

A OPERAÇÃO DA LINHA

O funcionamento definitivo da EFNOB em MS deu-se em várias etapas ao longo de aproximadamente 40 anos de projetos e construções.

A linha-tronco começou a ser construída em 1912 em duas frentes: uma, saindo de Porto Esperança (margem esquerda do rio Paraguai) em direção a Pedro Celestino e outra, em sentido oposto, de Jupiá (margem direita do rio Paraná) a Água Clara. As duas frentes se encontraram em 1914 no município de Campo Grande, na estação não à toa denominada como "Ligação".

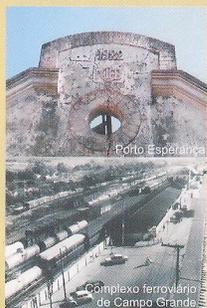
A chegada dos trilhos até Corumbá e a fronteira boliviana foi alvo de intensos debates, visto que o ponto terminal da linha-tronco era em Porto Esperança. Com a evolução das relações diplomáticas entre o Brasil e aquele país, aceleradas pela Guerra do Chaco (1932-1935) entre Bolívia e Paraguai, o projeto avançou e a necessária ponte para cruzar o rio Paraguai foi construída entre 1938 e 1945. A linha seguiu em implantação até alcançar Corumbá e a Bolívia, o que se deu em 1952.

Por sua vez, um ramal que atingisse a fronteira com o Paraguai também foi alvo de discussões por sucessivas administrações da EFNOB. Sua implementação se deu em nove anos, saindo de Indubrasil (em Campo Grande), atingindo Maracaju em 1944, Dourados (estação de Itahum) em 1949 e Ponta Porã em 1953.



O trem descendo a serra da Maracaju

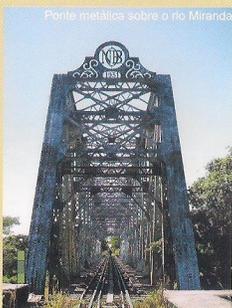
Acervo Museu Ferroviário de Bauru/SP



Acervo IPHAN/MS

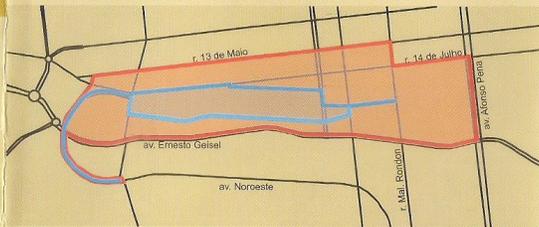


Acervo IPHAN/MS



Ponte metálica sobre o rio Miranda

Complexo da EFNOB/RFSA em Campo Grande/MS: Patrimônio Cultural Brasileiro



Conjunto tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional); em azul, área de tombamento, em vermelho, área de entorno

SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN EM MATO GROSSO DO SUL

R. General Mello, 23 - CENTRO
CEP 79002-241 - Campo Grande/MS
Tel. (67) 3382-5921
<http://www.iphan.gov.br>
email: 18sr@iphan.gov.br

ESCRITÓRIO TÉCNICO II - CORUMBÁ

R. Manoel Cavassa, s/n - Beira Rio
CEP 79300-000 - Corumbá/MS
Tel. (67) 3232-2701
email: escritorio.corumba@iphan.gov.br

apoio:



realização:



Ministério da Cultura



Patrimônio
Cultural
Ferroviário
em
Mato Grosso
do Sul

AS ORIGENS DA E.F.N.O.B.

No final do Século XIX a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870) ainda era recente na memória brasileira, especialmente quanto ao isolamento geográfico do antigo Mato Grosso - cuja região sul foi palco de invasões e batalhas. Do Rio de Janeiro a Cuiabá, por exemplo, demoravam-se meses de navegação, passando por territórios argentino e paraguaio. Era urgente a solução, e ela incluía a ferrovia.

Desde o fim da Guerra debatia-se o traçado ferroviário entre Mato Grosso e o litoral, se por São João del Rey, por Coxim ou Uberaba. Após inúmeras modificações surgia a Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil (EFNOB), de Bauru/SP a Corumbá, passando por Campo Grande.

Vários motivos explicam as mudanças: chegar à fronteira com Bolívia e Paraguai e possibilitar uma ferrovia transcontinental, equilibrando a geopolítica com a Argentina; integrar Mato Grosso à economia paulista; garantir a presença do Estado numa região sacudida por disputas armadas entre oligarquias regionais.

Ao ser implantada, a EFNOB mudou o eixo econômico do sistema fluvial Cuiabá-Corumbá-Rio de Janeiro para o ferroviário Campo Grande-Bauru-São Paulo e promoveu o incremento urbano e social de cidades como Aquidauana, Miranda, Três Lagoas e, como não poderia deixar de ser, a capital de MS, Campo Grande.



F. Azevedo. Um trem corre para o Oeste

A CULTURA NOS TRILHOS

No começo do Século XX o Brasil vivia um processo dinâmico de entrada de imigrantes e abertura de frentes de trabalho, principalmente nas regiões pouco povoadas do Centro-Oeste, em que a ferrovia teve papel fundamental e, em Mato Grosso do Sul, decisiva.

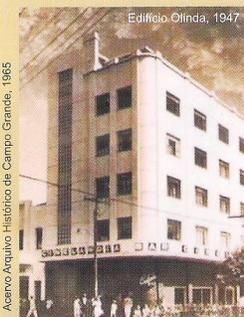
Japoneses, libaneses, sírios, paraguaios, espanhóis, portugueses, italianos, dentre outros, além de brasileiros de outras regiões, comporiam as sociedades em formação, influenciariam na construção de novas cidades e fariam circular referências culturais as mais diversas.



Junto com os imigrantes, desciam dos trens novos materiais de construção, mão-de-obra diferenciada e especializada e novas concepções arquitetônicas, que transformaram radicalmente a paisagem daquelas pequenas cidades. Surgiam edificações nos estilos do Eclétismo e Art Decó, concretizadas em usos até então inéditos – estações ferroviárias, edifícios, hotéis, cinemas, teatros e lojas de departamentos.

Vinham também com os trens novos ingredientes, saberes e modos de fazer, mesclando hábitos e tomando, por exemplo, sopa paraguaia, sobá e tereré, pratos da mesma mesa em grande parte do Estado.

Enfim, o trem permitiu a catalisação de uma cultura distinta e que até hoje progressivamente se diferencia em direção à construção da identidade sul-mato-grossense.



Arquivo Histórico de Campo Grande, 1965

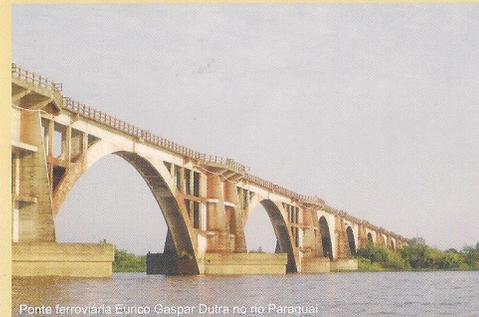
NOVOS RUMOS

O patrimônio representado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/Rede Ferroviária Federal S.A. (EFNOB/RFFSA) em Mato Grosso do Sul passa hoje por uma importante etapa.

O IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), por meio de sua Superintendência Estadual, vem trabalhando na identificação, recuperação e reconhecimento dos remanescentes construídos da antiga EFNOB, por meio de levantamentos métrico-arquitetônicos, inventários, obras de recuperação e ações de preservação.

Recentemente a Superintendência concluiu a restauração de um antigo escritório da RFFSA/EFNOB em Campo Grande, o qual será utilizado como sua sede própria. Também vêm sendo desenvolvidas ações de tombamento federal, nas quais se incluem o complexo ferroviário de Campo Grande e a ponte ferroviária "Eurico Gaspar Dutra", sobre o rio Paraguai, localizada em Porto Esperança, Corumbá.

Somam-se a este quadro a ação do Governo do Estado, que vem buscando consolidar o trem turístico "Trem do Pantanal" – projeto que complementa a ação preservacionista, uma vez que possibilita o retorno do uso original das instalações ferroviárias; as restaurações executadas pela Prefeitura de Campo Grande em duas edificações do complexo ferroviário naquela cidade; e também os efeitos da Lei Federal nº. 11.483/2007 (sobre o processo de inventariança da extinta RFFSA), que estabelece que o IPHAN deve zelar pela preservação dos bens móveis e imóveis da RFFSA que sejam portadores de valor cultural.



Ponte ferroviária Eurico Gaspar Dutra no rio Paraguai

Fabio Guimarães Rolim - IPHAN/MS

