraretã
- 07 – GERALDO ESPÍNDOLA – Cunhataiporã
- 08 – TETÊ ESPÍNDOLA – Vida Cigana
- 09 – GRUPO ACABA – Rodada de Siriri e Cururu
- 10 – GRUPO THERRA – Janelas do Pantanal

11 – PAULO SIMÕES – Velhos Amigos
(TEIXEIRA, 2016, p. 43).

Entre cada canção, os intérpretes fazem um breve comentário sobre o que é ser cantor no cenário sul-matogrossense e nacional da época. Ao fim da canção *Pé na Estrada* (Ave de Rapina), de Simona e Lázaro Gomes, temos o encerramento do primeiro bloco do especial. O segundo bloco é retomado com as três músicas seguintes: *Menina da Noite*, *Santa Branca* e *Sobre Todos os Trilhos da Terra* que, devido ao sucesso na voz de Almir Sater, passa a ser chamada de *Trem do Pantanal* — um hino não oficial do Estado de Mato Grosso do Sul.

Neste bloco do programa, o trem, os trilhos e a estação ficam em maior evidência: nas canções *Santa Branca* e *Sobre Todos os Trilhos da Terra*, suas narrativas relatam a presença e interferência do trem como elemento de composição de conteúdo e de significação do texto. Os fotogramas a seguir, ilustram o aparecimento da Noroeste do Brasil no especial:

Figura 4: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Figura 5: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Figura 6: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Os três fotogramas anteriores, mostram imagens do/com o trem no clipe de *Santa Branca*, composto por Geraldo Roca e gravado em 1978 no LP Tetê e o Lírio Selvagem. No clipe, o autor da letra aparece sentado na estação (enquanto canta a música) e próximo ao refrão

desta, há dois cortes de plano: um primeiro, mostrando o por do sol da janela do trem (Figura 5) e o segundo, marcando o início do refrão, com a cantora Tetê Espíndola na janela de um dos vagões da Noroeste (Figura 6). A canção encerra com o aparecimento da locomotiva elétrica (Figura 7) e, logo em seguida, como plano de troca, a Figura 8 mostra algumas casas filmadas de dentro de um vagão em movimento interrompidas pela melodia inicial de *Sobre Todos os Trilhos da Terra*, canção de Roca e Paulo Simões.

Figura 7: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Figura 8: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Sobre Todos os Trilhos da Terra, teve seu título modificado para *Trem do Pantanal* e ficou nacionalmente conhecida. A canção marca hoje uma representação identitária para o Estado de Mato Grosso do Sul, alguns pesquisadores e animadores culturais, até mencionam que esta, deveria ser o nosso Hino. No caso do especial Velhos Amigos – Prata da Casa, ela é iniciada com planos de closes dentro de um dos vagões de trem em movimento e em transporte de passageiros, conforme apresentamos a seguir.

Figura 9: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

No clipe, cantado por Carlos Colman e Geraldo Roca, é perceptível a vida cotidiana dos usuários do trem que nos anos 1980 foi o principal meio de transporte para ligar o Oeste de MS ao Estado de São Paulo. Muitos moradores de Corumbá, Aquidauana, Anastácio, Terenos, Campo Grande e Três Lagoas, por exemplo, usufruíram dos diversos vagões (conforme figura a seguir) luxuosos ou não da Noroeste do Brasil como forma de chegar a localidades que até então, o acesso via estradas era comprometido e demorado.

Figura 10: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

O terceiro bloco inicia-se com a presença dos irmãos Espíndola: Celito, canta *Piraretã*, Geraldo, canta *Cunhataiporã* e Tetê, interpreta *Vida Cigana*, grandes sucessos que marcam a carreira desses irmãos. É importante mencionar a importância da Família Espíndola (como um todo) no cenário da Música Sul-Mato-Grossense. A ascensão destes personagens históricos acontece em um momento em que a identidade cultural do estado começa a ser discutida e batalhada por aqueles “sonhadores” que pensavam em um prospecto de uma nova unidade federativa do país.

No quarto e último bloco são transmitidas as canções dos Grupos Acaba e Therra, encerrando com uma canção composta por Paulo Simões, *Velhos Amigos* que dá título ao especial. Como última imagem do especial, temos o trem, aquele que por muitos anos levava os amigos do Mato Grosso (uno e dividido) para os grandes centros em busca de novas oportunidades e os trazia de volta, ora para matar

as saudades dos que ficaram, ora para dar-lhes um novo recomeço, quando a “vida na cidade grande” não era frutífera. E como forma de marcar a importância do trem e dos trilhos, o especial encerra-se com uma litorina (vagão motorizado) partindo pelos trilhos da Noroeste do Brasil, conforme os fotogramas abaixo:

Figura 11: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

Figura 12: Fotograma do Especial Velhos Amigos – Prata da Casa



Fonte: Silus (2020)

A canção escrita por Simões retrata essa parceria musical e social que todos os participantes tinham uns com os outros, uma vez que foram colegas de escola, vizinhos e moradores de bairros próximos. O tom saudosista da letra escrita por Simões retrata as idas e vindas do grupo, mas deixa em destaque o quão fraterna é essa relação entre todos e ao mesmo tempo não cita quem são os “velhos amigos”.

Considerações sonoras sobre um trem que corria pelo campo molhado de fim de dia...

Essa efervescência ocorre a partir dos anos 1980, quando há o que podemos denominar de consolidação das manifestações culturais do Mato Grosso do Sul. Para Lotman (1978, p. 25-26) “ao longo do seu desenvolvimento histórico, cada sociedade elabora as formas determinadas de uma organização sociopolítica que lhe é própria” e, para

o autor, são essas formas de organização com as quais nos inquietamos e, nessas inquietações produzimos a arte.

Assim, classificar que a partir dos anos 1980, desenvolve-se a consolidação da cultura em MS é uma forma de refração do desenvolvimento local, uma vez que analisados na dispersão, buscam um caráter idealista nas quais as personagens históricas são valorizadas (BAKHTIN, 2002). Em contrapartida,

as concepções existentes da cultura explicam-nos a necessidade da existência da produção e das formas da sua organização, a necessidade da ciência. A própria arte pode ser um elemento facultativo da cultura. Podemos determinar qual é a influência que a estrutura não artística do real exerce nela. (LOTMAN, 1978, p. 28).

Nessa conjuntura, entendemos que a cultura popular constitui uma nova fonte de cultura, excluindo as especificidades do global, uma vez que, para Bakhtin (2002), ao popularizar-se, a cultura produz novas fontes de riqueza em suas manifestações, sejam elas orais ou escritas.

Conforme pontuado por Caetano (2012), a divisão do Estado acarretou um desmonte na estrutura administrativa do Mato Grosso e, na composição de uma nova equipe que, em suas preocupações, evidencia “demandas de valorização de uma identidade cultural regional que não ficaram restritas apenas aos domínios políticos tradicionais, dissipando-se pelas mais variadas esferas da sociedade”. (CAETANO, 2012, p. 115).

A partir desse momento, temos a ebulição dos grandes festivais de música ocorridos nas grandes metrópoles do país e no Estado de Mato Grosso do Sul, — a título de informação, vamos tratar desse assunto, no item seguinte — e junto a este período inicia-se o que Guizzo (1982) e Neder (2014) concebem como a Música Popular

Urbana de Mato Grosso do Sul, que se desenvolveu prioritariamente em Campo Grande.

Dessa forma, a influência do trem, dos trilhos e das estações da Noroeste do Brasil na vida dos artistas sul-mato-grossenses é imprescindível às suas criações. Graças a ela é que muitos deles puderam sair do Estado e conhecer outras localidades nas quais tornaram-se fontes de inspiração e formação para quando no retorno dos jovens cantores sul-mato-grossenses.

Referências

BAKHTIN, Mikhail. *A Cultura Popular na Idade Média e no Renascimento: o contexto de François Rabelais*. Trad. Yara F. Vieira. 5. ed. São Paulo: HUCITEC/ Annablume, 2002.

BRASIL. *Lei Complementar nº 31, de 11 de outubro de 1977. Cria o Estado de Mato Grosso do Sul, e dá outras providências*. Brasília (DF): Casa Civil, 1977. Disponível em: <<https://goo.gl/v9QPJ9>>. Acesso: fev-2019.

CAETANO, Gilmar L. *A Música nos Domínios do Poder: uma análise sócio-histórica a respeito da ideia de música sul-mato-grossense (1977-1990)*. 2017. 261f. Tese (Doutorado em História), Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD, Dourados, 2017.

CAETANO, Gilmar L. *A Música Regional Urbana e Identidades Culturais de Mato Grosso do Sul: questões a partir da musicologia histórica*. 2012. 177f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Federal da Grande Dourados – UFGD, Dourados, 2012.

CATONIO, Ângela Cristina D. R. *Semanários Campo-Grandenses: a notícia nossa a cada domingo*. 2000. 172f. Dissertação (Mestrado em Comunicação Social). Universidade Metodista de São Paulo – UMESP, São Bernardo do Campo, 2000.

- GUIZZO, José Octávio. *A Moderna Música Popular Urbana de Mato Grosso do Sul*. Rio de Janeiro: FUNARTE, 1982.
- LOTMAN, Iuri. *A Estrutura do Texto Artístico*. Trad. Maria do Carmo V. Raposo e Alberto Raposo. Lisboa: Estampa, 1978. (Coleção Teoria, n. 41).
- MÔNACO, Carlos Miguel. A Ferrovia. In: _____. *Campo Grande: 100 Anos de Construção*. Campo Grande: Matriz Editora, 1999.
- NEDER, Álvaro. “Enquanto Este Novo Trem Atravessa o Litoral Central”: música popular urbana, latino-americanismo e conflitos sobre modernização em Mato Grosso do Sul. Rio de Janeiro: Mauad, 2014.
- RODRIGUES, José B. *História de Campo Grande*. São Paulo: Resenha, 1980.
- ROSA, Maria da Glória Sá. *Deus quer, o Homem sonha, a Cidade nasce: Campo Grande cem anos de história*. Campo Grande: FUNCESP, 1999.
- SANTOS, Maria Christina L. F. *Patrimônio Cultural no Contexto Territorial da Noroeste do Brasil – NOB: perspectivas de desenvolvimento local das comunidades estabelecidas na rota do Trem do Pantanal*. 2011. 124f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local). Universidade Católica Dom Bosco – UCDB, Campo Grande, 2011.
- SILUS, Alan. *Do Lírio Selvagem ao Piraretã: memória e dialogismo na paisagem sonora de Tetê Espíndola*. 2020. 238f. Dissertação (Mestrado em Letras). Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade Universitária de Campo Grande – UEMS/ UUCG, Campo Grande, 2020.
- TEIXEIRA, Rodrigo. *Prata da Casa: um marco da música sul-mato-grossense*. Campo Grande: UFMS, 2016.

Brincadeiras de Infância nos Vagões da NOB: relato de uma experiência exitosa

Terezinha Bazé de Lima

Lendo e relendo hoje, um poema escrito pela minha professora Flora Egídio Thomé (*in memoriam*), lembranças aguçaram-me as memórias da infância: a presença do trem em nosso dia a dia e nossa relação de intimidade com ele, de modo que esse meio de transporte passou a fazer parte de nossas vidas. Dizia a autora em seu poema:

Lá vem o trem
Correndo vem,
Fazendo curva,
Jogando apito,
Cheio de trem.

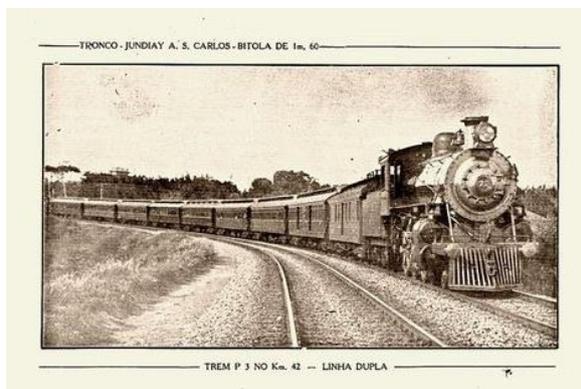
Eu vejo um trem,
Um outro trem,
Trem, e Mais trem,

É trem que chega,
Trazendo gente
Cheia de trem.

Que tenho eu
Com esse trem
Que longe vem,
Se não me traz
Nenhum alguém?

http://www.antoniomiranda.com.br/poesia/mato_grosso_sul/flora_egidio_thome.html - acesso em 08/03/21.

Este texto poético representa muito a minha história, está intimamente ligado à infância de filhos de ferroviários da Vila denominada Esplanada da NOB. Nasci em 1952 na Esplanada NOB da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Três Lagoas, Mato Grosso do Sul.



<https://br.pinterest.com/pin/74872412538834397/>, acesso em 06/03/21

Sou filha de ferroviário, meu pai, Gabriel Ferreira Bazé, baiano de Juazeiro da Bahia, quando residiu em Pirapora - Minas Gerais, conheceu e casou-se com minha mãe, Celina Conceição Bazé. Os dois, acompanhados da primeira filha, mudaram-se para Três Lagoas para trabalhar na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – a NOB.

Aqui tiveram mais 12 filhos, éramos, portanto, em 13 irmãos, sendo 8 mulheres e 5 homens. Sou a oitava filha do casal. Em Três Lagoas, nossos pais criaram vínculos e raízes e ficaram para sempre. Hoje ambos deixaram a convivência terrena e vivem eternamente em nossas memórias cheias de amor.

Por ser ferroviário, meu pai tinha o direito à moradia em uma das casas da NOB, num valor que descontava em seu salário mensalmente. Tínhamos também, direito de adquirir todos os utensílios para casa, móveis, vestuário e

alimentação, na Cooperativa de Consumo dos Ferroviários da Noroeste do Brasil, apelidada de RAPA, porque segundo Jonir Pedro de Souza, em suas narrativas escritas em sua página do facebook, a Cooperativa, raspava tudo e ou quase tudo, dos trabalhadores. Um monopólio que às vezes fazia com que o trabalhador da estrada de ferro deixasse todo o seu pagamento do mês, devido os seus preços altíssimos. Éramos dependentes dessa espécie de armazém onde todos ferroviários compravam de tudo e era descontado em seu salário mensal. Apesar disso, nunca nos faltou nada, sempre tivemos tudo que era necessário!

Nesta foto abaixo podemos verificar o centenário e majestoso prédio onde funcionou a Cooperativa, atualmente, Supermercado Santa Ângela em Três Lagoas –MS.



<https://www.facebook.com/photo?fbid=1990686011074454&set=a.553607071449029> – perfil de Jonir Pedro de Souza, acesso em 11/03/21.

Nossa família era simples, morávamos em uma comunidade cercada de vizinhos e nosso quintal era a estrada de ferro, bem na lateral de nossa casa, também servia de divisão entre o centro da cidade e aquele bairro. A relação afetiva que se construiu entre os vizinhos, foi tão forte que eram compadres uns dos outros. Ou seja, acabou-

se por criar vínculos definitivos, haja vista a maioria das famílias serem religiosas: batizavam, crismavam, eram padrinhos de casamentos mutuamente, gerando assim uma forte união entre todos.

Morávamos numa casa de madeira, arejada, grande, confortável que acolhia toda a nossa família e os vizinhos – compadres e comadres - em época de festas, como Natal, Ano Novo e a Páscoa, que também era bastante comemorada. Nossa casa tinha um amplo terreno e um pequeno pomar, onde tínhamos: laranja, mamão, goiaba, manga, caju, jabuticaba e melancia. Também uma horta com diversas hortaliças como couve, quiabo, maxixe, mandioca, almeirão, mostarda, coentro, cebolinha, salsinha, alface, tomate e rúcula. Tínhamos também espaço para criar animais de estimação e animais para nossa subsistência como porcos, galinha e patos.

Éramos felizes! Entre os irmãos a diferença de nascimento era de um ano a um ano e meio – e, além de irmãos, éramos grandes amigos, parceiros de brincadeiras.

Meu pai era muito rígido com a nossa formação e educação, não permitia que fôssemos à casa dos vizinhos, mas sempre permitiu que recebêssemos nossos amigos em nossa casa.

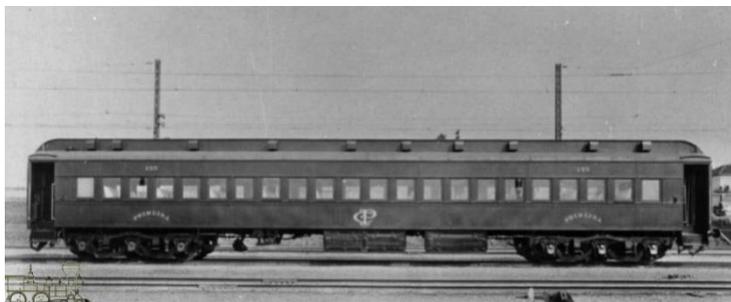
Foi nesse espaço que vivi a infância, a adolescência e fiquei por lá até me casar em 1971. Depois de casada, continuei vivendo no Bairro Nossa Senhora Aparecida, um bairro formado por ferroviários, local onde nasceram e foram criados os meus filhos também.

As crianças de nossa época, filhos de ferroviários, tinham uma relação íntima com o trem- nosso lazer preferido... era ver o trem-passageiro – que eram os vagões, destinados a transportar pessoas. Todos os dias ficávamos à margem da linha para vê-los passar.

Já os vagões de cargas ficavam parados por dias... até semanas, num espaço da NOB localizado ao lado da nossa

casa, que chamávamos *morrão*, no entorno da Estação Ferroviária. A Esplanada da NOB, era, portanto, um bairro que praticamente ficava no pátio da Estação, e o local onde eram colocados vagões que não estavam em escala de viagem, era praticamente no nosso quintal. Eles ficavam parados por dias ou semanas, até que a máquina viesse engatar e retirar-os para cumprir a escala de viagem novamente.

Então, no fim de tarde, após o banho, fazia parte da nossa rotina: íamos com os colegas e meus irmãos para dentro dos vagões brincar, ficar passando de vagão para vagão, olhando pela janela para ver as pessoas passarem ali por perto ou observar o horário que nosso pai ia sair da Residência - nome do escritório da NOB - onde nosso pai trabalhava na emissão de passagens aos ferroviários e seus dependentes quando iam viajar. Exatamente às 16 horas, ouvia-se o apito agudo da sirene na Oficina da NOB, aquele sinal nos alertava que era a hora que o nosso pai sairia do trabalho. Era aquele corre, corre para voltar para casa! Saíamos rápido do vagão, corria para casa para pegar o material de escola para fingir que estávamos estudando há horas. E nessa cumplicidade, eu e meus irmãos crescemos unidos e felizes.



Vagão de passageiros - <http://vfco.vfco.com.br/Carros/cp/trem-Aco-CPEF.shtml>, acesso em 06/03/21

Esse local, onde ficavam vagões parados, era um grande atrativo para nós. O vagão se transformava em um perfeito espaço para a construção de cenários de nossas brincadeiras de faz-de-conta: montávamos casinhas ali, realizávamos batizados de bonecas, brincávamos de fazer comidinhas, também de escolinha e muitas de nossas tarefas escolares e leitura em voz alta em nossos “pontos” – como eram chamados os textos que deveríamos ler em voz alta, como tarefa de casa - teve como cenário, a nossa “casinha” dentro dos vagões. Meus irmãos nos ajudavam na organização desse espaço dando asas a nossa imaginação e ao nosso faz-de-contas. Ali, montávamos nosso fogãozinho com tijolos e gravetos e, com a ajuda dos irmãos, colocávamos um pedaço de folha de zinco sob o fogãozinho, para não queimar o assoalho do vagão. O meu interesse e o gosto pela culinária, nasceu e foi motivado nesse período com o tradicional batizado de bonecas e comidinhas feitas por nós para *festa do batizado*.

A brincadeira nos vagões a cada dia ficava mais intensa e começou a fazer parte do nosso cotidiano. Outros amiguinhos da vizinhança se juntavam a nós e começamos a levar coisas das nossas casas para dentro do vagão - uma espécie de identidade, como a marcar território. Tudo a gente mantinha escondido de nossos pais, levamos cobertores, travesseiros, redes, lençóis, caixotes, banquinhos, toalhas de mesa, vasinho de flor, radinho portátil. Assim, dentro desses vagões organizávamos uma espécie de “casinha” para dar vida a nossa imaginação e realizar muitas brincadeiras. Ali, também era a nossa casa, uma verdadeira réplica do nosso lar, da nossa casa verdadeira.

Um belo dia enquanto brincávamos aconteceu de a máquina engatar nos vagões sorrateiramente e nós não tivemos tempo de desfazer e retirar nosso cenário e fomos parar na cidade vizinha chamada Gigante, que era uma estação de trem. Um dos irmãos pulou o vagão com o trem

andando e correu e avisou para nossa mãe que a máquina levou o vagão com as meninas lá dentro. Meu pai foi comunicado e o trem já estava em viagem. Nosso pai foi a estação avisar ao Mestre de linha, naquela época toda comunicação era por meio de telégrafo, o mestre de linha de Gigante foi comunicado por telegrama e quando o trem lá chegou, fomos retiradas do vagão com os nossos pertences. Fomos acolhidas com atenção e carinho, fomos alimentadas, antes de retornar para nossa casa.

Voltamos para Três Lagoas, num meio de transporte que era usado pelos trabalhadores da estrada de ferro para vigilância e manutenção da linha férrea, o Trole. Um carrinho aberto, com rodas de trem, que se locomoviam nos trilhos e era impulsionado com uma vara. Foi assim que chegamos em Três Lagoas, assustadas, chorando com medo de encontrar com o nosso pai irado. Para nossa surpresa, em vez de uma surra, tivemos uma roda de conversa e um diálogo franco com o velho Bazé e prometemos a ele que nunca mais iríamos fazer tal brincadeira.



Trole reformado, hoje monumento na Praça dos Ferroviários – Três Lagoas- MS <http://www.treslagoas.ms.gov.br> acesso em 06/03/21.

Eu, era sempre a mentora dessas “artes no brincar”, mas o irmão caçula, sempre foi o nosso guardião e nos dava respaldo, nos ajudava para carregar as coisas de casa escondidos, para dentro do vagão. Foi uma época muito gostosa, gostávamos muito de nossas brincadeiras nesses vagões. Havia uma grande preocupação em cuidar para que abandonássemos os vagões antes de sermos descobertos, ou do mesmo ser engatilhado para viagem. Fato que só fomos descobertos depois de muito brincar, num dia em que, por distração, fomos pegos de surpresa.

Este exercício de colocar no papel essas memórias, me conduziram a uma reflexão. O contexto familiar ao longo da história de infância dos “Bazés” e nossas brincadeiras infantis, deram condições de nos formar como sujeitos atuantes na defesa de direitos sociais e históricos, somos ativos na construção de saberes. Entre os filhos do velho Bazé, todos são atuantes como fortes conselheiros, seja no seio da sua família e vizinhos, seja em grupos sociais, religiosos ou políticos onde atuam. Eu tenho a convicção neste momento em que concluo este breve relato, que o direito de brincar foi o nosso caminho na construção de conhecimentos importantes para o alicerce de nossas relações e formação do caráter, da ética e do senso de justiça.

Se outrora a história mostrou a criança como um ser frágil e plenamente dependente do adulto, nossa experiência demonstra a autonomia de uma criança com pensamentos e ideias, com condições psicológicas e intelectuais. Com aptidão para a concretização de um projeto - demonstrada na capacidade de realizar brincadeiras pensadas, planejadas e organizadas por crianças. Desta forma, eu e meus irmãos tivemos a oportunidade da construção de saberes essenciais para a socialização através dessas brincadeiras. Fomos criados sob condições de nos formar enquanto seres altamente pensantes e responsáveis no cuidado com os vagões.

Vygotsky (1991) chama atenção que é na infância que se constrói o ser social e o sujeito de sua história, principalmente, no sentido que possa participar na construção da sua cultura. Portanto, fomos sujeitos que nasceram em um determinado tempo e lugar que tem uma compreensão de valores condizentes com sua faixa etária, e ainda enquanto crianças tivemos a oportunidade de reinventar nosso espaço natural cotidiano para manifestar num contexto social e cultural como o da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - a NOB, espaço esse que construímos conhecimentos a partir das relações culturais estabelecidas entre nós.

Por tudo isso, é preciso considerar a criança como o outro, e principalmente como *um ser diferente do adulto, mas não insuficiente na ação social*.

Eis aqui uma oportunidade para fazer um convite aos adultos, em especial aos pais, para uma mudança no modo de olhar a criança pequena. Esse convite nos desafia a perceber os vários aspectos, além da idade. É importante perceber quem é esse sujeito *criança*, que ela seja respeitada como um ser de direitos. Que possamos perceber como ela se expressa, como cria significados em seu mundo de faz-de-contas, em seus jogos e brincadeiras. Como se comunica, se expressa, quais diálogos são construídos, como são suas dependências e independências. Enfim, na liberdade vigiada, dando o espaço certo para o *brincar*, a infância será a base para o adulto socialmente atuante, desde que respeitemos as organizações infantis.

Só assim, acredito ser possível potencializar e valorizar uma relação saudável entre adultos e crianças. A criança precisa ser entendida e compreendida enquanto um ser portador e produtor de uma cultura desde as suas primeiras experiências em suas brincadeiras livres, é nesse lugar, que a criança expressa o seu processo de criação e amplia o seu processo de desenvolvimento integral.

Assim, enfatizamos o direito de brincar e organizar suas interações sociais. Hoje a concepção de criança deve ser entendida por viés temporal, como sujeito cidadão de direitos, marcada fortemente por sua construção histórica e por estar numa etapa da sua vida completa de condição vital de significações e singularidades próprias.

Enquanto crianças, somos sujeitos que nos comunicamos com o mundo, damos conta de construir o nosso mundo e nos desenvolvemos nessa dinâmica de experiências que são as mais exitosas em nossas vidas e assim somos afetados de tal forma que guardamos para sempre nas memórias.

Ao fazer esta reconstrução mental, retomando minhas memórias, quando se aproxima meus 70 anos de vida, foi como acionar um botão e num passe de mágica, ainda sob a inspiração poética da minha eterna professora, poetizar: *me deu um trem, e minha cabeça virou um vagão cheio de trem, que a mim trouxe muitos “alguéns”* – mil pensamentos agora, imagens felizes, com muitas pessoas amadas, saudades de momentos vividos.

Deixo aqui, portanto, uma sugestão importante para aproveitar os quintais de nossas casas, o jardim, o pátio das escolas, as ruas de nosso bairro, as praças. Um convite às brincadeiras infantis. Não vamos deixar de valorizar esses espaços privilegiados de comunicação, de expressão, de revelação de valores e de produção cultural. São espaços genuinamente lúdicos e privilegiados necessários a construção identitária infantil, uma valorização aos reais objetivos do brincar como um direito adquirido.

Urge que se compreenda que a criança – mesmo de diferentes contextos geográficos, sociais ou históricos – consolida sua presença com esta linguagem que é *o brincar como um processo de apropriação do mundo*.

Enfatizo que a Estrada de Ferro, os vagões da NOB, são para mim a experiência de uma infância feliz e vivida em sua

plenitude! Os vejo hoje, com muitas saudades e guardo comigo, um sentimento de carinho e de pertencimento, que marcaram minha vida e de meus irmãos de uma forma positiva para sempre!

Fomos e somos felizes pois nosso quintal foi um espaço vivo de ludicidade que tínhamos disponível para representarmos nossa imaginação.

Referências

JONIR, P. S. *A Rapa*. Disponível em: <https://www.facebook.com/photo?fbid=1990686011074454&set=a.553607071449029> .Acesso em 11/03/21.

LIMA, T. B. Vagões Ferroviários. *Revista Rara Gente*. Ano XV. Edição 87. Maio/junho, 2019.

MIRANDA, A. L.C. *Poesia dos Brasis: Flora Egídio Thomé*. Disponível em: http://www.antoniomiranda.com.br/poesia_brasis/mato_grosso_sul/flora_egidio_thome.html. Acesso em 08/03/2021.

MUZEL, A. A. *Repensando o espaço in Educação Infantil: Cultura da Infância*. Curitiba- PR: EduCultura, 2016.

VYGOTSKY, LéV. *A formação Social da Mente*. São Paulo-SP: Martins Fontes, 1991.

Tempos idos da esperança

Moacir Saturnino de Lacerda

Meus pais, seu Lacerda e dona Norina, ribeirinhos pantaneiros, geraram quatorze filhos, e eu nasci na cheia de 1951 em Porto Esperança – MS, então ponto final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

Ainda não estava concluída a Ponte Ferroviária sobre o Rio Paraguai, e dessa forma os trens da NOB não podiam chegar a Corumbá.

A Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra (foto1) – recebeu um segundo nome, Barão do Rio Branco, idealizada em 1908, com uma extensão de 2.009,25 m foi construída no período de 1938 a 1947, sendo Assis Scaffa o engenheiro responsável pela construção.

Dessa forma, o fluxo de trens da NOB até Corumbá foi somente plenamente viabilizado na década de 50 do Século XX.

Mais de trinta anos depois da construção, em 1984, cheguei a trabalhar como engenheiro ao lado do Dr Scaffa na Enersul.

Antes de 1947, na Estação de Porto Esperança (foto 2), desembarcavam todos os passageiros provenientes de Bauru, Três Lagoas, Campo Grande e demais estações até Agente Inocência, e ali eram também descarregadas as cargas, para fazerem a baldeação através de navios e embarcações que seguiam para Corumbá e Cuiabá.

Nesta época, Porto Esperança chegou a ter a maior arrecadação de tributos de todo Estado de Mato Grosso.

Dentre estes navios que navegavam nestes trechos fazendo o transbordo da NOB, cito o Navio a Vapor Fernandes Vieira, conhecido pelos pantaneiros como Fernando Vieira ou Fernandão (foto 3).

A letra da música gravada pelo Grupo ACABA – Canta Dores do Pantanal, “Fernando Vieira”, composta por mim, meu irmão Chico Lacerda e José Charbel Filho, ilustra poeticamente nossas lembranças autobiográficas:

*“Porto Esperança, Porto da Manga,
Piúva, Corumbá e Cuiabá*

*A prancha encosta no barranco
É hora de partir cantando.
Sacos e maletas,
Gente de muletas.*

*Redes estendidas no porão.
O cheiro da comida
No corre o andar de cima
Chegando gostoso no olhar
molhado da criança.*

*Avistando o dedo de São Gonçalo
Três dias antes de chegar
Lá vai Fernandes Vieira
Subindo o rio Paraguai.*

*Nesta rota de aventuras
Eu, meu pai, minha mãe, meu irmão
Víamos boiar melancias
Canoas com rapaduras
Na cheia do nosso chão.”*

Porto Esperança e a NOB eram o único mundo da minha infância e adolescência até aos 15 anos, e convivíamos em harmonia com as cheias cíclicas do Pantanal, e registramos na música Ciranda Pantaneira que *“a folha que a água leva, leva o bem e leva o mal”*.

Durante os meses de cheias, quando as humildes casas e palafitas de Porto Esperança ficavam parcialmente

submersas, os moradores ribeirinhos se mudavam para os vagões cedidos pela NOB, e ali ficavam naquela Arca até que as águas baixassem ao leito natural do rio Paraguai.

Não havia sofrimento para nós crianças, pois divertíamos pescando de cima dos vagões, dando canga pés e nadando nas águas pantaneiras.

A letra da música “Tempos da Esperança”, de minha autoria retrata Porto Esperança de 1940, e a dependência dos moradores e passageiros destes dois modais de transporte, trens da NOB e navios:

*“Ao contemplar os tempos idos da Esperança
Ouvindo acordes de Lolê no bandolim
Lindos poemas declamados por Francisco
A voz suave do saudoso mestre Tim*

*O rio levando minhas lembranças para o mar
Algumas gotas sei que em chuvas voltarão
Para regar novos sonhos de criança
Fazer brotar novas canções no coração.*

*O Trem que chega traz notícia e alegria
Ao seu apito, o Porto afasta a solidão
Qualquer história é motivo para festa
Com rasqueado, muita polca e pirição*

*E para as lágrimas, ao ver o Trem a partir
Chegam navios para aliviar minha dor
Com a nova cheia surgirão novas sementes
Trazendo flores pra adornar meu grande amor.”*

Fechando estas breves palavras, descrevo o significativo na foto 4 registrada pelo amigo de infância e compadre Rubem Weber, onde eu estou com um olhar compenetrado e reflexivo, tendo o trem do comboio

ferroviário da NOB ao fundo, ainda com vagões revestidos de madeira.

Eu estava saindo de minha terra natal, Porto Esperança, depois de pegar o Trem Arigó, que conduzia os passageiros do Porto até a Estação Agente Inocêncio (foto 5), para finalmente embarcar no trem de passageiro que vinha de Corumbá sentido a Campo Grande e Bauru.

Deixei meu porto seguro e meus pais para vir estudar em Campo Grande, onde concluí os cursos de Ginásio e Científico no Colégio Estadual Campo-Grandense (CEC), e me formei em Engenharia Civil pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS).

Sempre com um coração agradecido a Deus pela proteção e esperança para superar tantos sofrimentos advindos das enchentes, queimadas, fomes, inúmeras doenças e mortes de irmãos e amigos em volta, cheguei até aqui neste estágio da vida sabendo que o Senhor me ajudou.

Hoje, mais de 50 anos desde minha partida no Trem de Passageiros, Porto Esperança e a NOB deixaram marcas indeléveis na história de minha vida, e nunca saíram do fundo do meu coração (foto 6), conforme podemos comprovar nesta letra do meu irmão e parceiro Chico Lacerda da música “Serpente de Ferro”:

“Barulho no espaço, é boca da noite
Os trilhos vibrando na mesma frequência
Abraços e passos na mesma cadência
Soltando fumaça, lá vem o meu trem

O trem vem chegando, matando saudade
Com pouco dinheiro o sonho viaja
Levanta poeira, é só alegria
A vida começa na marcha do trem

Vagões de madeira, segunda e primeira
Lugar disputado, Jandira no rádio

Janela estampada com rosto cansado
O abraço que fica, lá vai o meu trem

Cabeça no ombro, som de violão
Sanfona e viola, lá vai o vagão
A vida viaja noutra sinfonia
Já tem alegria no sonho que vai

Mulheres, crianças comendo matula
Farofa de frango, paçoca na mão
O trem que apita rasgando distância
A nossa infância viaja de trem

Miranda, Albuquerque, Taunay, Agachi
Já tem peixe frito
Tem chipa, tem manga, guavira, pequi
Na antiga cantiga do trem
Eh Pantanal!
Em cada parada tem nova partida
O cometa viaja beijando lagoas
Com asas pro céu vem a despedida
Guatós, Kadiuéus, cavalos, canoas

Eh Pantanal!
Do boi que caminha
Tem cores no chão
A serpente de ferro atravessa
Com muito cuidado
Silêncio apertado
Na história no trem!

Eh Pantanal! Eh Pantanal! ...”

Galeria de fotos

Foto 1

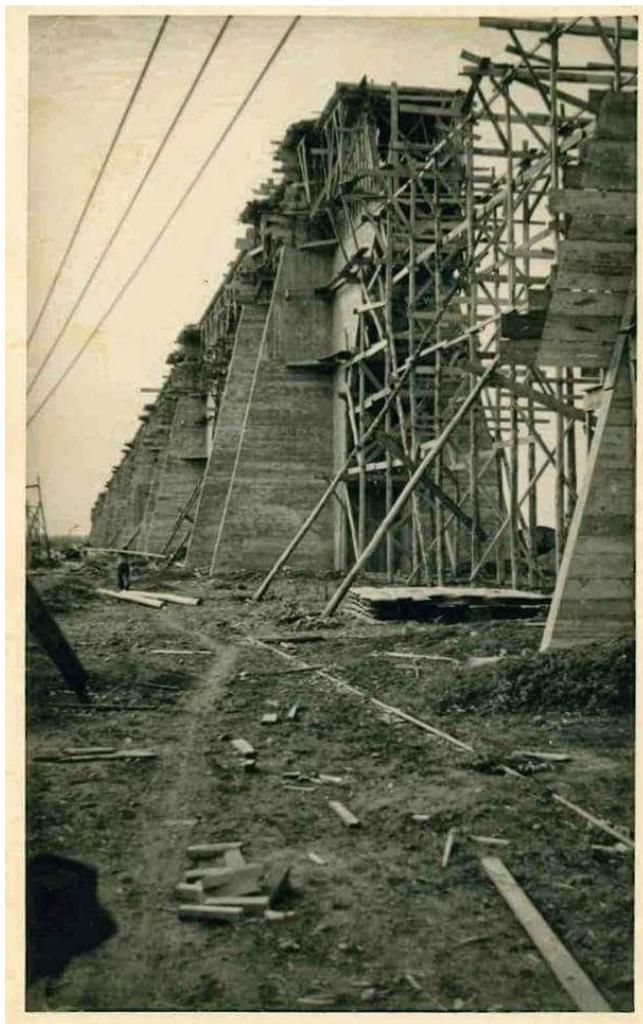


Foto: Direitos reservados

Foto 2



Foto: Direitos reservados

Foto 3



Foto: Fernando Vieira

Foto 4



Foto: Rubem Weber

Foto 5



Foto: Direitos reservados

Foto 6



Foto: Moacir Lacerda

Noroeste do Brasil: lembranças de viagens

Maria das Graças Duarte Mougenot

Estação ferroviária de Miranda – 1994

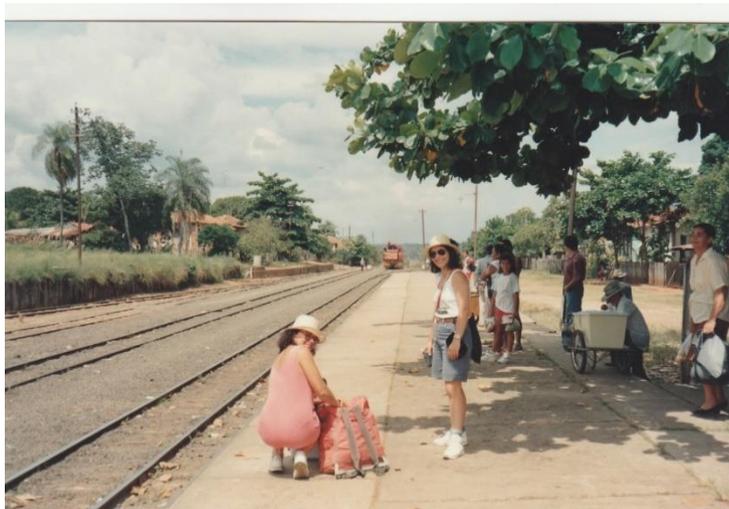


Foto: Maria das Graças Duarte Mougenot

Esse registro é de 1994, quando minha irmã mais velha, uma amiga e eu resolvemos fazer mais uma viagem de trem, de Miranda a Corumbá. Fomos de carro até Miranda e partimos para colocarmos em prática essa viagem, como muitas outras que fizemos com nossos familiares. O que não sabíamos é que seria a última, pois em 1996 ele foi desativado.

O trem de passageiros era composto por vários vagões, que se dividiam em “primeira e segunda classe”, de acordo com o nível de conforto. Havia, também, o vagão-restaurante, onde podíamos saborear, dentre outras poucas opções, o famoso bife a cavalo.

Mas pelos vagões, passavam os funcionários da Noroeste do Brasil (NOB) vendendo café, biscoitos, sanduíches de mortadela, refrigerantes, revistas, gibis... A combinação perfeita era deliciarmos um pão com mortadela acompanhado com o gelado guaraná Antártica. Sem falar nas “matulas” (comidas ou lanches), que algumas pessoas levavam para comer durante a viagem. Inclusive, nós. Também fazia parte da composição do trem os vagões com cabines, que eram pequenos quartos, duplos ou individuais. Para muitos, um luxo!

O interessante era a forma de marcarmos os lugares. Quando o trem ia parando na estação era uma correria para que pudéssemos jogar, janela adentro, um agasalho ou outro objeto que garantisse a(s) poltrona(s) para nos acomodar. Quantas vezes presenciávamos acirradas discussões por causa desses lugares.

Outra recordação é de quando as pessoas avisavam os parentes ou amigos, que residiam em outras cidades ou lugarejos, por onde o trem passava, com o objetivo de se verem rapidamente na estação e dar, pelo menos, um *tchau*. Nas das cidades maiores, a parada era mais longa e dava até um bom bate-papo.

Enquanto escrevo este texto, as lembranças são repletas de detalhes e saudades. Só quem teve a oportunidade de conhecer, viajar e desfrutar de tudo de genuíno que o trem proporcionava, durante alguns trechos de ida e volta de Bauru a Corumbá, sabe o quanto essas viagens longas e morosas, transformavam-se em momentos de pura felicidade.

Por entre trilhos, o desejo de liberdade pulsando em poesia

Flávio Zancheta Faccioni
Claudete Cameschi de Souza

Quem anda no trilho é trem de ferro, sou água
que corre entre pedras: liberdade caça jeito.
(Manoel de Barros, 1974)

Como as águas que serpenteiam o Pantanal e que dobram, redobram, desdobram e desviam das pedras, grandes e pequenas, impostas pela década de 1970¹ (a ditadura militar, protestos, luta armada, movimentos estudantis, AI-5, entre outras), Simões e Roca, por entre trilhos, registram o desejo de liberdade pulsando, em ritmo localizado entre a guarânia e o rasqueado, influenciado pelos ritmos *blues*, *folk*, *rock* da época, em forma de poesia em *Trem do Pantanal* (1975). Entram nos trilhos, mas nos trilhos transgressores da época, conforme escreve Manoel de Barros, e, como as águas serpenteiam a censura, “caçando jeito” para o contar, cantar a liberdade em meio à turbulência de um “país que vai para frente”.

¹ Os dados referentes aos aspectos históricos, sociais, culturais e econômicos da década de 1970 foram obtidos em: LIMA, Danilo Pereira. Disponível em: http://www.repositorio.jesuita.org.br/bitstream/handle/UNISINOS/7172/Danilo+Pereira+Lima_.pdf;jsessionid=1379CDE29357A3250A769107FoC83D3B?sequence=1; SILVA, Daniel Neves. *O que foi o AI-5?* Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/o-que-e/historia/o-que-foi-ai-5.htm>

1. Anos de almas que choram, corações que sangram e músicas que denunciam, vibram em tempos turvos, cinzentos.

A década de 1970 inicia com a exaltação e fascínio dos brasileiros pela seleção brasileira de futebol que conquista o tri campeonato, com Jairzinho, Tostão, Gerson, Rivelino, Pelé, entre outros, sob o comando de Zagallo. Em meio à euforia brasileira pela conquista do tri campeonato e entrecruzando as diferentes regiões do país, a censura e a repressão instituída, desde 1964, pelo AI-5, impõem caminhos sangrentos em busca do Milagre Econômico. O cenário é de “construção” de “Um país que vai pra frente”, lema utilizado inclusive na letra da música que “empurrava” a seleção de futebol tri campeã e o Brasil na torcida nacional.

No norte do país, a Transamazônica e a criação e implantação do Estatuto do Índio (1973) no intuito de impor a tutela e controlar aquelas populações originárias, consideradas um entrave na corrida pelo progresso. É criada a Zona Franca de Manaus. No Pará, a mineração se expande. No estado do Rio de Janeiro, é construída a Ponte Rio-Niterói e a usina de energia nuclear, em Angra dos Reis. Em 1974, segundo Oliveira (2018), quarenta hidrelétricas estavam em construção ou foram inauguradas, como, por exemplo a usina de Itaipu, no Paraná, fronteira com Paraguai. Na divisa de Mato Grosso do Sul e São Paulo, as usinas de Jupiá e Ilha Solteira. Conforme Oliveira (2018, p. 321), o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) “impulsionou o crescimento da demanda energética” no período.

Foram muitos os acontecimentos políticos, sociais e econômicos ocorridos na década de 1970: duas crises do petróleo, a derrota dos Estados Unidos na Guerra do Vietnã, a criação do Banco Central e o Sistema Financeiro Habitacional, entre tantos outros, regados pela corrupção e exploração de mão de obra. Instaura-se grande

concentração de renda para poucos, e aumenta a pobreza e a miséria. E a “língua de fogo”² assegurava o ir e vir, sobretudo rumo ao Rio de Janeiro, de homens, mulheres, crianças e jovens.

Trajando calças “boca de sino”, os jovens empunharam armas na luta contra o regime militar, a ditadura, a repressão e a censura. Inúmeros protestos, muitos violentos, ocorrem e ganha força a “cultura da resistência”, em um momento espaço-temporal e histórico no qual o “paz e amor”, a liberdade sexual, as drogas, movimentos sociais, a música, a TV em cores, o cinema, a dança (hip hop), a Disco Music, entre outros, caracterizam o período como transgressor, musical com ritmos dançantes, questionador e vibrante.

O universo jovem é invadido e alimentado pela contestação cultural do movimento *Punk* e adentram a cena os metaleiros, em meio ao acelerado interesse pelo espaço (“corrida espacial”) e instaura-se a disputa tecnológica (sagas *Stars Wars* e *Star Srek*), concomitante aos festivais de Rock. A TV brasileira absorve as influências do *tropicalismo* e é perseguida pelo Departamento de Ordem Política e Social (DOPS). As músicas, em tempos cinzentos, trouxeram mensagens, contra o regime militar, em forma de protesto. Os festivais de música apresentaram nomes que, mais tarde, seriam expoentes da música brasileira, como Jorge Bem Jor (Fio Maravilha), Dominginhos (Quem me levanta sou eu), Osvaldo Montenegro (Bandolim), Chico Buarque (Apesar de você), Caetano Veloso, Gilberto Gil, entre outros. Muitos artistas foram perseguidos e exilados. Na literatura, livros e periódicos foram obrigados a se submeterem a censura prévia, assim como as letras das músicas.

² Nome dado pelos Terena da região de Miranda, ao trem que chegava pelos trilhos que ajudaram a construir.

O mal-estar com a história e memória do povo boliviano é instituído. O “general Hugo Banzer derruba, com o apoio da ditadura brasileira, o presidente boliviano Juan José Torres, militar nacionalista”³. Assim, em período turvo, sangrento e turbulento, entre o combate à guerrilha do Araguaia e outras atrocidades do regime político militar, *Pátria Amada*, *Idolatrada*, *Salve-salve*, música de Geraldo Vandré, vence o Festival Internacional da Canção de Água Dulce, no Peru, na voz de Manduka, músico exilado.

2. De Mato Grosso a Mato Grosso do Sul: a locomotiva transporta a (in)história do período de 1970

Em Mato Grosso, há um quase silêncio em relação à ditadura militar. As notícias que circulam são a respeito da divisão de Mato Grosso, criação e implantação do “Estado de Campo Grande”, e a discussão sobre possíveis nomes: “Entre Rios”, “Estado de Maracaju” até chegar a Mato Grosso do Sul (BIASOTTO, 1999, p. 02).

Arakaki (2011, p. 1) ao trazer a história e historiografia da época em Mato Grosso do Sul, aponta a escassez de conhecimentos produzidos a respeito do regime militar nesse estado. Segundo a autora, “em Mato Grosso do Sul, muito ainda se tem a conhecer. Nos entraves para a produção do conhecimento, ainda se faz sentir a mão forte do Estado dificultando o acesso a arquivos oficiais e, conseqüentemente, impedindo o pleno conhecimento do período ditatorial”. A autora, citando Carlos Fico (2004 apud ARAKAKI, 2011), afirma que a ditadura militar ainda se

³ Linha do tempo da resistência à ditadura militar no Brasil (1960-1985). *Estud. av.*, São Paulo, v. 28, n. 80, p.153-184, Abril. 2014. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142014000100014&lng=en&nrm=iso>. <https://doi.org/10.1590/S0103-40142014000100014>. Texto do Catálogo da Exposição "Resistir é preciso", apresentada pelo Ministério da Cultura e Instituto Vladimir Herzog.

mostra como um “cadáver insepulto” e diz que “se de um lado antigos arquivos secretos como os do DOPS foram abertos, por outro, o governo insiste na manutenção do sigilo de outros, criando leis que prolongam a angústia de pesquisadores que, ainda que tenham acesso a tais documentos, não os podem revelar” (ARAKAKI, 2011, p.1), conforme prevê o “Decreto 2.134/97 que impede a divulgação, por cem anos, de documentos que possam comprometer “a intimidade e a honra das pessoas” (FICO, 2004, p. 125 apud ARAKAKI, 2011).

Referindo-se ao início da ditadura militar, Arakaki (2014, p. 7) traz a Ação Democrática de Mato Grosso (ADEMAT), que, conforme a autora, constituiu-se em uma associação “formada por civis, em sua maioria foi responsável pelas prisões arbitrárias. Denunciavam pessoas acusando-as de subversivas ou comunistas. Pontuamos, aqui, que a destruição do jornal *O Democrata*, logo após o golpe, é atribuída à ADEMAT de Campo Grande”.

Defendida em 2015, a tese de doutorado de Suzana Arakaki discute a ditadura e as atrocidades ocorridas, enfatizando o papel do estudante Ricardo Brandão, preso em Campo Grande e levado para o Rio de Janeiro. Em relação aos anos de 1970, a autora traz a prisão de Theodorico Luiz Viegas, dono do jornal *Folha de Dourados* que à época criticou a proposta de criação de um presídio em Dourados; discorre sobre o papel da imprensa durante o período da ditadura e aponta os fatos políticos de cassação ao governo, deputados e prefeitos. Descreve, pela voz de entrevistados a existência (não comprovada) do *Grupo dos Onze*, idealizado por Brizola. Se em relação ao golpe e os atos da ditadura militar em Mato Grosso do Sul há escassez de documentos, conforme assegura Arakaki (2014; 2015), no que se refere à música, manifestações em forma de festivais temos um rico registro. Acreditamos que o principal fato ocorrido no período no sul de Mato Grosso

foi a divisão do estado de Mato Grosso e a criação, “de cima para baixo”, como um ato político do regime de governo e não por reivindicação da população situada ao sul ou ao norte de Mato Grosso. Uma “jogada” de interesses políticos e econômicos da época (AMARILHA, 2012).

A partir da década de 1960, os festivais começaram a eclodir nas redes de TV da Cidade Morena⁴ e muitos shows culturais foram organizados. Os “Festivais de Música em Mato Grosso do Sul” serviram de palco para que músicos, compositores e intérpretes se fizessem conhecidos entre o público e para a divulgação da música regional. Dentre os grupos e artistas participantes da “Era dos Festivais”, destacam-se os Irmãos Espíndola, Grupo Acaba, Almir Sater, Paulo Simões, Geraldo Espíndola, Guilherme Rondon, Isso Fischer, Grupo Therra, Grupo Terra Branca, Paulo Gê, entre outros (GUIZZO, 2012).

Paulo Simões, integrante do grupo “Bizarros”, marca presença no “II Festival” e recebe, junto de seus parceiros, o primeiro lugar na categoria interpretação, com a canção 2001, de “Os Mutantes”. Segundo Guizzo (2012, p. 35), Paulo Simões participou “desde muito jovem” dos festivais e, por meio das rádios e dos discos, sofreu “nítidas influências do tropicalismo”, “MPB pré-Bossa Nova, música andina e do rock anglo-americano”, gêneros musicais que foram importantes para dar vida às suas composições. Ainda no período dos festivais, em parceria com Geraldo Espíndola, compuseram canções que não sobreviveram ao tempo e a memória, “porque eram rascunhos, era um treinamento e não tinha registros, [...] falta de memória⁵”.

Instigados pelas ondas sonoras que ultrapassam as barreiras do tempo, do espaço e das fronteiras, os

⁴ Nome popular para Campo Grande.

⁵ Fala de Paulo Simões em entrevista concedida a estes pesquisadores, em 26 de junho de 2019, em Campo Grande/MS.

compositores e intérpretes possibilitam que vozes ressoem onde não podem ser ouvidas. Paulo Simões e Geraldo Roca, respectivamente com 22 e 21 anos, rumo à cidade perdida dos Incas, Machu Picchu, sobre os trilhos da Noroeste do Brasil, compõem a canção “Trem do Pantanal”, naquele momento nomeada como “Sobre todos os trilhos da terra”. Considerada o hino não oficial de Mato Grosso do Sul, “Trem do Pantanal” se fez conhecida na voz de muitos intérpretes nacionais, além disso, possibilitou resguardar, na memória, as viagens de trem sobre o pantanal, meio de transporte de passageiros e cargas desativado em fevereiro de 1995. A música de Simões e Roca eterniza as vivências e a dança dos vagões no salão de ferro. Lembranças que são resgatadas ao escutar o ressoar da viola ao anunciar, assim como a maria fumaça, o (Trem do) Pantanal.

E a Maria Fumaça corta o Sudeste e Centro-Oeste, com sua bitola simples, escoando a produção agrícola, o gado; levando/trazendo as gentes que chegam, que ficam, que vão ao Rio de Janeiro em busca de estudos, saúde, trabalho; e, alimentando sonhos da juventude em busca da liberdade, rumo ao Peru, o “desejo de Machu Picchu”⁶, cruzando terras bolivianas, à época consideradas “região de perigo e instabilidade”⁷, em direção a Santa Cruz de la Sierra.

3. Imagens que iluminam nossa memória, pra contar e relembrar nossa história⁸

Os versos de Boaventura (2002), que compõem o título deste item, como uma lanterna de sinalização ferroviária, clareia a memória, em uma espécie de luz e sombra, de um dos autores deste texto, sexagenário, e

⁶ Idem.

⁷ Idem.

⁸ Trecho da canção “Rio dos Tuiuiús”, de José Boaventura.

que, pela memória e imagens da infância e da juventude traz uma narrativa da vivência no trem de passageiros da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Filha de ferroviário e membro...já na 3ª geração...da família Cameschi...lembro de minha infância no trem de passageiros rumo a Bauru... ao embarcar na estação de Três Lagoas a caminho de Bauru sempre houve a preocupação em ocupar os assentos e a janela do lado esquerdo... e... na volta...o lado direito...esse fato ligava-se à estação de Araçatuba... pois o trem ia encostando na plataforma bem devagar e já era possível ouvir... olha a moreninha...na voz de vários adolescentes na plataforma da estação... eu e minha irmã colocávamos a cabeça para fora para comprar o sorvete... na casquinha com uma camada bem fina de chocolate... nossa... consigo sentir o cheiro...o gosto [...] depois de Birigui... Penápolis... Promissão... Lins... avistávamos os terreiros de secagem de café em Cafelândia. [...] a estação de Pirajuí ficava no alto e era possível observar a descida íngreme até a pequena cidade...mais tarde...já adolescente... passei algumas férias em Pirajuí e pude escorregar no gramado daquela descida... morro abaixo... muito boa aventura... e [...] no trem ouvia-se bilhete... bilhete... por favor... que anunciava a proximidade de Bauru... [...] o caminho inverso, em direção a Campo Grande começava em Bauru... em Três Lagoas... passava a noite [...] logo no início da viagem... a 35km por hora... ouvia-se ...Olha a janta... jantar... e... na porta do vagão aparecia um homem trajado de garçom com uma espécie de tipoia apoiada no pescoço e ombros com uma pilha de pratos feitos... vendendo o jantar... hummmmmmm era cheiroso... mas meus pais não podiam pagar... então minha mãe abria a sacola de lanche... geralmente farofa ou pão com mortadela e essa era a nossa janta... e no balanço do vagão dormíamos e só despertávamos em Lagoa Rica... a última estação antes de Campo Grande... fascinadas observávamos... pela janela... a cidade grande .. não tão grande como agora... mas bem maior que Três lagoas na época... se apresentando aos

visitantes... aos viajantes... aos caminhantes... [...] até Corumbá só pude percorrer já adulta e na função de professora... acompanhando alunos de uma escola da rede estadual de Três Lagoas em busca de conhecer o Pantanal... na época... um tio... Ibraim Cameschi... conseguiu disponibilizar um vagão para os alunos [...] após Campo Grande... trecho de média distância... avistava-se uma morraria que preenchia todo o horizonte... e a composição... serpenteia a serra de Maracaju... acompanhando as curvas do Rio Aquidauana... Chipa... chipa quentinha... vai chipa aí moça... sim chegávamos a Aquidauana... mais um pedacinho e ouve-se peixe frito... peixe... peixe... são os terena buscando a subsistência pelo trem na estação do Distrito de Taunay.... mais um pouco... e novamente... peixe... peixe frito... chipa... guavira... bocaiuva... estávamos em Miranda... o trem faz uma pequena parada e adentra o Pantanal... nossa quanta beleza e riqueza da fauna e flora... e... no balanço do trem e no rugir dos freios...em tempo de cheia ... assistíamos... pela janela do vagão as revoadas das garças assustadas com o barulho e movimento do trem... tuiuíus... passeavam nos alagados dos arrozais... os jacarés observavam... antas... capivaras... longo trecho [...] uma curva acentuada à direita e a subida na ponte do Rio Paraguai... do primeiro vagão... após a locomotiva... era possível ver... por entre os engates e ou pela janela a imagem da serpente se locomovendo com a composição de dez... doze vagões de passageiros...primeira e segunda classe... cercada de morros... verde... muito verde... maravilhosa paisagem... pôr do sol pantaneiro e a chegada à Corumbá... já noite [...] realmente o trem representava um território de sonhos... de sentimento de liberdade.. ir e vir parecia fácil ... e sem nenhum perigo.... a locomotiva puxava esse território que... ao longo do caminho. ...foi (des)(re)territoriando as gentes... as fronteiras... as culturas... em mobilidade que desenhava uma (trans)territorialidade anunciada na constituição de Mato Grosso do Sul e... outrora... na formação do povo

mato-grossense...considerando aqui o pensamento de Deleuze, Haesbaert, Mondardo [....]⁹

Mas, quando e como esse “território de sonhos”, de medo e de poesia em uma relação paradoxal inicia o processo de (des) (re) territorialização (TRUBILIANO, 2015), (HAESBAERT; BRUCE, 2002)? Problematizar esta questão nos remete às vozes outras que, por meio da pesquisa em documentos, depoimentos, entrevistas, fotografias construíram, constroem e registram fatos que constituem a história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB).

Dentre os trabalhos voltados para a linha férrea brasileira, destacamos aqueles que, mesmo tendo como foco outras companhias, trazem dados históricos e reflexões sobre a NOB e sua importância econômica, social, política e cultural em uma região quase que inexplorada e fronteira do nosso país. A esse respeito, Ghirardello (2002) expõe que “[...] essa longínqua região, pela contiguidade e facilidade de deslocamento através dos rios Paraguai e Prata, estabeleceu relações comerciais diretas com as nações cisplatinas, causando séria preocupação ao poder central [...]”. Citando Guimarães (1933 apud GHIRALDELLO, 2002), o autor fornece o caminho percorrido pelas comunicações com a capital Rio de Janeiro, que se davam “por vias marítima e fluvial, por Montevidéu, Argentina e Paraguai, pelo rio do mesmo nome até a Foz do Rio Apa” (p. 18) e conclui que “a ligação terrestre com essa segregada porção do território nacional, contudo, teria que esperar aquela que

⁹ Fala da professora Claudete Cameschi de Souza em conversas sobre o trem, com amigos e orientandos, em janeiro de 2021. E, também, trechos retirados do curta metragem “Enquanto esse velho trem...” ENQUANTO esse velho trem.... Direção de Flávio Faccioni. Produção de Benício Junior. Música: Lagos - Raphael Vital. Três Lagoas: Djr Audiovisual, 2021. (18 min.), color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CrG3TupEP6g>. Acesso em: 26 abr. 2021.

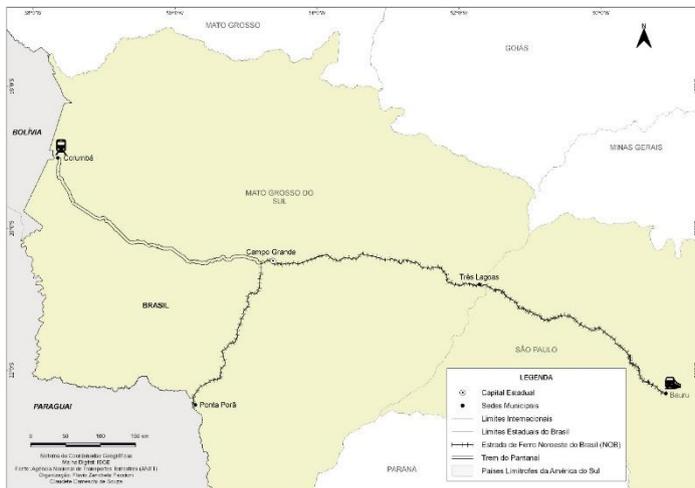
seria considerada uma das maiores invenções da era industrial: a estrada de ferro.” (p.18).

Iniciada em 1905, a NOB alcança Campo Grande em 1914. No percurso de Bauru até Mato Grosso e atendendo a “interesses estratégicos e econômicos” (GHIRARDELLO, 2002, p. 18-27) assentou trilhos que representavam a esperança no progresso, fundou vilas e cidades, mas trouxe também a peste, a malária, febre amarela, leishmaniose, maleita, entre outras doenças, aos trabalhadores e dizimou populações indígenas. DORSA (2009), afirma que “Campo Grande, cresceu em função da ferrovia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, pois foram seus trilhos que trouxeram tantas gerações que hoje constituem na região, uma miscelânea de etnias e culturas” (p. 233). Para a autora, a NOB e a “[...] história do trem representa a própria história do Estado, pois o trajeto dos trilhos da ferrovia começou a definir as transformações que originaram o progresso de algumas cidades do ainda Mato Grosso” (234). E (re)afirma a autora que, “os trilhos [...] mudaram o curso da história e da economia de grande parte das cidades mato-grossenses, exercendo uma força contraditória tanto na fragmentação de alguns latifúndios quanto na formação de outros nas proximidades de cidades exportadoras de gado, pois com eles vieram o progresso, os povos, a economia” (p. 235), constituindo, portanto, o trem, “um símbolo do Mato Grosso do Sul, de forma a simbolizá-lo por uma semia cultural de liberdade, opção de vida nova, coragem, desbravamento e conquista” (DORSA, 2002, p. 235).

Para Trubiliano (2015), a NOB “nasceu sob o signo da defesa do Estado Nacional e da expansão das relações capitalistas para a fronteira Oeste brasileira” (p. 237). Segundo o autor, os trilhos “ressignificaram a dinâmica política no sul de Mato Grosso e transformaram o espaço [...] (p. 237). Trinta e oito anos após chegar a Campo Grande, a NOB alcança Corumbá (1952), cortando o centro

sul de Mato Grosso e exibindo aos viajantes e aos caminhantes as belezas do bioma Pantanal, conforme se observa no mapa abaixo (Fig. 1). O ramal Campo Grande-Ponta Porã é inaugurado um ano após (1953).

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB



Fonte: Faccioni e Souza (2021)

Era o progresso chegando ao estado (MT) pelos trilhos, trazendo e levando mercadorias, gentes, ideias, culturas por estar sempre em movimento, em constante trânsito entre territórios, (des) (re) territorializando espaços, “provocando o aparecimento de cidades e impulsionando o crescimento de outras [...]” (TRUBILIANO, 2015, p. 237) ou, como apontam Haesbaert e Mondardo (2010, p. 33), criando uma ‘transterritorialidade’.

Transterritorialidade, segundo Haesbaert e Mondardo (2010, p. 33-34) “implica, mais do que a articulação de territórios distintos, o trânsito e a vivência entre eles, em sua imbricação”, mas “assim como o hibridismo não corresponde a uma condição estanque, propriamente um

“estado”, mas um processo em incessante ir-e-vir – [...] em constante devir[...].” Para os autores, “a transterritorialidade também deve ser vista, sobretudo, dentro de um movimento de entrada, saída e, mais do que isto, de trânsito entre diferentes territórios. O que mais importa aqui é a condição de possibilidade, sempre em aberto, de nossa inserção em “território alheio”.

Há, portanto, com a inauguração da Ferrovia Noroeste do Brasil, tanto em 1914 quanto 1952, no sul de Mato Grosso, uma “intensificação da mobilidade e a multiplicidade do espaço configuram um grande potencial para trocas e mesclas culturais que apontam para uma “nova” realidade sócio-espacial [...]” (HAESBAERT; MONDARDO 2010, p. 21). Afinal, “era possível vir do Rio de Janeiro a Corumbá de trem, em três dias, a 35 km por hora [...]” (GHIRARDELLO, 2002, p. 48). O que facilitava a “nova onda” de meados da década de 1970, quando “alguns jovens politizados cruzaram a fronteira com a Bolívia [...] queriam conhecer o Peru [...] cruzavam constantemente os trilhos pantaneiros saindo de São Paulo com destino a Corumbá e consequentemente Bolívia e depois Machu Picchu (Cuzco – Peru)” (DORSA, 2009, p. 237), como fizeram Paulo Simões (22 anos) e Geraldo Rocca (21 anos), em 1975. Aventura que inspirou a composição de *Trem do Pantanal*, cujo gesto analítico/interpretativo apresentamos a seguir.

4. “Os trilhos são como os rios, os trens como as águas [...]”¹⁰”

Direcionar nossos olhos para as músicas de Paulo Simões e parceiros é, para nós, nostálgico ao mesmo tempo que emergente. Músicas que, com o balançar dos sentidos

¹⁰ Trecho retirado do curta metragem “Enquanto esse velho trem...” ENQUANTO esse velho trem.... Direção de Flávio Faccioni. Produção de Benício Junior. Música: Lagos - Raphael Vital. Três Lagoas: Djr Audiovisual, 2021. (18 min.), color. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CrG3TupEP6g>. Acesso em: 26 abr. 2021.

no ritmo do trem, nos levam a uma memória discursiva e afetiva de nossas próprias existências. Fomos e somos constituídos pelos trilhos e pelas viagens narradas ou vividas. Portanto, fazer este gesto analítico/interpretativo dos sentidos exige estar em posse do bilhete que nos autoriza participar desta viagem pela história e pela memória para que, assim, possamos ser atravessados pelos efeitos de sentido do hoje.

A canção *Trem do Pantanal*, de Geraldo Roca e Paulo Simões, será desestabilizada a fim de buscar sentidos outros atrelados à história e memória da década de 1970, escapando das recepções que os ouvintes constroem ao ouvir a música, que, em geral, é afetada pelas lembranças da natureza exuberante do Pantanal e afetividade em relação ao trem. Neste sentido, dividimos a canção em três partes: 1ª estrofe, 2ª estrofe e 3ª estrofe. A seguir, apresentamos a canção conforme consta no livro “Sonhos Guaranis: a poesia de Paulo Simões” (NUHA, 2016).

Trem do Pantanal

Geraldo Roca e Paulo Simões

(1ª estrofe)

Enquanto esse velho trem atravessa o Pantanal
As estrelas do cruzeiro fazem um sinal
De que esse é o melhor caminho
Pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra

(2ª estrofe)

Enquanto esse velho trem atravessa o Pantanal
O povo lá em casa espera que eu mande um postal
Dizendo que eu estou muito bem e vivo
Rumo a Santa Cruz de la Sierra

(3ª estrofe)

Enquanto esse velho trem atravessa o Pantanal
Só meu coração está batendo desigual
Ele agora sabe que o medo viaja também

Sobre todos os trilhos da Terra
Rumo a Santa Cruz de la Sierra

Procuramos, nas páginas anteriores deste texto, rememorar os aspectos sociais, culturais e econômicos presentes na década de composição da canção *Trem do Pantanal*. A escritura que tecemos serve para construir as condições de produção dos enunciados da canção em análise. Mas qual a relação entre a composição e o momento sócio-histórico vivenciados pelos compositores? Os sujeitos-compositores, (sobre)viventes de uma sociedade marcada pela ditadura, caminham sobre trilhos rígidos e com regras. Não era permitido sair dos trilhos, nem tomar rumos que fossem divergentes dos interesses do maquinista. É o maquinista, neste sentido, que conduz a vida de todos os passageiros, semelhante a um ditador em período ditatorial.

Entretanto, em busca de novas direções e por meio da heterogeneidade da linguagem (CORACINI, 2014), Geraldo Roca e Paulo Simões fazem uma construção poética/musical que possibilita a subjetividade entre os sujeitos e a dispersão das regularidades enunciativas que exige o poder político ditatorial – arquivo¹¹. Sair dos trilhos permitidos pelo arquivo é, para nós, uma maneira de resistência e, sobretudo, de desejo de liberdade. Ressaltamos que a canção *Trem do Pantanal* é um grito de liberdade em meio a tantos silenciamentos impostos aos sujeitos. Entre paisagens, trilhos, ferroviários, passageiros, [...], os compositores, exortam a busca pela liberdade nos versos de *Trem do Pantanal*, denunciada pelo não-dito¹².

A liberdade que salta dos acordes e das vozes é, em nosso gesto interpretativo, um grito velado contra as

¹¹ Noção de Foucault (2017).

¹² Noção de Pêcheux (2002).

amarras da ditadura. Emerge-nos este efeito de sentido na 1ª estrofe, em que é enunciado *mais um fugitivo da guerra*. Uma guerra marcada pelo AI-5 e por todas as sanções ditatoriais impostas aos brasileiros. Neste momento de guerra e restrições das manifestações ideológicas, o trem parece ser a única opção para os que querem fugir das grades que limitam a transição e a expressão individual de cada sujeito. O trem, neste sentido, soa-nos como um território de liberdade, que leva ao outro lugar. Um espaço onde não haja repressão, uma transterritorialidade necessária (HAESBAERT; MONDARDO, 2010).

O efeito de sentido de liberdade emerge, sobretudo, diante da construção enunciativa *enquanto esse velho trem, atravessa o pantanal junto com a de que esse é o melhor caminho pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra*. Observamos que o sujeito-*passageiro* se sente distante da guerra, já que expressa distanciamento ao enunciar o item lexical *enquanto*. Dentro do vagão, sente-se protegido e um *fugitivo* liberto de todo um momento histórico-social vivenciado por sua geração. A juventude, impulsionada pelo desejo de liberdade e pelas palpitações juvenis, dissipa-se rumo ao místico – como se seguissem ideais do mito da Terra sem Males¹³.

A travessia do pantanal, conforme enuncia em *atravessa o pantanal*, anuncia a escolha feita pelo sujeito de trilhar para o oeste em busca de liberdade, assim como os libertadores sul-americanos (San Martín e Simón Bolívar) apontavam em direção ao oeste. Cruzar o pantanal, também, propicia exortar a beleza da fauna e da flora presentes no bioma pantaneiro. Voos de tuiuiús que apresentam, aos que não podem, o voo de liberdade. Apreciar a beleza do pantanal, em um bioma, naquele

¹³ Mito Guarani (RAMOS, 1994).

momento, quase intocado pelo homem aguça o desejo de liberdade dos sujeitos que serpenteiam por entre trilhos.

O território seguro, em nosso gesto interpretativo, é o trem. Um território que constitui o sujeito-*fugitivo*-(*in*)*liberto* e que representa segurança. Carro forte que caminha rumo a *Santa Cruz de la Sierra* e, depois, à Machu Picchu, conforme nos narrou Paulo Simões. O destino é a fonte da liberdade, a cidade perdida do Incas. Espaço místico que aflora o desejo da juventude da época e que motivava as vazões da água que serpenteia a vida em busca de liberdade.

O medo ronda os corações dos familiares daqueles que lutam pela liberdade, sejam fugitivos de guerras ou presos políticos. Ambos lutam por seus ideais e pelo direito de expressão livre. Neste contexto, *o povo lá em casa espera que eu mande um postal* denuncia preocupação das famílias em relação aos que seguem caminhos distintos dos ordenados pelos poderes políticos e, além disso, uma apreensão em relação a situação política da Bolívia e do Peru.

Em *dizendo que eu estou muito bem e vivo* emerge o efeito de sentido de desejo, por parte da família, de notícias dos entes que traçavam rotas em busca de (*in*) completude. Esse enunciado nos faz (*re*) lembrar, ao mesmo tempo que esquecer, todas as ações realizadas pelo DOPS durante os anos silenciosos da ditadura. Sequestros, torturas, assassinatos, ocultação de vítimas e entre outras atrocidades que, até hoje, não se têm notícias. Sujeitos que, assim como os compositores, foram em busca de liberdade, mas só encontraram sujeição, sofrimento e, em grande parte dos casos, o sono profundo rumo à liberdade eterna. O momento histórico-social motiva e conduz a enunciação do trecho *o povo lá em casa espera que eu mande um postal, dizendo que eu estou muito bem e vivo*, construção enunciativa que é motivada pelas condições de produção

escritas neste texto, marcadas, principalmente, pelas amarras da ditadura.

Alcançar a liberdade não parece um objetivo tão fácil para quem foge de suas prisões. A fuga é complexa e exige habilidade dos que se escondem dos poderes ditatoriais. O sujeito-*fugitivo-(in)liberto*, dentro do território de liberdade – trem, tem medo de toda exterioridade e, por isso, *só meu coração está batendo desigual* pulsa ansioso pela liberdade ao se dirigir à *Santa Cruz de la Sierra* e, depois, à cidade Perdida dos Incas.

Sobre todos os trilhos terra o sujeito sabe que o medo *viaja também*, já que ele impulsiona o desejo pelo voo livre. Sobre os trilhos, no vagão, o sujeito se vê seguro e rumo a sua liberdade tão desejada. Contudo, há o medo que ronda seu coração. Medo de ser reprimido e sofrer por lutar por aquilo que mais lhe impulsiona, o trilhar livre pelos trilhos de toda a terra.

Trilhos que levam à estação da liberdade

O trem é um território/transterritorial movente que leva fugitivos das guerras aos livramentos. Território que constitui e atravessa os corpos dos compositores de *Trem do Pantanal*. Geraldo Roca e Paulo Simões, jovens motivados pelas forças da época – da juventude, do desejo pela liberdade de expressão – exortam, por meio da música, seus manifestos. Sentidos que emergem ao escavar as condições de produção de *Trem do Pantanal*.

Entre os trilhos, medos e desejos, Geraldo Roca e Paulo Simões compõem o hino não oficial de Mato Grosso do Sul e eternizam o trem da Noroeste do Brasil, estrada de ferro que alavancou o crescimento do estado. Por meio do trem, os sujeitos-*fugitivos* trilham seus caminhos rumo à libertação das amarras políticas e se constituem do trem enquanto território – espaço do movimento e da liberdade.

Referências

AMARILHA, Carlos Magno Mieres. A criação de Mato Grosso do Sul no contexto da Ditadura Militar. *Jornal Dourados News*, em outubro de 2012. Disponível em: <https://www.douradosnews.com.br/dourados/a-criacao-de-mato-grosso-do-sul-no-contexto-da-ditadura-militar/462500/>. Acesso em fevereiro de 2021.

ARARAKAKI, Suzana. *As implicações do golpe civil-militar no sul de Mato Grosso: apoio civil, autoritarismo e repressão (1964 – 1969)*. 2015. 213p. Tese. (Doutorado em História) - PPGH/FCH/UFGD - Dourados/MS.

_____. Notas sobre a ditadura militar no sul de Mato Grosso: ação, reação e repressão. *Revista Eletrônica História em Reflexão*: Vol. 8 n. 15 – UFGD – Dourados, jan/jun – 2014.

_____. *Ditadura militar em Mato Grosso do Sul: história e historiografia*. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1308167906_ARQUIVO_XXVIAnpuhSUZAN AARAKAKIartigo.pdf. 2011. Acesso em fevereiro de 2021.

BIASOTTO, Wilson Valentim. Prá quem fica a seriema? *O progresso*, Dourados, 10 de maio, de 1999, p. 02.

BOAVENTURA, José. Rio dos Tuiuiús. Intérprete: Boaventura. In: *Bles e Sonhos no Rio dos Tuiuiús*. Manaus. Lei de Incentivo à Cultura. 2002. Faixa 16.

CORACINI, Maria. José. Entre a memória e o esquecimento: fragmentos de uma história de vida. In: GHIRALDELO, C. M. *Nas malhas do discurso: memória, imaginário e subjetividade*. Campinas: Pontes Editores, 2011. p. 23-74.

DORSA, Arlinda Cantero Uma visão intertextual e interdiscursiva do trem do pantanal. *InterMeio: revista do Programa de Pós-Graduação em Educação*, Campo Grande, MS, v.15, n.30, p.233-247, jul./dez. 2009.

ENQUANTO esse velho trem.... Direção de Flávio Faccioni. Produção de Benício Junior. Música: Lagos - Raphael Vital. Três Lagoas: Djr Audiovisual, 2021. (18 min.), color.

Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CrG3TupEP6g>. Acesso em: 26 abr. 2021.

FOUCAULT, Michel. *A arqueologia do saber*. Tradução de Luiz Felipe Baeta Neves. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2017.

GHIRARDELLO, Nilson. *A companhia estrada de ferro Noroeste do Brasil*. São Paulo: Editora UNESP, 2002. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/z3/pdf/ghirardello-9788539302420-02.pdf>

GUIZZO, José Octávio. *A moderna música popular urbana de Mato Grosso do Sul*. 2. ed. Campo Grande: UFMS, 2012.

HAESBAERT, Rogério; MONDARDO, Marcos. Transterritorialidade e antropofagia: territorialidades de trânsito numa perspectiva brasileiro-latino-americana. *Revista Geographia*. v. 12 n. 24 (2010).

HAESBAERT, Rogério; BRUCE, Glauco. A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari. *GEOgraphia*, v. 4, n. 7, p. 7-22, 2002.

LIMA, Danilo Pereira. *Legalidade e Autoritarismo: o Papel dos Juristas na Consolidação da Ditadura Militar de 1964*. Pituba: Editora Juspodivm, 2018.

NUAH, Danilo Jap. *Sonhos guaranis: a poesia de Paulo Simões*. Campo Grande: UFMS, 2016

OLIVEIRA, Nathalia Capellini Carvalho de. A grande aceleração e a construção de barragens hidrelétricas no Brasil. *Varia História*, v. 34, n. 65, p. 315-346, 2018.

PÊCHEUX, Michel. *O discurso: estrutura ou acontecimento*. Tradução de Eni Puccinelli Orlandi. 7. ed. Campinas: Pontes, 2002.

RAMOS, Acilda Rita. *Sociedades indígenas*. São Paulo: Editora Ática, 1994.

SILVA, Daniel Neves. *O que foi o AI-5?* Disponível em: <https://brasilescola.uol.com.br/o-que-e/historia/o-que-foi-ai-5.htm>

TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. Algumas considerações sobre a Ferrovia Noroeste do Brasil:

migração e ocupação em Campo Grande mt/ms (1905-1940). *Revista Métis: História e Cultura*. V. 14, nº 27, 2015, p. 233-51. Disponível em [http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/3181#:~:text=Os%20trilhos%20\(re\)significaram%20a,ideias%20informa%C3%A7%C3%B5es%2C%20e%20principalmente%20pessoas](http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/3181#:~:text=Os%20trilhos%20(re)significaram%20a,ideias%20informa%C3%A7%C3%B5es%2C%20e%20principalmente%20pessoas).

Sobre as autoras e os autores

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Licenciado, mestre e doutor em História. Professor universitário desde 1985. Docente do Programa de Pós-graduação em História da UFGD desde 2000. Publicou em livro seus trabalhos de mestrado e doutorado: “*As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, 1904-1908* (1997)”; “*Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século XX* (2004)”. Página no Researchgate: https://www.researchgate.net/profile/Paulo_Queiroz2. Contato: prcqueiroz@uol.com.br

Vitor Wagner Neto de Oliveira

Graduado em História, licenciatura, na UFMS campus de Corumbá, em 1997. Mestrado em História pela PUC/RS em 2000 e doutorado em História Social do Trabalho pela UNICAMP em 2006. Pós-doutorado em Ciências Humanas e Sociais pela UBA/Argentina em 2019. Professor associado da UFMS, campus Três Lagoas, onde coordena o Núcleo de Documentação Histórica Honório de Souza Carneiro e ministra as disciplinas de História do Brasil Contemporâneo e História da América Independente. Pesquisa e orienta pesquisas com temas relacionados à história social do trabalho, Bacia do Prata, transnacionalidade e história regional. Contato: vitor.oliveira@ufms.br

Ananda Soares Rosa

Mestra em Arquitetura e Urbanismo pela FAAC/UNESP, campus Bauru. Foi bolsista de Mestrado CAPES de 2018 a 2020 com o trabalho “*A formação urbana de Três Lagoas (MS): o ideário de uma "cidade portal" e os conflitos da terra*”.

Arquiteta e Urbanista pela FCT/UNESP, Campus Presidente Prudente. É docente nos cursos de Arquitetura e Urbanismo da UniToledo Araçatuba e da Fundação Educacional de Fernandópolis. Contato: anandasrosa@hotmail.com

Nilson Ghirardello

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela FAU/USP (1999), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela EESC/USP (1992) e graduado pela PUCAMP (1983). Secretário de Planejamento da Prefeitura Municipal de Bauru (gestão 2021/24). Professor do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAAC/UNESP, campus de Bauru. Possui experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, pesquisando e orientando, principalmente, temas relacionados à História da Cidade, História da Arquitetura e Patrimônio Histórico, com ênfase nas cidades do centro oeste e oeste paulista. É autor, colaborador e organizador de livros, bem como elaborou artigos apresentados em periódicos e eventos nacionais e internacionais. Pesquisador Principal de Projeto Edital FAPESP/CONDEPHAAT (2011/2013). Conselheiro, por duas vezes, no CONDEPHAAT, Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico e Arqueológico do Estado de SP. Conselheiro da FUNDUNESP e da Editora da UNESP. Atual Conselheiro do CAU/SP. Contato: nilson.ghirardello@unesp.br

Joana Prado Medeiros

Professora de História, graduada em Licenciatura em História pela UFMS (1992), Especialista em História pela UFMS (1998), Mestra em História pela UFMS (2001), Doutoranda na área de História na UNESP, campus Assis. Atuou como professora no curso de História da UFMS e também no curso de História da UEMS. Desde 2003 faz

parte do quadro docente da UNIGRAN. Contato: pradomedeiros@hotmail.com

Fabrício Tetsuya Parreira Ono

Fabrício T. P. Ono é três-lagoense, nasceu e foi criado até os 10 anos de idade nas imediações da Praça da Bandeira e da estação ferroviária da cidade. Iniciou seus estudos na Recanto Infantil Peter Pan, depois passou pela escola municipal H. Alonso Gonzalez, a escola estadual Fernando Correa e N.A.V.E. Objetivo. Graduiu-se em Direito na primeira e única turma do curso oferecido pela UEMS em Três Lagoas, licenciou-se em Letras pela UNIDERP. Doutor em Letras pela USP, mestre em Estudos Linguísticos pela UNESP, especialista em Língua Inglesa pela USJT. Foi professor de diversos cursos de idiomas, escolas, faculdades e, atualmente, é professor do curso de Letras Inglês da UFMS/CPTL. Contato: fabricio.ono@ufms.br

Alan Silus

Atua no Ensino Superior nas atividades de Docência e Gestão Institucional. É editor da Revista Brasileira de Educação, Cultura e Linguagem (RBECL/UEMS). Membro do Grupo de Estudos Bakhtinianos ATOS/UFF. Pesquisa temáticas relacionadas à Literatura e Música Sul-Mato-Grossense com aporte da Análise Dialógica do Discurso e da Semiótica da Cultura. Contato: alan.silus.cruz@gmail.com

Maria Leda Pinto

Doutora em Letras (Filologia e Língua Portuguesa) pela USP e Docente Sênior dos Programas de Pós-graduação em Letras, Mestrado Acadêmico (PPGLETRAS) e Mestrado Profissional (PROFLETRAS) da UEMS, Campo Grande. Contato: marialedapinto25@gmail.com

Terezinha Bazé de Lima

Graduada em Pedagogia pela UFMS, Mestrado em Educação pela UFMS, Doutorado em Educação pela UNICAMP, professora aposentada da UFMS, professora titular da UNIGRAN/EAD. Membro do Grupo Gestor do Fórum de Educação Infantil Costa Leste, Diretora do eixo Educação da Associação Integra Costa Leste, Membro pesquisador do Grupo de Estudos e Pesquisas em Linguagem, Educação e Infância – Teoria Histórico Cultural/GEPLEI-THC/CNPq e Avaliadora Institucional e de Curso do Banco de Avaliadores do (BASIS) no INEP/MEC. Contato: bazelima@unigran.br

Moacir Saturnino de Lacerda

Engenheiro, Administrador, Compositor, Produtor e Pesquisador Cultural. Apaixonado pelo Pantanal e por Porto Esperança. Fundador e Presidente da “*Casa de Cultura Memória Pantanal*” e Fundador do “*Grupo ACABA – Canta Dores do Pantanal*”. Desde 2021 é associado ao Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. Contato: moacirlacerda777@hotmail.com

Maria das Graças Duarte Mougnot

Filha de sul-mato-grossenses, residiu no Rio de Janeiro, parte dos anos 70 e 80. Formada em Ciências Contábeis, com especialização em Contabilidade Pública. Exerceu, por quase 20 anos, sua profissão no Tribunal de Justiça de MS, onde se aposentou. Tem curso completo do idioma espanhol e estuda francês. Seu hobby é fotografar a natureza e os patrimônios históricos dos diversos lugares. Contato: g.mougnot1@gmail.com

Claudete Cameschi de Souza

Filha e sobrinha de ferroviários, cresceu nos trilhos da Noroeste do Brasil. Mestre e Doutora em Educação pela

UNESP, campus Marília. Professora dos cursos de graduação, mestrado e doutorado em Letras da UFMS, campus de Três Lagoas. Desenvolve pesquisas na área de diversidade, cultura, surdez, comunidades tradicionais, música, questões identitárias e violências. Contato: claudete.souza@ufms.br

Flávio Zancheta Faccioni

Graduado (2017) e Mestre (2020) em Letras pela UFMS. Dedicar-se aos estudos dos povos originários, da cultura e da música sul-mato-grossense, sobretudo às canções de Almir Sater, Geraldo Espíndola e Paulo Simões. Atualmente, é doutorando em Letras pela UFMS e estuda a poesia/música do cantor e compositor Paulo Simões (Poeta dos trilhos) – pesquisa financiada pela FUNDECT/MS. Contato: flavio.faccioni@ufms.br

REALIZAÇÃO

TRILHOS CULTURAIS DE MOS

FINANCIAMENTO



LEI
ALDIR BLANC
DE EMERGÊNCIA CULTURAL
TRÊS LAGOAS



**PÁTRIA AMADA
BRASIL**
GOVERNO FEDERAL

APOIO



**UNIVERSIDADE FEDERAL
DE MATO GROSSO DO SUL**

Fundect

Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino,
Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul

MARRUA
ARTE E CULTURA



ISBN 978-65-5869-347-5

