

**MARIA MADALENA DIB MEREB GRECO**

**RESSIGNIFICAÇÃO DO CONJUNTO DA ANTIGA ESTRADA  
DE FERRO NOROESTE DO BRASIL/REDE FERROVIÁRIA  
FEDERAL E RETERRITORIALIZAÇÃO DA VILA  
FERROVIÁRIA EM CAMPO GRANDE - MS**



**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL  
MESTRADO / DOUTORADO  
CAMPO GRANDE - MS  
2020**

**MARIA MADALENA DIB MEREB GRECO**

**RESSIGNIFICAÇÃO DO CONJUNTO DA ANTIGA ESTRADA  
DE FERRO NOROESTE DO BRASIL/REDE FERROVIÁRIA  
FEDERAL E RETERRITORIALIZAÇÃO DA VILA  
FERROVIÁRIA EM CAMPO GRANDE - MS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Local, da Universidade Católica Dom Bosco, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Local, sob a orientação da Professora Doutora Maria Augusta de Castilho.

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

**UNIVERSIDADE CATÓLICA DOM BOSCO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO LOCAL  
MESTRADO / DOUTORADO  
CAMPO GRANDE - MS  
2020**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
 Universidade Católica Dom Bosco  
 Bibliotecária Mourânise de Moura Viana - CRB-1 3360

G791r Greco, Maria Madalena Dib Mereb  
 Ressignificação do conjunto da antiga estrada de ferro  
 Noroeste do Brasil/Rede Ferroviária Federal e reterritorialização  
 da Vila Ferroviária em Campo Grande - MS/ Maria Madalena  
 Dib Mereb Greco; sob orientação Profa. Drª Maria  
 Augusta de Castilho.-- Campo Grande, MS : 2020.  
 76 p. : il. ;  
 Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local) -  
 Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande-MS,  
 Ano 2020  
 Bibliografia: p. 73 -76  
 1. Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil -  
 Privatização - Aspectos sociais. 2. Ferroviários -  
 Campo Grande (MS) - Aspectos sociais. 3. Vila Ferroviária,  
 Campo Grande-MS. I.Castilho, Maria Augusta de. II.  
 Título.

CDD: Ed. 21 -- 385.09

## FOLHA DE APROVAÇÃO

**Título:** “Ressignificação do conjunto da antiga Estrada de Ferro Noreste do Brasil/Rede Ferroviária federal e reterritorialização da Vila Ferroviária em Campo Grande-MS”.

**Área de concentração:** Desenvolvimento Local em Contexto de Territorialidades.

**Linha de Pesquisa:** Cultura, Identidade e Diversidade na Dinâmica Territorial.  
Dissertação submetida à Comissão Examinadora designada pelo Conselho do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local – Mestrado Acadêmico da Universidade Católica Dom Bosco, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Local.

**Exame de Defesa aprovado em: 30/07/2020**

### BANCA EXAMINADORA



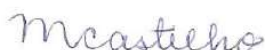
---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Augusta de Castilho**  
**Universidade Católica Dom Bosco**



---

**Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Dolores Pereira Ribeiro Coutinho**  
**Universidade Católica Dom Bosco**



---

**Prof. Dr. Valmir Batista Corrêa**  
**Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul**

## **AGRADECIMENTOS**

Ao nosso Pai Eterno, criador de todas as criaturas a quem dou testemunho do Seu amor por essa Sua filha, pelas maravilhas que fez em minha vida, gratidão!

A Dona Cláudia, minha mãe, uma mulher analfabeta, dotada de imensa sabedoria, que sempre nos incentivou a estudar, ter humildade para reaprender e coração generoso para agradecer, gratidão!

Ao Tio Geraldo, pela paciência e profunda espiritualidade, por nos ensinar a imensidão da Divina Obra que é o universo e respeitá-la, sempre nos ensinou que a Lei Cósmica se cumpre, gratidão!

Aos meus irmãos - Rodolfo e Anette, minhas referências nos estudos, por cuidarem tanto de mim com amor irrestrito, gratidão!

Ao meu esposo, Fernando Cosmo Greco, companheiro de quarenta anos de convivência, por ser meu parceiro nessa trajetória de vida familiar e acadêmica, ter-me apresentado o mundo da ferrovia e pelo pai presente na vida dos nossos filhos, Gratidão!

Aos meus filhos, Ricardo, Maria Fernanda e Benjamin Miguel, pelo companheirismo, incentivo e razão principal de todas as minhas ações e realizações, gratidão

Aos meus netos - Theo e Chloe - amor incondicional.

Ao meu genro e minha nora, Eli e Pauline, pela compreensão nas ausências, gratidão

Ao meu cunhado, Lourenço Calhau pelas longas horas de conversa sobre a ferrovia, gratidão!

A minha orientadora Maria Augusta, com quem, desde a licenciatura, nunca perdi o contato. Mestra generosa, tem incentivado e apoiando todas as iniciativas acadêmicas e literárias que empreendi, corrigindo meus erros e apoiando meus acertos. Faltando-me palavras para expressar minha gratidão, fica então algo simples e completo - muito obrigada, Professora Maria Augusta!

À professora Dolores Ribeiro, minha orientadora na licenciatura em História, pós-graduação, e agora, fazendo parte da Banca, minha gratidão pelos seus ensinamentos e ombro generoso para todas as horas difíceis.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local, minha admiração e respeito, pela capacidade, generosidade com que encaminham seus alunos, e os apaixonam por suas disciplinas e empenho no avanço de cada um deles nos seus propósitos, gratidão!

Aos meus colegas de curso pela acolhida, incentivo e grande generosidade em compartilhar seus conhecimentos, gratidão!

Aos ferroviários presentes ou que já se despediram deste plano de vida, por me receberem de maneira afetuosa e generosa em seu meio, por me ensinarem sobre o mundo dos trens e trilhos, gratidão!

Aos entrevistados que me deram muitas horas de boa conversa, troca de experiência e ensinamentos sobre a ferrovia. Aos que nas rodas de conversa faziam-me viajar por caminhos inesquecíveis sobre trilhos, gratidão!

Aos presidentes do IHGMS, Paulo Eduardo Cabral e Valmir Batista Corrêa, por terem disponibilizado o tempo necessário aos meus estudos; aos professores e confrades, Arnaldo Menecozi, Ângela A. Laurino, Lúcia Salsa Corrêa e Maria Christina F. Santos por tantas contribuições na pesquisa, gratidão!

A minha primeira casa acadêmica superior, UCDB, minha gratidão e orgulho por pertencer a essa família Salesiana, e por todos os valores que nela aprendi. Minha gratidão aos funcionários da Pós-graduação, em especial a eficiente e paciente Tatiane da Silva Machado.

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) por tornar possível financeiramente à concretização dos meus estudos através da bolsa para mestrado acadêmico.

Por todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram nesse processo de aprendizagem e capacitação para adquirir o título de Mestre, minha gratidão!

*Até que os leões inventem as suas próprias histórias, os caçadores serão sempre os heróis das narrativas de caça - provérbio africano.*

GRECO, Maria Madalena Dib Mereb. **Ressignificação do Conjunto da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/Rede Ferroviária Federal e reterritorialização da Vila Ferroviária em Campo Grande - MS.** 2020. 76 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Local) - Universidade Católica Dom Bosco - UCDB, Campo Grande, 2020.

## **RESUMO**

O objetivo desta pesquisa é identificar, no contexto atual a ocupação da esplanada ferroviária em Campo Grande - MS, com interferências exógenas às práticas de uso a que foi primeiramente destinada, à de moradias para funcionários da NOB/RFFSA e como estas alterações têm sido assimiladas pelos ocupantes das casas. Para o encaminhamento desta pesquisa adotou-se o método dedutivo e a busca em referenciais teóricos e documentais, bem como a presença do pesquisador como observador, em conversas informais aplicação de questionário aberto e fechado, sempre procurando inserir o objeto da pesquisa em seu contexto. No discurso de resistência pôde ser percebido, em várias situações, como o processo de privatização da ferrovia RFFSA concretizava-se e como estas ações afetavam o cotidiano dos moradores. Foi também detectada a presença e a necessidade de alguns mecanismos de representação dos moradores, que ficaram sem a tutela da ferrovia, que por aproximadamente oito décadas, cuidou de todos os detalhes do cotidiano da Vila e, como o Sindicato dos Trabalhadores na Ferrovia e as Associações de Moradores passaram a ser a voz dessa população. A pesquisa trouxe, ainda, dados que permitiram verificar nas narrativas os discursos de pertencimento pelo espaço da Vila dos Ferroviários em Campo Grande - MS e como se articulam os moradores para manter seu vínculo nele.

**Palavras-chave:** Vila dos Ferroviários. Reterritorialização. Resistência. Desenvolvimento Local.



GRECO, Maria Madalena Dib Mereb. **Reassignment of the Set of the former Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/Rede Ferroviária Federal re-territorialization of Vila Ferroviária in Campo Grande - MS**. 2020. 76 f. Dissertation (Master in Local Development) - Universidade Católica Dom Bosco - UCDB, Campo Grande, 2020.

## **ABSTRACT**

The objective of this research is to identify in the current context the occupation of the railway esplanade in Campo Grande city, Mato Grosso do Sul state, Brazil- with exogenous interferences to the usage practices to which it was first intended, to the Noroeste do Brasil – NOB/Rede Ferroviária Federal-RFFSA employees' housing and how these changes have been assimilated by the occupants of the houses. For the purpose of conducting this research, the deductive method and the search for theoretical and documentary references were adopted, as well as the presence of the researcher as an observer, in informal conversation application of an open and closed questionnaire, always trying to insert the research object in his context. In the resistance discourse, it can be perceived in several situations, as the privatization process of the RFFSA railroad materialized and how these actions affected the daily lives of residents. It was also detected the presence and the need for some mechanisms of representation of the residents, who were left without the support of the railway, which for approximately eight decades, took care of all the details of the daily life of the Vila and, like the Sindicato dos Trabalhadores na Ferrovia e as Associação de Moradores became the voice of this population. The research also brought data that allowed verifying in the narratives the speeches of belonging through the Vila dos Ferroviários space in Campo Grande - MS and how the residents articulate themselves to maintain their bond in it.

**Keywords:** Vila dos Ferroviários. Reterritorialization. Resistance. Local Development.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	- Expedição Langsdorff.....	17
Figura 2	- Construção da ferrovia - trem de serviço .....	20
Figura 3	- Ligação das duas frentes de trabalho .....	21
Figura 4	- Acampamento em trecho de curva, com várias casas de madeira em meio à mata.....	21
Figura 5	- Passagem na Rua Antônio Maria Coelho .....	22
Figura 6	- Estação de Bauru.....	22
Figura 7	- Entrada da estação em Campo Grande. À esquerda a primeira casa de alvenaria da Ferrovia, Inspetoria .....	25
Figura 8	- Construção da rotunda/oficinas Campo Grande .....	25
Figura 9	- Construção ramal Campo Grande-Ponta Porã.....	26
Figura 10	- Casa da NOB, transformada em Museu Marechal Cândido Rondon em Araçatuba-SP .....	27
Figura 11	- Hospital Salles Gomes - Bauru .....	28
Figura 12	- Estação Campo Grande.....	29
Figura 13	- Fachada da estação em Campo Grande - 1980 .....	29
Figura 14	- Vista aérea da esplanada em Campo Grande - MS.....	34
Figura 15	- Rua Dr. Ferreira - Complexo Ferroviário .....	34
Figura 16	- Armazém de cargas em construção.....	35
Figura 17	- Caixa d'água em construção e já pronta .....	36
Figura 18	- Fachada de casa na Rua Dr. Ferreira .....	38
Figura 19	- Manchete Jornal de Domingo - Nov.1996 .....	47
Figura 20	- Folder de apresentação do Projeto Trem da Saudade - 1999 .....	48
Figura 21	- Alunos da Escola Álvaro Martins Neto - O Batatinha pintando painel para a terceira edição do Trem da Saudade .....	48
Figura 22	- Informativo de parceria da Associação de Moradores para conclusão do Ensino Médio dos funcionários demitidos .....	50
Figura 23	- Residência em vagões do lastro .....	55
Figura 24	- Morador, ex-ferroviário mostrando medalha recebida por mérito no trabalho .....	55
Figura 25	- Antonio Marques - <i>Toninho Facada</i> .....	60
Figura 26	- Casas na Rua Dr. Ferreira - 1980 - vista parcial .....	65

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Artigos de jornais.....	50
Quadro 2 - Expressões utilizadas na comunicação entre moradores .....	57
Quadro 3 - Entrevistas realizadas com os moradores.....	63

## **LISTA DE SIGLAS**

AMOCOMFER	- Associação de Moradores no Complexo Ferroviário
CGU	- Controladoria Geral da União
DASP	- Departamento Assistência Social de Pessoal
EFNOB	- Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
IHGMS	- Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul
IPHAN	- Instituto do Patrimônio Artístico Nacional
PDI	- Plano de Demissão Incentivada
RFFSA	- Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
SENAI	- Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>1 A FERROVIA NOB - UMA SAGA .....</b>	<b>15</b>
<b>2 A VILA FERROVIÁRIA EM CAMPO GRANDE - UM LUGAR DE RESISTÊNCIA.....</b>	<b>31</b>
<b>2.1 Embasamento teórico.....</b>	<b>32</b>
<b>2.2 Um novo momento.....</b>	<b>37</b>
<b>3 RELAÇÕES DE POLÍTICAS E REFLEXOS .....</b>	<b>45</b>
<b>3.1 Ações de ONGs para proteção da Ferrovia e dos Ferroviários .....</b>	<b>47</b>
<b>4 A VILA DOS FERROVIÁRIOS E AS EXPECTATIVAS DOS ATUAIS MORADORES. ....</b>	<b>60</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>67</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>70</b>

## INTRODUÇÃO

Ao escolher este tema, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a Vila Ferroviária em Campo Grande, o principal desafio foi manter a isenção.

Nasci em uma vila predominantemente de ferroviários em Bauru e deste convívio nasceu uma paixão por trens e trilhos. Moro há 27 anos na Vila dos Ferroviários de Campo Grande. Sou esposa de um ferroviário e ativista da causa de preservação da memória e do patrimônio histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/Rede Ferroviária Federal S/A.

Nesta perspectiva, permanecer isenta apenas observando as rodas de conversas, as entrevistas e consultas dos moradores foi um exercício de aprendizado e muita resignação. Entretanto permanece o engajamento desta autora, como instrumento de suscitar perguntas e desafios na pesquisa e confrontar com suas perspectivas já concebidas com outras de fora.

O tombamento do complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), na sua integralidade (prédios funcionais e operacionais) ocupado por moradores, oriundos ou não da ferrovia, torna abstrusa a sua utilização como elemento de preservação da memória e no turismo histórico.

A inconstância de ações que busquem a manutenção do espaço, a falta de coerência nas políticas públicas para sua utilização coletiva como patrimônio histórico nacional tem ocasionado a distensão entre as relações dos moradores e aqueles que entendem da importância do lugar como um registro da história de uma cidade e do Estado.

O conjunto tombado requer uma integração com a cidade, a utilização responsável dada à fragilidade em que se encontra. Uma construção conjunta: moradores, comunidade acadêmica, população do Estado e visitantes, enfim, todos aqueles que têm a consciência do significado deste lugar como patrimônio histórico.

Pode-se inferir que os espaços ferroviários carregam mais que instalações físicas, pois trazem em seu bojo uma narrativa de desbravadores e condutores de progresso.

O discurso foi verificado nas rodas de conversas, entrevistas e pesquisas em hemerotecas e bibliografia. Entretanto, cabe acentuar que há dificuldade de encontrar

teóricos que abordem o olhar do ferroviário, ao contrário da farta edição de material que aborda a ferrovia NOB/RFFSA.

A Vila dos Ferroviários desde o processo de privatização da malha ferroviária no Mato Grosso do Sul e do leilão de venda das casas, tem passado por diversas fases: a tutela da ferrovia deixou em total abandono os prédios; o processo de tombamento pelas três esferas de poder: municipal, estadual e federal, o leilão dos imóveis e a saída de muitos ferroviários que não conseguiram adquirir a residência que ocupavam; a criação das associações de moradores como forma de diminuir os impactos e dar-lhes voz.

Assim, a presente pesquisa buscou não somente ouvir os moradores, mas também fazer uma retrospectiva histórica da ferrovia NOB/RFFSA desde a sua gênese, uma vez que a construção da memória ferroviária está calcada em um discurso de desbravadores, construtores de um tempo de progresso e inovações, bandeirantes do século XX.

No primeiro capítulo - A ferrovia NOB - uma saga, buscaram-se em referenciais bibliográficos na Hemeroteca do Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul, atas, ofícios e comunicados da Associação dos Moradores no Complexo Ferroviário (AMOCONFER), em Campo Grande e arquivo pessoal desta pesquisadora.

A partir dos manuscritos de J.R. Carvalho, os originais do livro: *Terra da Promissão*, 3º capítulo – *Era o mundo perdido... Será agora o mundo do futuro*, de 1936, onde o autor enaltece as terras de Mato Grosso, a Canaã do Centro Oeste.

Outro autor explorado é Correia das Neves, cuja obra foi escrita a pedido da ferrovia no final da década de 1950, período de grandes transformações: inauguração do ramal Campo Grande - Ponta Porã, chegada dos trilhos em Corumbá e a integração da NOB/RFFSA, e a introdução das máquinas diesel na frequência dos trens de carga e de passageiros.

Minucioso em seus escritos, Neves compila dados importantes dos arquivos oficiais da ferrovia, uma vez que o mesmo teve todo acesso franqueado ao redigir o livro. Com tiragem de poucos volumes, fez com que sejam raros os que ainda estejam em circulação. O IHGMS está em fase de preparação de uma nova edição para divulgar esse trabalho na pesquisa da NOB.

O relatório de Emílio Schnoor apresentado ao Presidente da República pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e Obras Públicas, Miguel Colman du Pin e

Almeida no ano de 1908 documenta a escolha da cidade de Campo Grande como ponto de referência para a estrada de Ferro NOB.

O segundo capítulo, “a Vila Ferroviária em Campo Grande - um espaço de resistência” procura analisar a construção de uma memória e o discurso dos seus moradores.

À luz do desenvolvimento local, a pesquisadora buscou um referencial teórico capaz de traduzir a experiência nas Ciências Sociais, Fritjof Capra em *Conexões Ocultas*, 2005.

O cerne do desenvolvimento local - a rede sistêmica, onde todas as possibilidades devem ser validadas mediante os valores de cada protagonista e/ou agentes que propiciem o protagonismo. É feito por Capra, partindo da comparação de uma sociedade a teoria de autopoiese<sup>1</sup>, criada na década de 1970 por Francisco Varela e Humberto Maturana, onde fazem uma analogia da capacidade biológica dos seres vivos de se reproduzirem a si próprios, com as Ciências Sociais e as redes sociais. A aplicação destes teóricos, juntamente com Maurice Halbswachs em *Memória Coletiva* (2004), fundamentou a pesquisa.

No terceiro capítulo, “Políticas e Reflexos” quando as relações de poder e resistência tiveram início, buscou-se através de fontes primárias em um farto material de cunho jornalístico e arquivos da Associação de Moradores, e demonstrando em escala cronológica toda a dinâmica da privatização, a insegurança em relação às moradias, o leilão de venda dos imóveis e, na atualidade, os reflexos da leitura que a cidade faz deste complexo tombado como patrimônio cultural da cidade.

No último capítulo – “A vila dos ferroviários e as expectativas dos atuais moradores”, a pesquisa aplicada procurou traduzir, a questão da faixa etária e o pequeno número de remanescentes da ferrovia, bem como a sua resistência ou não em ações externas ao conjunto. Outra questão, que a princípio não tinha sido aventada nas entrevistas e que ficou evidente foi que, a presença desses ferroviários é quem sustenta a tradição e a memória de mais de um século da ferrovia em Mato Grosso do Sul. Sem essa memória coletiva, o conjunto é apenas físico, demonstrando a necessidade premente de registrar, valorizar e divulgar essas histórias.

---

<sup>1</sup> Autopoiese ou autopoiesis (do grego *auto* "próprio", *poiesis* "criação") é um termo criado na década de 1970, pelos biólogos e filósofos chilenos Francisco Varela e Humberto Maturana para designar a capacidade dos seres vivos de produzirem a si próprios ([www.ABL.com.br](http://www.ABL.com.br). Acesso em: 20 fev. 2020).



Se a proposta dos gestores públicos é, e assim o deve ser, de dar uso aos lugares tombados, caso não o façam, há o premente risco da sua deterioração. Este processo de reterritorialização e ressignificação deve ser construído em conjunto com a história da ferrovia, do povo ferroviário e da cidade.

## **1. A FERROVIA NOB - UMA SAGA**

Para entender a importância da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil faz-se necessário discorrer sobre a política brasileira no Segundo Império, as intercorrências econômicas e a manutenção da soberania nacional que poderiam ocorrer a partir da ocupação do vasto território do Brasil Central.

Toda comunicação com o Mato Grosso era feita por via fluvial, através dos rios da Bacia do Prata de domínio estrangeiro. A diplomacia brasileira com frequência buscava meios de obter livre acesso a esses rios e atingir os portos mato-grossenses.

Segundo Neves (1958, p.12), desde 1850, as relações bilaterais entre o governo paraguaio e brasileiro eram frágeis, e em uma tentativa de estreitar relações, o governo imperial do Brasil fez chegar à Assunção, Pedro de Alcântara Bellegarde - Missão Bellegarde.

Neves ainda cita que apesar das tratativas diplomáticas, em 1854, o chefe de estado paraguaio, Carlos Antonio López, proibiu a passagem de navios estrangeiros pelo rio Paraguai e promoveu a expulsão do encarregado de negócios brasileiro de sua capital, Assunção. Em 1856 o Brasil e o Paraguai assinaram o Tratado de Amizade, Comércio e Navegação que possibilitou o trânsito livre no rio Paraguai.

A mesma fonte registra que medidas saneadoras foram negociadas por meio da diplomacia entre o Brasil e Paraguai, e concretizaram-se com o tratado de 1858: o rio Paraguai ficava com trânsito livre a todas as nações do mundo; o mesmo se deu com a Argentina no estuário do rio Prata.

As comunicações com as terras do Brasil Central ainda continuavam precárias, eram gastos aproximadamente 45 dias de viagem, com navios e portos brasileiros em condições primitivas de uso e manutenção. O acesso mais rápido a essas regiões do país seria por vias estrangeiras.

Seguindo os passos do bandeirantismo dos séculos XVI e XVII que faziam a pé suas incursões nos caminhos onde seriam estabelecidos os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, as rotas fluviais monçoeiras estabeleceram-se a partir de 1719 com a expedição de Pascoal Moreira Cabral e a descoberta de jazidas de ouro próximas à Cuiabá (AMORIM, 2014).

Estas expedições fluviais que no século XVIII saíam de Porto Feliz, em São Paulo, atenderam os interesses de ordem estratégica e também da iniciativa privada,

criando um fluxo de comércio para atender a nova rota migratória que possibilitou a ocupação dessa região colonial por não índios. Um sistema de abastecimento de produtos e escoamento do ouro das produtivas minas auríferas, através das rotas monçoeiras manteve-se até o primeiro quartel do século XIX.

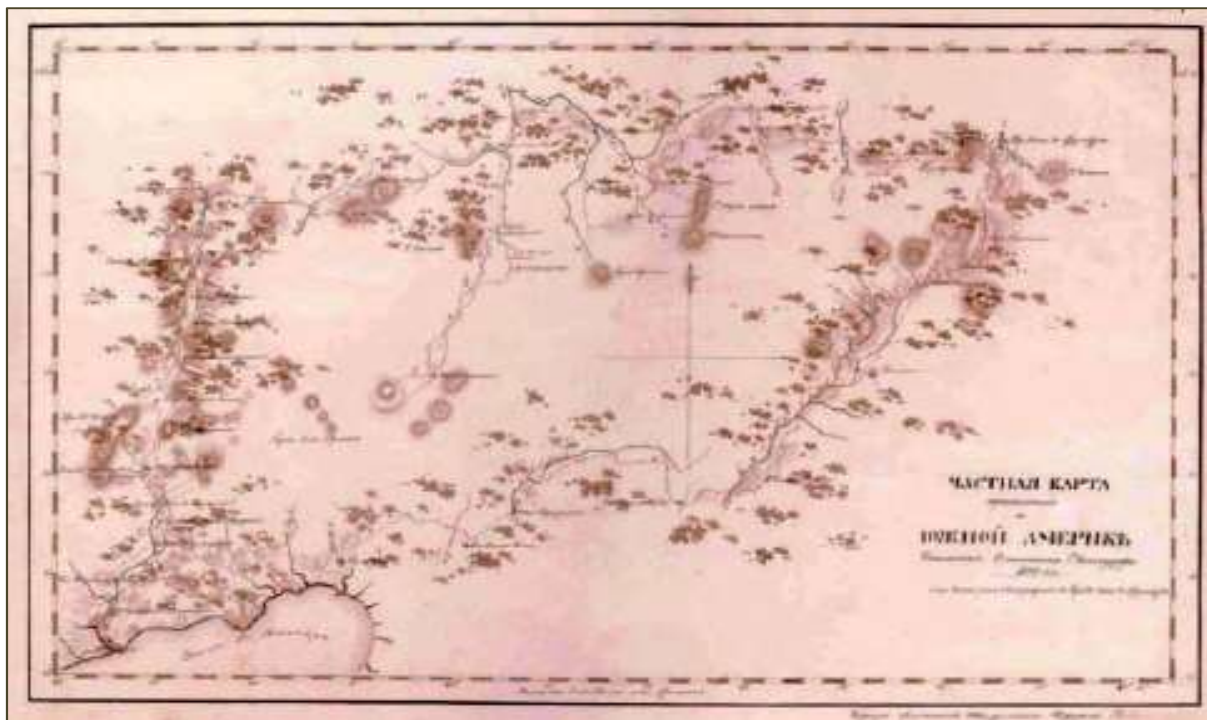
As viagens via São Paulo seguiam um roteiro descrito por Sá Carvalho, em “A expedição do barão Jorge Henrique de Langsdorf. Uma viagem fluvial do rio Tietê ao Amazonas - 1825 - 1829<sup>2</sup>” (Figura 1):

A descida do rio Tietê e Paraná era o tradicional caminho real das monções para Mato Grosso e para o Iguatemi. Nos seus extensos relatos, observou tudo: remarcou nos seus apontamentos os principais pontos de referência. No Tietê, menciona Itaguassava, Pirapora, Pilões, Santíssima Trindade, Pederneiras, Banharão, Ilha da Barra do Rio Piracicaba, Uputunduva, Bariri, Sapé, Congonhas, ilha Morta, Riacho do Jacaré, Guaimicanga, rio Quilombo, Rio Morto, Avanhanda, Escaramuça, Itapanema, Mato Seco, Ondas Grandes e Ondas Pequenas, Funil Grande e Funil Pequeno, Guacuriva, Aracanguá, Itapeva, Guacurituva, Itupiru, Três Irmãos, Itapura. [...] Na descida do Rio Paraná, menciona suas principais ilhas até a foz do Rio Pardo, o qual subiram até o ponto de variação para o Camapuã. Nesse trecho difícil de viagem, notou os principais pontos de referência: Anhanduí-Guaçú, Orelha de Gato, Orelha de Onça, Ribeirão dos Patos, Capoeiras, Caiuru, Quebra Prôa, Sirga do Mato, Sirga Preta, Banquinho, Sirga Comprida, Embiruçú, Gente Dobrada, Sirga do Mangual, Tijuco, Sirga do Jupia, Taquaral, Três Irmãos, onde anotou as informações de que naufragara ali um batelão das monções, com 80 arrobas de ouro de Cuiabá; Tamanduá; Sirga do Campo, Sirga do Manoel Rodrigues, Pomba, Canoa Velha e Sanguessuga, ponto de transbordo, que do feudo de Camapuã distava 15 quilômetros de boas estradas. O transbordo era feito pelos elementos locais, em carros de bois e zorras<sup>3</sup>. A Fazenda Camapuã possuía a esse tempo duas casas de sobrado, fabrico de rapaduras, senzalas para os escravos, que eram numerosos e uma infinidade de ranchos cobertos de capim, moradas de negros forros e dos aventureiros nesta rota memorável das Monções [...].

<sup>2</sup> Manuscrito - “Era o mundo perdido... Será agora o mundo do futuro”. Terceiro capítulo – “Terra da promessa”, São Paulo, 1936.

<sup>3</sup> Carro baixo, com quatro rodas, para transporte de objetos pessoais.

**Figura 1 - Expedição Langsdorff**



Fonte: Flori (2014).

Foi nesse contexto de dificuldades e complexidade nas viagens que tiveram início as discussões para a construção de uma ferrovia que ligasse a capital do país às cidades de Mato Grosso.

A ferrovia foi introduzida no Brasil a partir do desenvolvimento agrário explorador, dentro de um projeto do governo no segundo império (1840-1889) que designava como progressista e determinava a prosperidade nacional. O fim do tráfico de escravos deslocou o capital para outras áreas de seu interesses do capital.

A consolidação da produção cafeeira aliada a outros fatores como os investimentos de empresas privadas e o capital inglês fez com que o governo Republicano (1889) aderisse aos auspícios de um novo tempo. Citado por Possas (2001, p. 69), o conferencista Affonso Celso Jr., em 1876, defende o papel da ferrovia diante da sociedade brasileira e das demais nações civilizadas. (grifo da pesquisadora):

[...] cubram-se de estações de ferro os nossos sertões, espalhem-se a instrução por todas as classes sociais, fazendo desaparecer os preconceitos, e em breve, senhores, uma cidade populosa e rica elegerá um edifício grandioso, onde se reunirão representantes de todas as nações da terra, atônitos das riquezas e tesouros aí exibidos, e sobre ele tremulará ovante aos ventos a bandeira auriverde, que será o símbolo augusto da civilização!

No processo de implantação da ferrovia NOB, longe das construções estéticas que vicejavam na Europa e mesmo na Estação da Luz, em São Paulo e na Central do Brasil, no Rio de Janeiro, as estações da NOB foram marcadas pela sua simplicidade e até precariedade nas edificações. A construção da estrada de ferro tinham outros propósitos que não o estético. Tivera, dentre outros, um papel de relevância na segurança nacional, onde a invasão paraguaia na Guerra da Tríplice Aliança nas terras do centro-oeste brasileiro demonstrou toda a fragilidade das fronteiras do Oeste. Sua construção foi célere para os padrões da época.

Queiróz (2008) explica que a preferência do traçado que inclui a porção sul do Mato Grosso passou a constituir a intenção de servir aos países lindeiros: o Paraguai e a Bolívia, que não tinham saída para o mar e retirar da “órbita” o Mato Grosso da via platina e favorecendo especialmente a Bolívia que, em caso de conflito com a Argentina poderia ser uma aliada.

Acrescido ao fato que a ferrovia vinha atender a oligarquia paulista ligando as áreas de produção ao litoral, facilitando as exportações e criando um novo mercado consumidor de produtos manufaturados e fornecedor de matéria-prima, fluído com a agilidade do transporte ferroviário.

Sua construção, iniciada em 1905 a partir de Bauru, tracejava uma rota sempre rumo ao Oeste, a um espaço “vazio”, pelo capital, mas com imensas possibilidades de conexões tendo em vista a presença de duas grandes fronteiras secas – da Bolívia e do Paraguai.

A ferrovia trazia ainda nos seus caminhos a promessa de progresso, alargamento dos horizontes das cidades já existentes e o surgimento de outras; as inovações fariam com que fossem “civilizadas ou domesticadas” as regiões tidas como selvagens e entregues à barbárie da ignorância e ausência de perspectivas modernas.

Com a República em 1889, o Brasil contava com 9.500 quilômetros de ferrovias para um país com uma extensão de mais de 8.550.000 km<sup>2</sup> (NEVES, 1958).

Possas (2001) demonstra o crescimento das ferrovias no Brasil, no início do século XX, com uma média de 1.427 km anuais, até a década de 1920, quando cai para 285 km anuais até a década de 1940.

Esse movimento crescente no período da segunda Revolução Industrial (1850-1870), tardio no Brasil, aumentou o interesse de alargar os horizontes do capital e a ferrovia prestou-se muito bem a esse papel de “condutor do progresso”.

Em 1903, o engenheiro Emilio Schnoor publicou o Memorial do Projeto da Estrada de Ferro a Mato Grosso e fronteira da Bolívia. Exaltava que o melhor traçado seria de São Paulo dos Agudos, Itapura, Miranda e Rio Paraguai. Ressaltando a fertilidade das terras, principalmente no oeste paulista, para a cultura do café e a abundância de quedas d'água que poderiam futuramente ser aproveitadas como fonte energética - Itapura, Avanhandava e Urubupungá.

Acentuava a importância econômica em região de produção de gado extensiva e também a zona estratégica com a Bolívia, possibilitando a este país sua ligação com o Oceano Atlântico.

A execução do projeto de Emílio Schnoor indicou Campo Grande como entroncamento futuro de dois ramais: um para Ponta Porã, fronteira do Paraguai, e outro para Cuiabá.

Emílio Schnoor, em relatório de 20 de fevereiro de 1908, escreveu:

[...] 1 a 21 de setembro, demos por findos nossos estudos da ponte e encetamos nosso reconhecimento pelo Estado de Mato Grosso. À 30 de setembro, atravessamos o rio Sucuriú, a 4 de outubro o rio Pombo, a 7 de outubro o rio Verde, a 21 de outubro o rio Pardo, e chegamos no dia 28 de outubro a Campo Grande, e grande centro comercial de criação de gado e o primeiro núcleo de população que encontramos depois de 460 quilômetros de percurso no Mato Grosso, a 3 de novembro, saímos de Campo Grande, encantados das formosuras e vastas campinas do planalto de Mato Grosso que se estendem ao sul pela Vacaria até a fronteira do Paraguai.

Com uma história de confrontos com os índios Kaingang/Coroados, com perdas maciças de ambos os lados, acrescido ao fato de que a ferrovia NOB, do lado paulista deu-se em região de matas, no baixo Tietê onde a incidência da malária e da leishmaniose (úlceras de Bauru) causou baixas significativas, paralisando os trabalhos muitas vezes e, do lado mato-grossense a presença do cerrado facilitou os trabalhos até o pantanal, onde apesar de ser pequeno o trecho em área alagadiça, em relação à extensão do trajeto todo, ainda assim ceifou muitas vidas e exigiu o aterramento de 40 quilômetros, onde expostos a toda sorte de intempéries e péssimas condições de alojamento e alimentação esses trabalhadores, e com o mero recurso de carrinhos de mão e pás ligaram as duas frentes - Bauru (SP) a Porto Esperança (MT).

A Figura 2 destaca o trem de serviço e trabalhadores durante as obras de construção da NOB no Mato Grosso do Sul. A locomotiva que aparece na foto trata-se da nº 1, que foi fabricada pela Orestein & Koppel na Alemanha em 1907, sob o

número de série 2681 e tipo Six-coupled 0-6-0 e que se encontra no Museu Ferroviário em Bauru.

**Figura 2** - Construção da ferrovia - trem de serviço



**Fonte:** Projeto Museu Ferroviário (s/d).

Consagrada como memória registrada, a Figura 3, demonstra o encontro das duas frentes de trabalho na estação denominada Ligação, atualmente inoperante. Foi durante o funcionamento da ferrovia um posto de abastecimento de locomotivas e suporte para equipes da manutenção de lastro. Nesta estação ainda tem os restos da edificação de uma capela utilizada nas comemorações da ligação entre os trechos de Porto Esperança a Bauru.

**Figura 3** - Ligação das duas frentes de trabalho



**Fonte:** Acervo IHGMS - 1914.

Em 24 de julho de 1914 foram inauguradas as estações de Mutum (posteriormente mudado para Arlindo Luz) e Rio Pardo; em 6 de setembro as de Campo Grande, Terenos e Joaquim Murtinho, esta última sob o nome de “Jacaré” primitivamente, renomeada em homenagem ao político mato-grossense (NEVES, 1958, p. 88)

A falta de equipamentos e os recursos da época fizeram da construção uma saga, onde a improvisação e a insegurança foram a tônica na execução da ferrovia. Os canteiros de obra eram casas de madeira precárias, em meio à mata (Figura 4).

**Figura 4** - Acampamento em trecho de curva, com várias casas de madeira em meio à mata



**Fonte:** Projeto Museu Ferroviário (s/d).



A Figura 5 retrata a reforma por que passou a ferrovia, a partir de 1922, com a retomada de correção e elevação das grades em passagens de nível, sendo que a da Rua Antonio Maria Coelho, na década de 1940, foi a primeira logo após a estação central de Campo Grande no sentido a Bauru.

**Figura 5** - Passagem na Rua Antônio Maria Coelho



**Fonte:** Acervo IHGMS/Carlos Iraci Coelho - década 1940.

A estação ferroviária de Bauru (Figura 6), cujo projeto leva a assinatura dos engenheiros Arlindo Gomes Ribeiro da Luz e Olavo de Oliveira, construída pela firma Leão, Ribeiro e Cia, foi inaugurada no dia 1 de setembro de 1939.

**Figura 6** - Estação de Bauru



**Fonte:** Acervo IHGMS/Carlos Iraci Coelho - década 1940.

Se por um lado o Sul de Mato Grosso foi beneficiado pela ligação férrea com São Paulo e a capital da República, Cuiabá e o Norte do estado continuavam deficitários nas comunicações com o resto do país. No Anuário Mato-grossense (1957, p. 139), de 1957, há a citação das Tábuas Itinerárias - principais destinos e respectivos meios de transporte.

Cidades vizinhas - Várzea Grande, rodoviário 5 km - 5 minutos; Rosário Oeste, rodoviária 115 km - 6 horas; Diamantino, rodoviário 211 km - 12 horas. Santo Antonio de Leverger, rodoviária 38 km - 50 minutos ou fluvial, 40 km - 4 horas; Poxoréu, rodoviária 300 km - 9 horas ou aéreo 180 km - 45 minutos; Barra do Garças, rodoviário até Sangradouro - 350 km e à cavalo 300 km; Aripuanã, aéreo (1.438 km) até Guajará-Mirim e fluvial (1.266 Km). Nossa Senhora do Livramento, rodoviário 48 km, 1 hora e 30 minutos.

Capital federal - rodoviária (2.680 km) ou 1. Misto: rodoviária (860 km) - 25 horas até Campo Grande, ferrovia: E.F.N.O.B (895 km - 36 horas, até Bauru - S.P., Estrada de Ferro Sorocabana (425 Km - 9 horas e 30 minutos, ou Cia Paulista Estradas de Ferro (CPEF), em tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Santos Jundiá (EFSJ), 402 km - 7 horas até São Paulo e a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) - 499 km - 12 horas até o Rio de Janeiro.

Misto (fluvial 1.044 km) - 108 horas até o Porto Esperança e ferrovia NOB, 1.283 km - 48 horas, até Bauru, ferrovia Sorocabana - 420 km - 7 horas, até São Paulo e Central do Brasil - 499 km - 12 horas ou aéreo pela Panair do Brasil (2.036 km - 8 horas), pela empresa de transporte rodoviário Cruzeiro do Sul - 2.076 km - 8 horas e 15 minutos, pelo Transporte Aéreo Nacional Ltda. (10 horas e 30 Minutos).

O mesmo Anuário registra no item Evolução Urbana de Campo Grande com a chegada dos trilhos em 1914: "Antigo pouso de viandantes, originário do modesto rancho erguido pelo mineiro, em 1872, adquirindo Campo Grande excepcional desenvolvimento com o advento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil" (ANUÁRIO MATO-GROSSENSE, 1957, p. 65).

No folheto "Impressões de Campo Grande" de autoria do engenheiro Virgílio Corrêa Filho, encontra-se um testemunho desta influência no seguinte tópico escrito às vésperas da inauguração da ferrovia pelo Dr. Eduardo Machado:

Há pouco mais de dois anos (depunha em 1914 o Dr. Machado) era um vilarejo insignificante, contando apenas cento e tantas casas, em sua maioria de pau a pique, e uns 1.200 habitantes. Atualmente possui

cerca de 500 fogos notando-se já um certo gosto nas construções e contando com uma população fixa de nunca menos de 5.000 almas (ANUÁRIO MATO-GROSSENSE, 1957, p. 65).

Já em 1920, o cônego Jácomo Vicenzi, no seu livro de viagem para o Mato Grosso, Paraíso Verde (1920, p. 56), faz o seguinte registro:

Campo Grande acha-se a 457 kilometros de Itapura; é, pois o centro d'essa zona vastíssima chamada de Sul de Matto Grosso, cortada pela linha férrea - Itapura-Corumbá. Essa villa, si continuar no mesmo passo será, dentro em breve, uma cidade e das mais movimentadas e progressistas.

É com toda a empolgação dos cronistas da época e carregando o estigma de progressista, que a Ferrovia Noroeste do Brasil - NOB, segundo estes, veio semeando cidades por onde passava e, atraindo novos moradores para essas paragens, vindos dos mais distantes recônditos do Brasil, países latino-americanos, europeus e asiáticos.

No seu relatório apresentado à Câmara Municipal em 1922, o Intendente Arlindo de Andrade Gomes acentua a presença da Ferrovia NOB em vários pontos. No item "Novos caminhos": "Entre as ruas Antônio Maria Coelho e Candido Mariano, margeando a Noroeste melhorou-se o caminho hoje muito tráfegado e que deve ser transformado numa estrada arborizada, encurtando a distância para a Estação" (CAMPO GRANDE. Câmara Municipal, 1921).

Quando se refere ao nivelamento das ruas de Campo Grande, obra inconclusa desde 1913, o Intendente Arlindo de Andrade Gomes reforçou a necessidade de fazê-la, visando os prejuízos causados pelas modificações nos passeios públicos, e que todo trabalho deveria ter início tendo como base a estação da NOB. E, ainda no mesmo relatório afirma a melhoria do transporte ferroviário em detrimento às precárias estradas de rodagem onde ainda trafegam os carros de boi, a quem a ele se refere como sendo "verdadeiros arados, arrasadores dos caminhos".

No dia 24 de julho foi inaugurada a estação de Campo Grande remodelada, na gestão do engenheiro Arlindo Gomes Ribeiro da Luz (10/04/1918 a 28/11/1922) (NEVES, 1958).

**Figura 7** - Entrada da estação em Campo Grande. À esquerda a primeira casa de alvenaria da Ferrovia, Inspetoria



**Fonte:** Acervo IHGMS-Carlos Iraci Coelho - década de 1930.

Após quarenta e cinco dias de concluída a ligação, em 12 de outubro de 1914, deu-se a inauguração e abertura do tráfego de toda a linha de Itapura a Porto Esperança, com 836 quilômetros.

**Figura 8** - Construção da rotunda/oficinas Campo Grande



**Fonte:** Acervo IHGMS-Carlos Iraci Coelho - década de 1940

Os primeiros estudos exploratórios, para a implantação do ramal Campo Grande - Ponta Porã (Figura 9) foram iniciados na estação de Indubrasil no ano de 1938, com trabalhos que atingiram a 320 quilômetros. A partir de 1939, a construção deste ramal levou à necessidade de se remodelar as estações principais, entre elas a de Campo Grande, a cabeça do ramal para a região sul do Estado. Foram construídos os pontilhões sobre os dois rios: Cascudo e Embiruçu, e várias casas para abrigar o pessoal operacional, oficinas (rotunda) e escritórios (NEVES, 1958, p. 129).

**Figura 9** - Construção ramal Campo Grande-Ponta Porã



**Fonte:** Acervo IHGMS-Carlos Iraci Coelho - década 1940.

A presença da ferrovia destacou-se na dinâmica da cidade de Campo Grande como registra o arquiteto e urbanista Costa (1999, p. 75):

Entre os anos de 1910 e 1920, Campo Grande ganha, além da inauguração da Estrada de Ferro, a construção dos quartéis e a consequente vinda de tropas do Exército que, além do papel que representam como segurança e civismo, integraram-se totalmente a vida social da cidade, abrindo caminhos nas áreas de saúde, com a instalação de hospital e concurso de médicos, além de importante participação no ensino de colégios existentes.

O mesmo autor registra que, no início dos anos 30, a cidade de Campo Grande ostentava “ares de metrópole” com belos clubes, teatros, estabelecimentos comerciais das mais diversas ordens e os “bangalôs”, palacetes, residências dos prósperos comerciantes e fazendeiros. Bairros como o Amambai, Cascudo, São



Francisco, entre outros vão adensando com a ocupação do crescente número de trabalhadores em vários seguimentos da produção.

Para o sociólogo Paulo Cabral (1999), a ferrovia dinamiza o ritmo de aceleração populacional onde no recenseamento de 1920, Campo Grande contava com 21.360 pessoas, sendo a predominância de homens, 56,7%, dos quais uma grande parcela declarou-se na condição de solteiros, fato que o autor assinala como típico de cidades em formação.

A construção e remodelação dos prédios operacionais e funcionais da ferrovia ganharam evidência na primeira gestão de gestão Marinho Lutz (1937-1946) quando houve a construção de nove postos telegráficos e 24 grupos de casas de habitação para turmas de conservação e a remodelação de toda a extensão da linha incluindo a construção de novos prédios de moradia e operacionais.

O estilo definido como “ecclético” ou *art déco*, mantém um padrão em todas as vilas ferroviárias construídas no Brasil.

A distribuição espacial das casas da Vila Ferroviária em Campo Grande, de ordem funcional, carregou as mesmas características das demais vilas implantadas em outras cidades como: Bauru, Araçatuba, Três Lagoas, Aquidauana, Miranda e Corumbá. Tinha por objetivo atender aos trabalhos e manter a função de sobreaviso ou plantões. A casa onde abriga, atualmente, o Museu Ferroviário de Araçatuba tem a mesma planta da casa da chefia de Campo Grande (Figura 10).

**Figura 10** - Casa da NOB, transformada em Museu Marechal Cândido Rondon em Araçatuba - SP



Fonte: Leite (2019).

A NOB também construiu hospitais (Sanatório Salles Gomes em Bauru, Marechal Rondon em Campo Grande, Adolfo Lutz - em Aquidauana e em Araçatuba). A Figura 11 mostra o corpo clínico do Hospital Salles Gomes em Bauru SP, na escadaria de entrada do prédio.

**Figura 11** - Hospital Salles Gomes - Bauru



**Fonte:** Projeto Museu Ferroviário (s/d).

Atendia seus funcionários com cooperativas onde, de alimentos a materiais de uso doméstico eram comercializados e descontados em folha de pagamento.

A ferrovia NOB/RFFSA publicava Boletins Informativos, cujos remanescentes, em números descontinuados, possibilitam a assertiva da criação de um sistema autônomo em vários campos de atuação: da assistência aos funcionários e na manutenção dos serviços através de suas oficinas que produziam em escala industrial desde móveis a peças de reposição do material utilizado nas oficinas de manutenção dos vagões e locomotivas, gráfica, dormentes (usina de tratamento de dormentes em Anastácio-MS), bem como as fazendas de reflorestamento, supervisionadas por funcionários capacitados no trato florestal.

O serviço de assistência aos funcionários (DASP) mantinha em parceria com o de saúde um sistema de vacinação permanente, com viagens constantes em todos os pontos da via; nos Natais, todos os filhos menores dos funcionários eram presenteados (os de menor renda recebiam os presentes melhores); incentivava e patrocinava troféus para as Olimpíadas Ferroviárias anuais e os campeonatos de futebol.

Em parceria com o Instituto Butantã de São Paulo, a empresa enviava animais peçonhentos (cobras) que eram recolhidos nas estações, em caixas apropriadas e, o mesmo instituto dava, como devolutiva, o soro antiofídico produzido para o departamento de saúde da ferrovia.

Havia ainda uma premiação aos funcionários que se destacavam em seus setores de trabalho, e que era entregue na cidade do Rio de Janeiro, com a viagem paga e com direito a um acompanhante.

Todas essas ações e intervenções criaram uma rede sistêmica, que se retroalimentava e mantinha dentro de si mesma toda uma dinâmica profissional e pessoal integradas.

**Figura 12** - Estação Campo Grande - 1940



**Fonte:** Acervo IHGMS década 1940

**Figura 13** - Fachada da estação em Campo Grande - 1980





**Fonte:** Acervo Paulo Roberto Cesco - IHGMS.

Um dado surgiu durante a revisão bibliográfica e dando outra possibilidade no sentido das ações da ferrovia em relação à assistência aos seus funcionários. No discurso proferido pelo Coronel José de Lima Figueiredo, diretor da empresa (1946 – 1950) no Instituto de Engenharia de São Paulo em 21 de dezembro de 1949, relata:

Quando assumimos a direção da “Noroeste”, Bauru era citada como um perigoso centro comunista. Tomamos contato com o pessoal e, em pouco tempo, chegamos à conclusão de que havia mais desajustados do que adeptos ao credo vermelho [...] Batemo-nos desassombradamente pela equiparação dos salários [...] ficando os ferroviários da Noroeste como uns dos mais pagos da União [...].

Diz ainda:

Prestigiando a entidade de classe – “Associação Profissional dos Ferroviários da Noroeste” passamos a ser por ela prestigiados e, em conjunto, debatemos as questões tangentes ao pessoal, sempre com êxito. [...] com amizade, conforto nas horas amargas e uma assistência social bem eficiente conseguimos um resultado esplendente – o número de comunistas tanto em Bauru como ao longo da linha pode ser contado nos dedos e, quando os maioriais dos soviéticos desejam agitação terão que fazê-la com elementos vindos de fora.

Se por um lado a ferrovia procurava criar uma condição de bem-estar aos funcionários por outro, esta atitude visava à operacionalização do trabalho, exclusivo, no seu segmento, que necessitava de um comprometimento total de todos os funcionários – da manutenção da via ao trânsito de cargas e pessoas, dada a complexidade e implicações em falhas que eventualmente ocorressem. Ter o controle geral de todo o processo – operacional e pessoal, procurava garantir o bom andamento dos trabalhos na ferrovia e a manutenção do estado político vigente.

## 2 A VILA FERROVIÁRIA EM CAMPO GRANDE - UM LUGAR DE RESISTÊNCIA

Os caminhos da estrada de ferro NOB não marcaram somente o território por onde passou. Algumas cidades formaram-se a partir de pequenos postos de abastecimento de água para a velha locomotiva a vapor.

Enquanto fenômeno social é preciso vinculá-lo a um lugar e tempo específicos, procurando entender as formas de sociabilidade que proporcionou, bem como detectar as influências econômicas e políticas que sofreu.

Para Halbwaks (1990, p.136):

[...] a diferenciação de uma cidade resulta da origem de uma diversidade de funções e costumes sociais; mas, enquanto o grupo evolui, a cidade, em seu aspecto exterior, muda mais lentamente. Os hábitos locais resistem às forças que tendem a transformá-los, e essa resistência permite perceber melhor até que ponto, em tais grupos, a memória coletiva tem seu ponto de apoio no curso da história. Para que a resistência se manifeste, é preciso que emane de um grupo.

Na vila em estudo, na cidade de Campo Grande, a empresa - NOB/RFFSA e as moradias fundiam-se em uma conexão permanente, com troca de informações e vivências tornando indistinto o público e o privado, fato corroborado pelos próprios moradores. Esse processo dava-se pela transmissão de cargos por várias gerações de ferroviários, casamentos endógamos, relações de apadrinhamento ou a presença de agregados, entre outras.

O “ser ferroviário” e a moradia no Conjunto era significavam a consciência de pertencer a uma categoria social e geravam uma diferenciação aos demais moradores da cidade. Segundo Capra (2005, p. 90):

Nossa capacidade de formar imagens e associá-las ao futuro não só nos permite identificar metas e objetivos; desenvolver estratégias e planos, como também habilita a escolher entre diversas alternativas e, assim, formular valores e regras sociais de comportamento.

Vale lembrar que esta percepção apoia-se no fato de que a categoria era uma das que dispunham de melhor organização dentre vários segmentos de trabalhadores. Um dos fatores que permitia uma rápida comunicação era a presença do telégrafo. Assim, a decisão de uma assembleia realizada em Bauru rapidamente se difundia,

sendo retransmitida de estação para estação, de sorte que em poucas horas chegava a Porto Esperança e, depois Corumbá.

Entrevistado, o ferroviário de quatro gerações, Sr. Darci Rodrigues, atualmente aposentado, afirmou que o ferroviário não era uma categoria, mas uma “classe social”. Pensando assim, o ferroviário distinguia-se dos demais membros da sociedade, cristalizando uma ação de pertencimento, de inovação e valorização, que permeou as ações dos moradores dos conjuntos ferroviários.

## 2.1 Embasamento teórico

No aspecto teórico desta pesquisa o embasamento deu-se na análise das redes formadas pela ferrovia e seus funcionários onde Capra (2005, p. 97) esclarece:

Todos os fenômenos sociais são gerados por redes de comunicação em virtude da natureza dual da comunicação humana. Por um lado, a rede continuamente gera imagens mentais, pensamentos e significados; por outro, coordena continuamente o comportamento dos seus membros, da dinâmica e da complexa interdependência desse processo que nasce (*emerges*) o sistema integrado de valores, crenças e regras de conduta que associamos ao fenômeno de cultura.

Estas ações são percebidas na medida em que havia uma reação a interferências vindas “de fora” a ponto de se expressarem nos diálogos como “nós” e os que não pertenciam ao espaço de “particulares”.

Capra (2005) citou as teorias de Giddens e Habermas que procuram integrar o estudo das relações de causa e efeito, das relações humanas, dos valores e significados.

Para Antony Giddens que tem dado significativa contribuição através da teoria da estruturação que permite explorar as interações sociais, a atividade humana não consiste numa série de atos separados, mas em fluxo contínuo de conduta.

O mesmo autor compara a sociedade às redes sistêmicas da biologia - autopoiese, onde:

[...] as estruturas sociais nos permitem interagir e, ao mesmo tempo, são reproduzidas pelas nossas interações [...] dualidade de estrutura, e reconhece a semelhança que ele apresenta a circularidade das redes autopoieticas da biologia (CAPRA, 2005, p. 91).

Os vínculos conceituais com a teoria da autopoiese tornam-se ainda mais evidentes quando se observa dentro do grupo ferroviário a rotatividade e transmissões de cargos que retroalimentavam a conduta e valores dos elementos que o compunham.

Ainda Capra (2005) citando Habermas, o sistema social está ligado ao modo pelo qual essas estruturas sociais constroem as ações dos indivíduos, estando, portanto, vinculado às questões de poder, às relações de classe que envolvem a produção. Essa teoria pode ser observada pela distribuição espacial das residências, onde, cada um tem o seu papel dentro da rotina de trabalho (produção) e de postos hierárquicos, dentro da ferrovia.

Halbwachs (1990, p.47), corrobora a assertiva acima: “de uma maneira ou de outra, cada grupo social empenha-se em manter semelhante persuasão junto aos seus membros”.

A despeito de terem uma rotina de transferências e mudanças constantes, os ferroviários e familiares tinham seu vínculo formado com a ferrovia e com o lugar por ela dominado. Portanto, a transferência de uma cidade para outra não interferia na sua conduta, uma vez que, onde estivesse, haveria um distanciamento entre os moradores das vilinhas ferroviárias e a cidade onde foram inseridas.

Em Campo Grande a esplanada ocupa uma área de 223.200m<sup>2</sup> distribuídos em residências, armazéns, rotunda, oficinas e a estação com múltiplas salas, recepção de bilheteria e área de embarque e desembarque de passageiros, conforme visualizada na Figura 14 (GRECO, 2014).

**Figura 14** - Vista aérea da esplanada em Campo Grande - MS



**Fonte:** Acervo IHGMS - 1930.

As residências foram assim distribuídas: 44 casas de madeira, que originalmente atendiam o pessoal de conservação da via permanente e localizavam-se na Rua dos Ferroviários; nesta mesma rua situava-se a primeira casa de alvenaria construída pela NOB, com entrada pelos fundos, uma vez que originalmente ficava à margem dos trilhos onde atualmente compõe a Orla Ferroviária; na rua Dr. Ferreira (Figura 15) estão ainda 59 imóveis, sendo que entre as residências encontra-se a extinta Escola Álvaro Martins Neto, fundada pela Associação dos Ferroviários (GRECO, 2014).

**Figura 15** - Rua Dr. Ferreira - Complexo Ferroviário

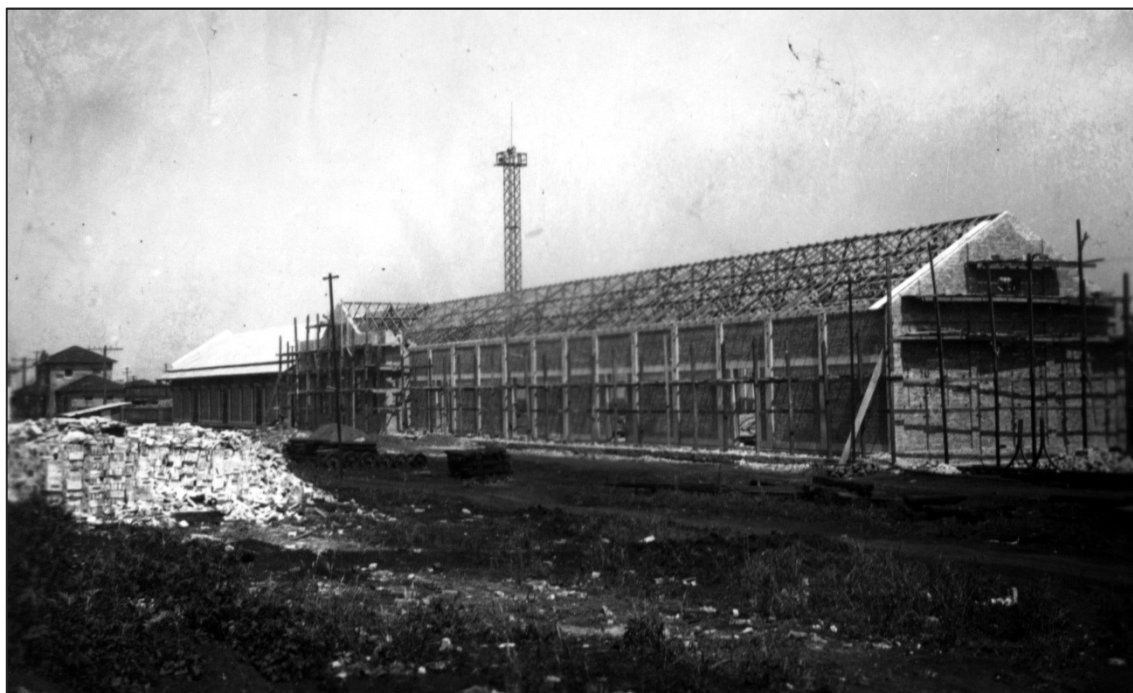


**Fonte:** Acervo IHGMS, 2020.

As moradias da rua eram destinadas aos funcionários de diversos setores essenciais ao funcionamento da ferrovia, que possuísem uma graduação técnica e/ou disponibilidade no regime de sobreaviso. Na Avenida Calógeras oito residências individuais eram ocupadas por engenheiros, advogados, chefe de estação e movimento.

Atualmente, a casa do engenheiro chefe abriga a Casa Carlos Miguel Mônaco e, ao lado, o único sobrado do conjunto, onde ficava o pernoite da chefia, abriga o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul. Na mesma avenida estão distribuídas as instalações operacionais da estação ferroviária, como o armazém de cargas (Figura 16), atual Armazém Cultural.

**Figura 16** - Armazém de cargas em construção



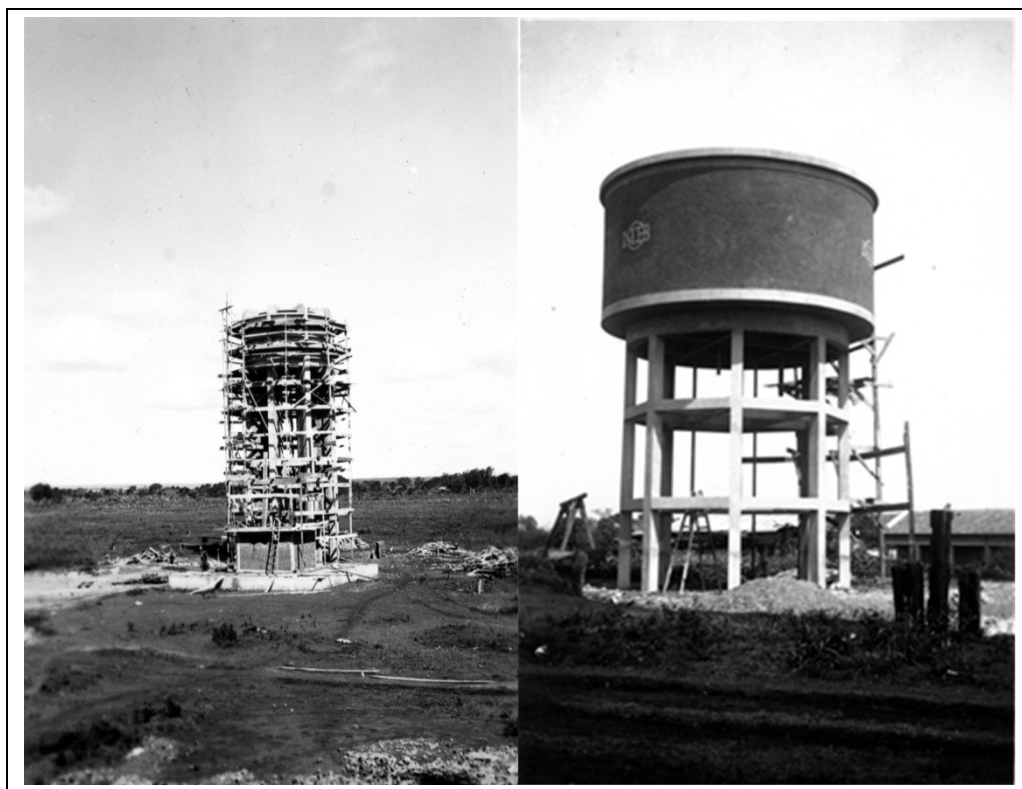
**Fonte:** Acervo IHGMS, década 1940.

A Rua General Mello tem quatro imóveis individuais, ocupados por cargos de chefia, e o escritório onde funcionou o distrito de produção atualmente, é ocupado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

No princípio uma rua de mão dupla e acesso principal à estação, a Rua Dr. Temístocles tem cinco imóveis individuais, que tanto abrigaram residências de chefias como também atenderam como Posto de Saúde, Centro de Formação Profissional do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e o escritório Comercial da

Quarta Residência, está alugada para o grupo “Mercado Cênico” pelo Sindicato dos Ferroviários. E, finalmente, na Rua 14 de Julho, 26 residências - três individuais e as demais conjugadas - mistas de alvenaria e madeira; a caixa d’água (Figura 17) que foi desativada em 1998 quando as residências passaram a ter água fornecida pela companhia de águas que atende a Campo Grande, e ainda o Clube Noroeste, atualmente utilizado como clube particular, Bolero - casa de dança.

**Figura 17** - Caixa d’água em construção e já pronta



**Fonte:** Acervo IHGMS - década 1940.

O conjunto conta com a rotunda, pernoite dos maquinistas, oficinas e instalações que eram utilizadas na manutenção dos trens.

Todos esses imóveis são tombados como patrimônio histórico, em três esferas - municipal (Decreto Municipal n. 3249 de 13/05/1996), estadual (Lei Estadual n. 1735 de 26/03/1997) e federal (2009), sendo o único caso de tombamento pelo IPHAN, de todo o conjunto arquitetônico ferroviário no Brasil.

## 2.2 Um novo momento

Em 12 de março de 2003, o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão publicou no Jornal Correio do Estado - Campo Grande, os avisos de Licitações - Concorrência n.001 a 005/ERSAP/BAU/2003 - RFFSA (em liquidação), colocando à venda 146 edificações, a grande maioria das residências, gerando um impasse entre a autarquia e os moradores dos imóveis. Um leilão público não atenderia a grande maioria dos habitantes do lugar da vila ferroviária.

Ocorreu uma reação e houve então uma mobilização por meio da Associação dos Moradores no Complexo Ferroviário (AMOCOMFER), para que todos os moradores não abrissem suas casas à visita de possíveis candidatos à compra dos imóveis. E orientou:

Não dê lance nas casas da ferrovia, porque:

- Os atuais moradores tem o direito de preferência na compra das casas;
  - Todas estão ocupadas, inclusive com contrato assinado, a maioria há mais de 20 anos;
  - Os moradores só sairão das casas mediante indenização e ação na justiça;
  - Se ocorrer de entregar, a casa, certamente a mesma será entregue em pior estado em que se encontra;
  - A Associação dos Moradores possui em sua diretoria um advogado para defender os interesses de seus associados;
  - As casas não podem ter suas fachadas alteradas e nem servir como ponto comercial, pois as mesmas foram tombadas (fazem parte do sítio histórico ferroviário) e assim devem permanecer preservadas;
- Evite aborrecimentos e não gaste dinheiro com advogado, não participe da licitação.

Não compre uma casa que possivelmente não poderá ser ocupada, veja os exemplos dos leilões da Caixa Econômica Federal (AMOCOMFER, 2003, s/p.).

Diante da veemente oposição dos residentes ante as regras impostas pelo edital de leilão, pois este informativo foi amplamente divulgado e, do apelo de políticos sensibilizados pela causa, a venda foi feita priorizando os moradores e parcelado o valor do bem imóvel em cinco anos.

Como forma de atenuar o impacto na venda das residências e ajudar aqueles que não tinham como arcar com o ônus de 10% do valor da entrada, condição imposta pelo leilão, a Associação de Moradores tentou junto ao Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviária de Bauru e Mato Grosso do Sul a liberação de um processo



trabalhista (1066/917-1º JCJ-Bauru-SP) onde, a empresa devia o ressarcimento dos valores correspondentes ao *ticket* alimentação não pagos, e esse montante abateria no valor da negociação da casa pretendida. Não foram atendidos, inviabilizando o recurso para muitos ferroviários que haviam sido demitidos e não dispunham de meios de entrar no leilão.

A proposta da vinda da Feira Central, em dezembro de 2004, para o lugar, antes ocupado pela manobra e descarga de mercadorias dos trens gerou à época muita inquietação entre os residentes do conjunto ferroviário. Esta instalação fecharia a saída dos moradores pelo fundo das residências da Rua Dr. Ferreira (Figura 18), congestionaria a entrada e a saída de veículos e causaria desequilíbrio ao sistema vigente de convivência.

**Figura 18** - Fachada de casa na Rua Dr. Ferreira



**Fonte:** Jornal Correio do Estado 2/4/2000, p.10.

A reação imediata foi a emissão de abaixo-assinados e encaminhamento aos órgãos competentes. Entretanto, houve uma assimilação por parte da população residente e o reconhecimento de que a Feira Central traria visibilidade ao lugar como

patrimônio histórico, hoje visitado por turistas e cidadãos campo-grandenses, garantindo sua manutenção, ainda que precária.

Um questionamento presente nas entrevistas sempre foi: *se não tivesse a “Feirona” instalada aqui, teria este espaço a importância atribuída a ele por si só ?*

Porém, a simbiose entre patrimônio histórico e espaço turístico da Feira Central foi entendida como positiva aos moradores, segundo os entrevistados.

Algumas residências encontram-se à venda e/ou alugadas. Nenhuma alteração na fachada ou telhado pode ser executada. No caso de outras reformas, o corpo técnico do IPHAN analisa e só é dada autorização mediante um estudo prévio da solicitação, que deve constar de um projeto, detalhando, desde a palheta de cores até as alterações pretendidas, contanto que não modifiquem o telhado e a fachada.

Essa ação disciplinadora do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) não foi bem recebida, a princípio, pelos moradores do Complexo Ferroviário em Campo Grande. Embora tivessem a consciência da importância da tutela federal na preservação do espaço, valiam-se do direito da propriedade do seu imóvel para modificá-lo.

Entretanto, aos poucos foram se conscientizando sobre a perda da tutela da RFFSA, pela qual só esta poderia fazer reformas ou autorizá-las, agora transferida para a normatização do IPHAN. Verificou-se que estes dois fatores contribuíram para que as características do conjunto tombado tivessem poucas intercorrências, o que dá o aspecto peculiar que o caracteriza, possibilitando manter uma atmosfera que remete ao início do século XX, muito bem asseverado por Santos (1998, p. 10):

Um sistema de realidades, ou seja, um sistema formado pelas coisas e a vida que as anima, supõe uma legalidade: uma estruturação e uma lei de funcionamento. Uma teoria, isto é, sua explicação, é um sistema construído no espírito, cujas categorias de pensamento reproduzem a estrutura que assegura o encadeamento dos fatos. Se a chamarmos de organização espacial, estrutura espacial, organização do espaço, estrutura territorial ou simplesmente espaço, só a denominação é que muda, e isto não é fundamental.

Com o fim do transporte ferroviário na região central de Campo Grande, a Estação de Embarque e Desembarque de cargas e de passageiros perdeu a sua função principal. O espaço que originalmente era frequentado por centenas de pessoas, diariamente, tornou-se vazio e aos poucos está sendo ocupado por agentes exógenos à sua vocação primeira.

A cidade está se apropriando do complexo tombado como parte da sua história e apropriando-se com ações que dão novo uso ao espaço. Nesse processo de reterritorialização surgem as dicotomias e movimentos de resistência de ambos os lados: àqueles que entendem serem detentores da preservação de uma história e aqueles que evocam essa história como parte da cidade, questões discutidas pela memória e pela História.

Para Halbswachs (1990, p. 67):

A história não é todo o passado, mas também não é tudo aquilo que resta do passado. Ou, se quisermos, ao lado de uma história escrita, há uma história viva que se perpetua ou se renova através do tempo e onde é possível encontrar um grande número dessas correntes antigas que haviam desaparecido somente na aparência. Se não fosse assim, teríamos nós o direito de falar em memória, e que serviço poderiam nos prestar quadros que substituíssem apenas estado de informações históricas, impessoais e despojadas... Os grupos, no seio dos quais outrora se elaboraram concepções e um espírito que reinara algum tempo sobre a sociedade, recuam logo e deixam lugar para outros, que seguram, por sua vez, durante um certo período, o cetro dos costumes e modificam a opinião segundo novos modelos. Poder-se-ia crer que o mundo sobre o qual, com nossos avós idosos, estamos ainda inclinados, ocultou-se de repente.

Frente a essas opiniões opostas, Haesbaert (2001, p. 60), coloca o fenômeno em diversas possibilidades e neste caso específico como:

A desterritorialização como fruto da crescente homogeneização cultural do planeta. O território é valorizado em sua dimensão cultural, identitária, vinculado à diferenciação e a diversidade cultural. Ao sobrevalorizar uma pretensa homogeneização efetivada pela globalização, esquece-se a natureza contraditória deste movimento, seu caráter dialógico, na medida em que reúne num mesmo conjunto globalização e fragmentação, homogeneização e heterogeneização, condições culturais mundiais e locais.

Argumenta-se que o conjunto arquitetônico da ferrovia em Campo Grande seja adequado, a exemplo de outros centros históricos espalhados pelo território nacional, ideal para eventos com grande apelo de público enquadrando-se na citação acima. Não é o fato de que em outros locais ocorra esta forma de uso, que torna possível a adoção automática do mesmo modelo. Entende-se como necessário um ordenamento ou uma análise acurada das possibilidades de uso, sem agredir o complexo tombado e a população nele residente, para que a esplanada seja palco de eventos.

Haesbaert cita Bonnemaïson e Cambrèzy (2001, p.14) para quem:

Pertencemos a um território, não o possuímos, guardamo-lo, habitamo-lo, impregnamos-nos dele. Além disso, os viventes não são os únicos a ocupar o território, a presença dos mortos marca-o mais do que nunca com o signo do sagrado. Enfim, o território não diz respeito apenas à função ou ao ter, mas ao ser. Esquecer este princípio espiritual e não material é se sujeitar a não compreender a violência de muitas lutas e conflitos que afligem o mundo hoje: perder seu território é desaparecer.

Estes autores referem-se às sociedades tradicionais, e o objeto aqui tratado é centenário e vivenciado por até quatro gerações de ferroviários. Portanto, por ser um grupo fortemente marcado pela insígnia da tradição, permite o estabelecimento de analogia com as sociedades tradicionais. Os seus costumes, maneirismos na linguagem e histórias de outrora, ligadas à ferrovia são transmitidas pela oralidade e pela memória.

Para Hobsbawm (1998, p.22):

Todo ser humano tem consciência do passado. [...] Ser membro de uma comunidade é situar-se em relação ao seu passado [...] O passado é portanto, uma dimensão permanente da consciência humana, um componente inevitável das instituições, valores e outros padrões da sociedade humana.

Os ferroviários faziam estas transições da memória coletiva através de “rodas de conversas”, não aquelas esquematizadas academicamente, mas de maneira espontânea. A proximidade espacial e de valores comuns permitia a intromissão nas conversas e onde duas ou três pessoas conversavam podia virar em acalorada discussão, com exemplos pessoais, e o assunto privado logo se transformava em coletivo. O que deixa uma hipótese para análise: até onde o hábito do diálogo coletivo criou uma dependência de interlocutores para os problemas do grupo, a necessidade de ter uma voz que falasse por eles externamente.

Halbwachs (2004, p. 84) destaca que:

Embora seja fácil ser esquecido e passar despercebido dentro de uma grande cidade, os habitantes de um pequeno vilarejo não param de se observar mutuamente, e a memória de seu grupo registra fielmente tudo aquilo que pode dizer respeito aos acontecimentos e gestos de cada um deles, porque repercutem sobre essa pequena sociedade e contribuem para modificá-la. Dentro de tais meios, todos os indivíduos pensam e recordam em comum. Cada um, sem dúvida, tem sua perspectiva, mas em relação e correspondência tão estreitas

com aqueles outros que, se suas lembranças se deformam, basta que ele se coloque do ponto de vista dos outros para retificá-las.

A necessidade de interlocução com os poderes políticos estabelecidos foi sendo cada vez maior, na medida em que atividades exógenas ao lugar, pelo olhar do morador do conjunto ferroviário, a ponto de o recurso da “judicialização” com intervenção do Ministério Público Estadual para normatizar o uso nos festejos carnavalescos foi utilizado; atritos recorrentes entre moradores e frequentadores dos bares e eventos acentuaram-se. Neste contexto de minimizar estes embates entre moradores e promotores culturais, a Prefeitura de Campo Grande, como gestora do conjunto ferroviário, sempre era chamada para intermediar os conflitos fez uso de um recurso - o *Living Lab*.

O *Living Lab*, ou Laboratório Vivo é uma ferramenta ou metodologia de inovação que incentiva a cocriação de projetos ou soluções entre grupos ou partes para o uso de locais ou ambientes. Gerido pelo sistema de Parcerias - Pessoais - Público-Privadas (PPPPs) forma uma rede de inovação entre os mais diversos agentes na superação e construção de alternativas nas mais diversas demandas.

O Laboratório Efêmero de Campo Grande teve início nas instalações da estação ferroviária. A equipe integrada por profissionais multidisciplinares, contratados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e pela Prefeitura Municipal, fez, por 35 dias, a interação de todos os envolvidos no processo de uso ou destinação dos espaços que envolvem o complexo ferroviário, nesta cidade.

A proposta não era dar soluções, mas, buscar nos agentes interessados, dados que pudessem dar diretrizes aos gestores públicos para a utilização harmoniosa do lugar em questão. Por meio de rodas de conversa, com a presença de todos os seguimentos da sociedade que se dispusera a dialogar e por práticas lúdicas, os grupos conheceram a possibilidade de desenvolver uma maneira colaborativa e gerar novos conceitos em relação às propostas e necessidades de cada um.

A participação dos moradores do conjunto ferroviário deu-se através da Associação de Moradores e da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (AFAPEDI), que faziam a interlocução das necessidades e expectativas de mudanças. De maneira individual, poucos participaram dos encontros.

Diante das discussões de possibilidades de uso e ocupação dos prédios operacionais a grande demanda foi a de dar uso adequado ao pernoite dos maquinistas, um conjunto de instalações, que juntamente com os galpões das oficinas e a rotunda foram ocupados por grupos de pessoas dependentes químicas e sem-teto, um problema social grave, que gera insegurança aos moradores do conjunto e da região do entorno.

Outro ponto relevante foi a integração do complexo ferroviário ao programa Reviva Centro com a extensão dos equipamentos de urbanização aplicados na rua 14 de Julho até a rua Eça de Queiroz, onde termina o conjunto tombado ; a conexão do lugar com a Orla Ferroviária, o futuro Centro de Belas Artes, no bairro Cabreúva, a Feira Central e a rotunda, cujo projeto de reforma e uso arrasta-se há décadas; proposta de utilização da esplanada, onde outrora se estacionavam os trens, conforme sugestões dos três arquitetos, Regina Maura Lopes Couto, João Henrique dos Santos e Neila Janes Vieira: servir de local para a prática de esportes, lazer , e atividades voltadas à cultura.

A proposta é inovadora. Para uma sociedade habituada a receber toda mudança de maneira vertical, de cima para baixo, poder falar de seus anseios e expectativas trouxe à tona muitas ideias para o uso do complexo ferroviário, de maneira mais distributiva e democrática - a reterritorialização de um espaço importante para a cidade.

Ao longo do processo ficou muito claro que o *Living Lab* não é o detentor de soluções ou o agente de implantação de nenhum projeto estabelecido. Entretanto, trouxe à luz os problemas de conflitos e as possibilidades de soluções ou minimização dos mesmos. Fica a expectativa de que os gestores usem as diretrizes com responsabilidade e os grupos participantes entendam que o processo continua - com diálogo e iniciativas criativas, na formação de uma rede colaborativa:

O principal papel de um Living Lab é conseguir que os atores relevantes interajam, criem confiança, estabeleçam relações de longo prazo e consigam fazer juntos que as coisas aconteçam. A inovação é ação coletiva, é construir coletivamente. Eles podem contribuir significativamente a isso. Traz um novo modelo de obter inovação. Fazer com que esses atores conversem demora tempo.

Assim sendo, ficou notória a expectativa dos moradores em relação ao uso do complexo tombado da Ferrovia da NOB em Campo Grande e, também por parte dos demais participantes: a Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), Universidade

Federal e Mato Grosso do Sul (UFMS), Universidade Estadual do Mato Grosso do Sul (UEMS), Anhanguera/Uniderp, nos seus mais diversos cursos, escolas públicas de ensino fundamental e médio, Organizações Não Governamentais (ONGs), promotores culturais, sociedade civil organizada ou informal que, durante todas as dinâmicas aplicadas pelo grupo organizador do LAB - Campo Grande, contribuíram com um grande número de sugestões de uso e ocupação, indicando com isso a afetividade e sentimento de pertencimento ao lugar.

### 3 RELAÇÕES POLÍTICAS E OS REFLEXOS

O poder situado nas relações entre os indivíduos e/ou as relações que compõem uma estrutura social chamado por Pierre Bourdieu de “*quantum* de força social” (BOURDIEU; WACQUANT, 1992, p. 230), onde o contexto relacional está inserido, independente de mensuração da quantidade. O poder relacional visa a compreender os mecanismos presentes em diferentes cenários ou situações e como os grupos relacionam-se com eles.

As relações de poder, neste caso referem-se ao grau em que os vínculos existentes entre os indivíduos ou grupo determinam a capacidade de uns controlar de e/ou limitar as ações, controlar a vida social, de maneira consentida ou coercitiva.

Entretanto, a capacidade destas comunidades de enfrentarem seus conflitos, sejam eles internos ou externos, perpassa por situações que envolvem o poder coativo que, através de sanções garante a submissão, que, acomodado pode gerar recompensas à comunidade.

Essa forma de política ou arranjo social deriva de uma capacidade do grupo social em delegar a um ou mais elementos a capacidade de geri-los, de maneira a atenuar confrontos ou embates externos ou internos. A esses elementos é dado o *status* de “autoridade”.

Galbraith (1984 *apud* CAPRA, 2005, s/p.) afirma que o termo “autoridade” não é poder de comando, mas é o de “[...] uma base firme para o conhecimento e a ação”, que no caso do objeto de estudo, a Vila dos Ferroviários em Campo Grande, após a extinção da RFFSA, a tutela passou para a Associação de Moradores, sendo esta composta de um representante em cada rua.

Durante o funcionamento da NOB/RFFSA o poder alternava-se entre as normas da empresa e o Sindicato dos Ferroviários que, até os anos de 1990 era patronal ou no jargão sindical, “*pelego*”, ou seja, atuava de maneira a atender e/ou aceitar as imposições da direção da ferrovia. A vida era regida pela empresa, e impunha as relações sociais dos ferroviários pelo assistencialismo e este exercia uma força de controle a fim de evitar reivindicações trabalhistas. Segundo Arnstein (2002, p. 7), sobre esse controle:

A participação sem redistribuição de poder permite àqueles que têm o poder de decisão argumentar que todos os lados foram ouvidos, mas beneficiar apenas alguns. A participação vazia mantém o *status quo*.



Após esse período, no ocaso da empresa, o Sindicato dos Ferroviários filiou-se a Central Única dos Trabalhadores (CUT), com sede em Bauru e com representações em Campo Grande, Corumbá e Três Lagoas e encabeçou greves e paralizações, tornando-se a voz dos descontentes com a atual situação: atrasos de salários, retração dos benefícios e má condição de trabalho, haja vista que o sucateamento era visível e deste se valeu o governo federal para propor a concessão da ferrovia por 30 anos.

A malha ferroviária da NOB/RFFSA foi a primeira experiência de privatização, sendo que a Noel Grup, empresa formada por estadunidenses, venceu o certame com o valor de R\$ 62 milhões a serem pagos em 112 parcelas que começariam a ser quitadas dois anos após a venda, sendo que o faturamento desta mesma malha era de R\$ 42 milhões anuais, segundo o Sindicato dos Ferroviários.

Antes do processo de concessão da ferrovia foi proposto aos funcionários o Plano de Demissão Incentivada (PDI) e, muitos aderiram por conta de alguns benefícios, como a possibilidade de resgatar os valores do fundo de pensão da REFER e seis meses de plano de saúde gratuito.

Essa manobra gerou um número grande de desempregados uma vez que após saírem deram-se conta que o mercado de trabalho não absorvia essa mão de obra tão específica que era o trabalhador em ferrovia. Alguns conseguiram investir em negócios próprios, mas foi uma minoria absoluta.

Nesse panorama de incertezas surgiu um novo desafio: as moradias das vilas ferroviárias. Boatos ou “*rádio peão*”, como diziam, traziam as notícias de que essas propriedades da RFFSA seriam vendidas à iniciativa privada, demolidas e que os moradores deveriam sair (Figura 19).

**Figura 19** - Manchete Jornal de Domingo - Nov.1996



**Fonte:** Acervo da AMOMCOFER.

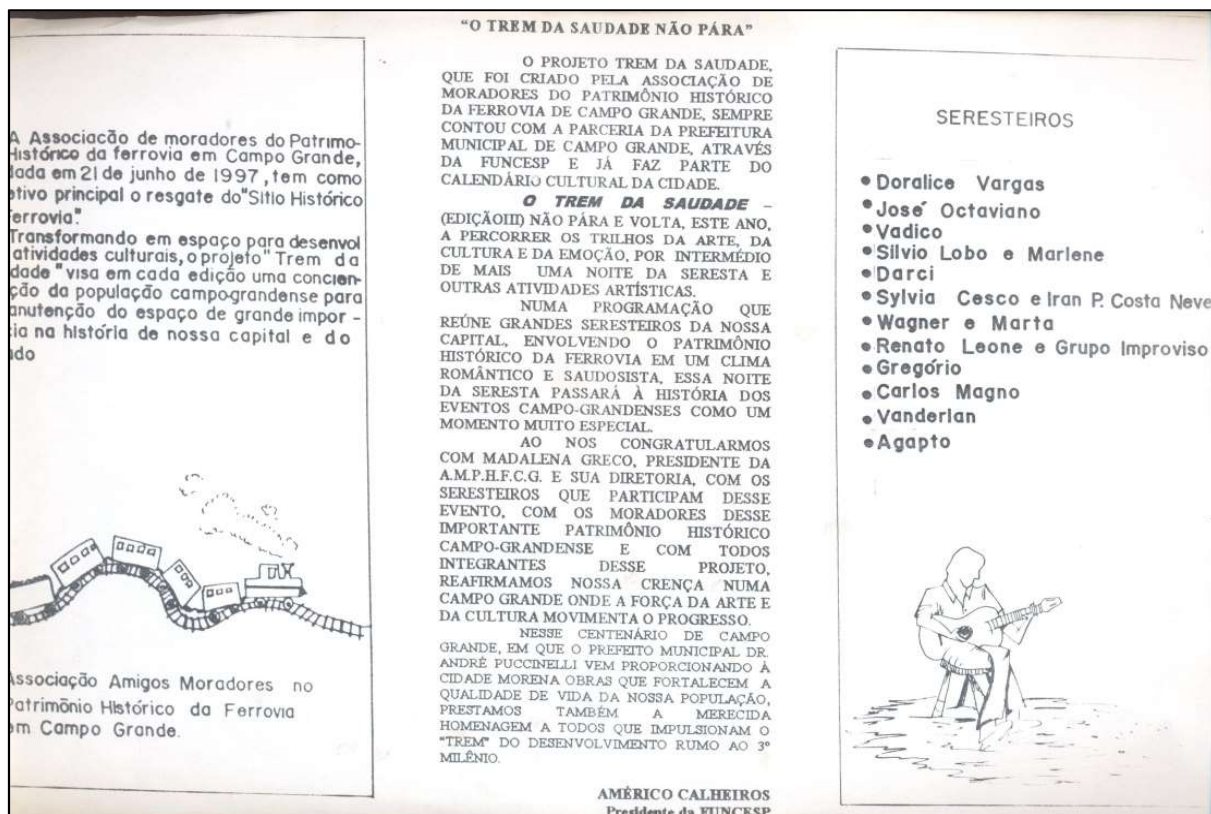
### **3.1 Ações de ONGs para proteção da Ferrovia e dos Ferroviários**

Sem a tutela da Ferrovia e do Sindicato com poucas condições de intervir, surgiram ações individuais de segmentos diversos - a academia, políticos e simpatizantes, para tombarem como patrimônio histórico o conjunto de Campo Grande e de Três Lagoas buscando com essa manobra a manutenção do espaço para os ferroviários ali residentes.

Encontros realizados na Escola Álvaro Martins Neto, o "Batatinha" vieram aos poucos esclarecendo o que era tombamento histórico e mostrando a necessidade de uma representatividade jurídica. Nesse contexto nasceu a primeira Associação de Moradores no Patrimônio Histórico da Ferrovia em Campo Grande.

Ações, como o projeto "Trem da saudade" (Figuras 20 e 21), uma noite de seresta com a parceria do município, de simpatizantes, alunos e professores da Escola Álvaro Martins Neto, trouxeram ao espaço da Vila Ferroviária um grande número de pessoas e a Associação de Moradores fazia a conscientização da preservação do lugar como patrimônio histórico-cultural.

**Figura 20** - Folder de apresentação do Projeto Trem da Saudade - 1999



Fonte: Acervo da AMOMCOFER.

**Figura 21** - Alunos da Escola Álvaro Martins Neto - O Batatinha pintando painel para a terceira edição do Trem da Saudade



Fonte: Folha do Povo 12/8/1999 - Foto: Edemir Rodrigues

A Prefeitura Municipal de Campo Grande não tinha mecanismos legais para criar um processo administrativo, Conselho Municipal de Cultura, Livro de Tombos e Registros e uma legislação pertinente à matéria. O tombamento deu-se por via legislativa, onde foi votado na Câmara Municipal e encaminhado ao prefeito para o aceite da deliberação dos edis, o que aconteceu em 13 de maio de 1996. Sem o temor de ver suas casas demolidas os ferroviários uniram-se para a consolidação do lugar como Patrimônio Histórico.

De 1996 a 2000 a atuação da Associação foi de mapear e propor ações que minorassem a ausência da tutela da ferrovia em problemas pontuais como enchentes nas casas da Vila de Baixo (Rua dos Ferroviários), que sem a presença da autoridade da empresa ferroviária teve o acesso das águas pluviais interrompidos por invasores de terrenos públicos.

Por meio de censo interno detectou-se o grande número de analfabetos ou analfabetos funcionais, que foram atendidos em horário intermediário da Escola Álvaro Martins Neto por acadêmicas de Pedagogia da Universidade Católica Dom Bosco, dando condição a esses trabalhadores desempregados, uma chance mínima de inserirem-se no mercado de trabalho; juntamente com a Secretaria de Estado e Município buscaram-se cursos profissionalizantes para aqueles cuja escolaridade permitia (Figura 22).

O Colégio Decisivo, atualmente desativado, simpatizante da causa ferroviária, entrou como parceiro na facilitação para conclusão do ensino médio dos ferroviários que tinham sido demitidos e encontravam dificuldade em capacitar seus currículos funcionais pela baixa escolaridade. A partir desta titulação foi possível o ingresso de muitos em outros cursos profissionalizantes.

Foi nesse contexto de muita complexidade, que esta pesquisadora que foi durante quatro anos, atuou como presidente da Associação de Moradores decidiu cursar História. Precisava entender o processo, como na assertiva de Hobsbawm (1998, p. 139) “[...] Os homens são ou devem ser engajados em sua atitude para com as ciências, porque as ciências são em si mesmas engajadas”.

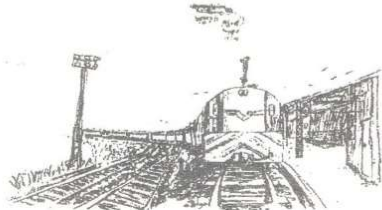
**Figura 22** - Informativo de parceria da Associação de Moradores para conclusão do ensino médio dos funcionários demitidos

**FERROVIÁRIO  
CURSO SUPLETIVO GRATUITO**

**PAGANDO APENAS AS APOSTILAS**  
em 2x R\$ 40,00. Provas R\$ 5,00 por matéria  
você poderá recuperar o tempo perdido e  
Cursar o 2º grau (Ensino Médio). Aulas  
aos sábados, no período Vespertino.

"É só querer  
Não há idade  
Prá felicidade  
Nem pro saber,  
Vem estudar  
É decisivo acertar"  
(Geraldo Espíndola - Cleodomiro D. Gonçalves)

**Matrículas no local**  
Aula inaugural e matrícula: dia 12/02/2000  
Local: Colégio Decisivo  
Av. Mato Grosso, 122 - Centro  
Horário: 13:30



Iniciativa:  
CGA - Assessoria  
Apoio:  
Colégio Decisivo

**Fonte:** Acervo da AMOMCOFER.

Manchetes de jornais diários ou semanais podem exemplificar a demanda de ações empreendidas no período (Quadro 1).

**Quadro 1** - Publicações de matérias referentes aos ferroviários de Campo Grande, MS

Data	Jornal	Manchete	Resumo matéria
21/7/1997	Edição EXTRA - ed. 544 - Ano XIV	Ferrovia tem Centro Histórico	Os moradores da Vila Ferroviária em Campo Grande, localizada em área de propriedade da RFFSA, estão transformando o lugar em um novo espaço cultural [...]
13/11/1997	Correio do Estado p. 6	Pacote pode deixar ferroviários sem casa.	Os ferroviários da ativa, demitidos e aposentados serão atingidos com o pacote de medidas que determina a



Data	Jornal	Manchete	Resumo matéria
			venda dos imóveis da RFFSA - 22.600 imóveis em todo o país. [...] possui 3.600 imóveis no trecho entre Corumbá (MS) e Bauru (SP)
12/1/1998	Correio do Estado - p. 2 - Editorial	Teoria e Prática	Ao Mato Grosso do Sul, restaram desempregados, uma ferrovia mal conservada e a história enterrada [...]
17/18/1998	Correio do Estado p. 3	Entidades querem ação para preservar estações	Uma ação do Ministério Público para garantir a preservação das estações e casas da RFFSA, esta é a providência que o deputado Bem-Hur Ferreira, representantes do Sindicato dos Ferroviários e a Associação de Moradores pretendem tomar no próximo dia 6 de fevereiro. A ideia é evitar que as estações e casas, tombadas como patrimônio histórico de MS sejam destruídas.
15-21/3/1998	Jornal de Domingo - Intervalo - ed. 276	Noite da Seresta acontece na Vila dos Ferroviários	Numa promoção da Associação dos Moradores e FUNCESP acontece dia 20/03 a segunda edição da Noite da Seresta - Trem da Saudade na vila dos ferroviários [...]
15/3/1998	Caderno Extra - ano XV - ed. 559	Noite da Seresta vai agitar a Vila dos Ferroviários	A noite da seresta - Trem da Saudade visa, além de focar a arte dos seresteiros campo-grandenses, resgatando essa manifestação musical tão significativa, chamar a atenção da cidade para o importante patrimônio histórico de Campo Grande que é a Vila dos Ferroviários.
20/3/1998	Correio do Estado - Caderno B – p. B	Trem da Saudade, edição Outono	A Associação dos Moradores no Patrimônio Histórico da Ferrovia dá prosseguimento hoje ao Projeto Trem da Saudade, edição Outono, que reunirá seresteiros da Capital, artistas plásticos, universitários e atores.
17/4/1998	Correio do Estado p. 7	RFFSA não reconhece tombamento de imóveis	Segundo o Departamento Jurídico da Rede, a prefeitura da Capital não tem legislação própria para decidir sobre a questão [...]
09/10/1998	Correio do Estado p. 8 C	Armazém da Rede pode ser preservado.	A Associação dos Moradores quer transformar o armazém de cargas da RFFSA em um centro de atividades culturais[...] Por outro lado pede pela preservação dos paralelepípedos que ai restam [...]
13/10/1998	Correio do Estado p. 6 C	Utilização de armazém da Rede será discutida hoje.	A Associação de Moradores se reúne hoje com a FUNCESP para discutir projeto de criação de um Centro Cultural de Múltiplas Atividades [...]

Data	Jornal	Manchete	Resumo matéria
04/01/1999	Correio do Estado p. 6 C	Esgotos provocam reclamações em vila. Diversos imóveis da Rede abandonados. Ruas continuam em condições precárias.	Esgotos a céu aberto estão prejudicando as famílias de ex-ferroviários que residem na vila da RFFSA, em Campo Grande. [...] o problema está sendo agravado pela intensidade das chuvas nos últimos dias [...] a situação agravou-se depois que o proprietário de uma oficina mecânica fechou com cimento a saídas das tubulações [...]
06/01/1999	Correio do Estado 2 A	Campo Grande Reclama: Esperando solução	Os moradores da Vila dos Ferroviários continuam aguardando uma solução para o problema dos esgotos a céu aberto que passam pela localidade, até agora ninguém se manifestou sobre a situação, considerada crítica.
08/03/1999	Correio do Estado p. 6	Chuva inunda casas em vila da Capital	Todas as casas da Vila dos Ferroviários foram tomadas pelas águas, que levaram também muita sujeira.
26/04/1999	Correio do Estado Caderno B	Projeto para centro cultural na fase final.	O assunto foi abordado pela presidente da Associação dos Moradores durante a posse dos membros do Conselho Municipal de cultura, que a Associação tem assento.
12/08/1999	Folha do Povo p. 17	Seresteiros resgatam o romantismo	Terceira edição do projeto da Fundação de Cultura do Estado valoriza Vila dos Ferroviários e prova que o romantismo está em alta. Alunos da escola da vila pintam painel que fará parte do evento.
07/11/1999	Correio do Estado p.16 A	Patrimônio Histórico - Ruas podem ser preservadas. Comissão estuda utilização de trilhos da linha ferroviária.	Projeto de Lei tenta garantir conservação dos paralelepípedos da Vila Noroeste.
02/04/2000	Correio do Estado p.10	Imóveis da RFFSA serão leiloados - Cancelas de trilhos estão desativadas - Casas devem ter poucos interessados	O processo de venda de mais de 20 mil imóveis da RFFSA, que estava emperrado desde 97 pela burocracia, deve ter um desenlace [...] - Os moradores dos imóveis da RFFSA do Estado estão preocupados com o modo como o leilão das casas será realizado [...]

Data	Jornal	Manchete	Resumo matéria
02/04/2000	Folha do Povo capa	Ferrovia leva a leilão 1.615 imóveis em MS.	Em Campo Grande serão leiloados 640 imóveis - 155 na Vila dos Ferroviários.
25/06/2000	A Crítica p.11	Após a privatização, RFFSA se torna a maior imobiliária do MS	Patrimônio da RFFSA, embora tenha sido tombado pelo patrimônio Histórico, vai virando fumaça nas mãos de pessoas estranhas à empresa. A Rede Ferroviária Federal, empresa estatal que está em processo de liquidação, transformou-se numa autêntica imobiliária.
22/03/2001	Primeira Hora p. 3	Retomada dos trens urbanos pode acontecer.	Com grandes chances de voltarem a funcionar, os trens de passageiros serão mais uma alternativa de transporte na Capital.
30/03/2001	Primeira Hora p. 3	André adere à proposta de aproveitar trilhos urbanos.	A aceitação do prefeito é vista como um grande avanço nas negociações, pela preservação do patrimônio histórico da Capital.
02/04/2001	Correio do Estado p. 8 C	Imóveis da RFFSA vão à liquidação. Rede não sabe o que tem.	Patrimônio - Há casas bucólicas à beira de antigas ferrovias, fazendas, hortos florestais e área de preservação ambiental, terrenos e prédios nos centros das cidades.
19/04/2001	Correio do Estado p. 10 C	Fachadas de casas foram alteradas	Vila dos Ferroviários - Ministério Público decidiu intervir e vai cobrar explicações da Rede Ferroviária, prefeitura e também dos moradores da localidade.
08/04/2001	Folha do Povo capa	Estação da antiga NOB pode virar parada obrigatória.	A antiga estação ferroviária da antiga NOB, em Campo Grande poderá ser transformada em ponto turístico da cidade [...]
30/04/2002	Correio do Estado p.1 3A	Ex-ferroviários querem leilão	Os ex-ferroviários de Campo Grande não querem a intervenção da prefeitura e da CEF - Caixa Econômica Federal [...] nele o banco compraria as casas da Rede, restauraria e posteriormente financiaria o investimento a cada morador [...] eles querem suspender o leilão e depois ninguém sabe o que vai acontecer. Esse ano é ano eleitoral [...]
30/10/2002	Folha do Povo p. B -1	Vendem-se casas da Rede. Morador sonha em ser dono.	São 151 imóveis situados na capital, que foram avaliados em R\$ 3 milhões. É o lar do ferroviário aposentado, que sempre sonhou em possuí-lo de direito, e também faz parte do



Data	Jornal	Manchete	Resumo matéria
		Patrimônio tombado vai a leilão.	patrimônio histórico da cidade com valor inestimável [...]
02/11/2002	Correio do Estado p. 12 A	Lei estadual pode impedir leilão	O uso de lei estadual e negociações políticas podem ser as saídas para garantir o adiamento ou cancelamento do leilão dos 151 imóveis da RFFSA, previsto para os dias 25 e 29 de novembro, segundo edital publicado no dia 2 de outubro [...]
24/11/2002	Folha do Povo p. A-5	Casas da Rede Ferroviária serão pagas em 854 vezes.	Prefeito anunciou cancelamento do leilão durante reunião com vereadores e ferroviários.
25/11/2002	Folha do Povo p. A-7	Dívida pode ser trocada por casa.	Os antigos funcionários da empresa, atualmente aposentados, querem garantir na compra dos imóveis o pagamento dos direitos trabalhistas, como vale-alimentação. A proposta é debitar no valor do imóvel a quantia devida em indenização trabalhista pela RFFSA, que está em processo de extinção.

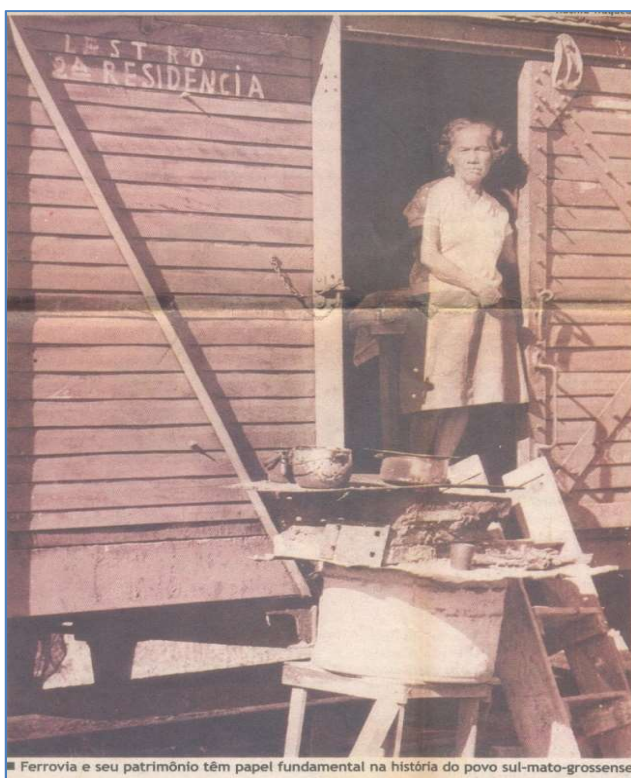
**Fonte:** Elaborado pela pesquisadora.

Ações simultâneas foram feitas para diminuir o impacto que o fim da Empresa trouxe a famílias que já estavam a quatro gerações dentro da ferrovia.

As questões que se referiam aos ferroviários tiveram repercussão e interesse da mídia uma vez que o número de pessoas ligadas à ferrovia é expressivo, mesmo fora do espaço; pelo apelo afetivo dos moradores da cidade de Campo Grande com a Ferrovia NOB; pelo ineditismo de um tombamento histórico de todo o conjunto e também pela solidariedade com os moradores do Complexo Ferroviário.

Outro dado a ser registrado foi que os engenheiros que compunham a chefia da Estrada de Ferro, alguns admitidos na Noel Group e outros demitidos e/ou aposentados, fizeram uma campanha pró venda do espaço e nenhum se interessou pela manutenção do tombamento, sendo agentes de pressão contra ele e procuravam seus ex-subordinados para “conscientiza-los” de que a iniciativa de manter o lugar na condição de centro cultural como inapta e descabida naquele “sertão”. Na fala do engenheiro Marcos Wanderley que foi da comissão para o levantamento das casas era um ato de “ingenuidade” querer comparar Campo Grande com os grandes centros históricos como Salvador ou Recife.

**Figura 23** - Residência em vagões do lastro



■ Ferrovia e seu patrimônio têm papel fundamental na história do povo sul-mato-grossense

**Fonte:** Jornal do Povo 8/4/2001 - Foto: Rachid Waqued

**Figura 24** - Morador, ex-ferroviário mostrando medalha recebida por mérito no trabalho



**Fonte:** Jornal Correio do Estado, 2/11/2002 - Foto: Paulo Ribas.

Todo processo do tombamento deu-se de “baixo para cima”, ou seja, a proposta foi da sociedade civil e desencadeou ações que vieram normatizar as ações futuras do poder público municipal para tombamentos de prédios históricos.

Tão logo se resolveram as questões do tombamento e a consolidação do lugar tombado, a Associação, já reconhecida dentro do contexto cultural, tendo cadeira e voto nos Conselhos Regionais e da Cultura, foi arrefecendo e gerando o que Boschma, citado por Capra (2005) chama de *lock-in* ou no sentido das rotinas dentro da organização que se tornam redundantes com o passar do tempo.

A Associação dos Moradores foi extinta a partir do ano 2000, e voltou com outro nome a partir de 2003, quando outra ameaça se fez com a venda dos imóveis pela RFFSA que, logo após esse leilão, foi extinta como empresa ficando a Controladoria Geral da União (CGU) responsável pelos seus bens.

Entretanto, o novo quadro que se apresentou- a presença da Feira Central, as festas de Carnaval, bares e boates, dentro do espaço - fez com que, novamente, a Associação de Moradores restaurada - AMOMCOFER, e tomasse para si a responsabilidade de ser a interlocutora entre os moradores e o poder público e privado que estão no espaço do complexo ferroviário. Junto a essa voz, aliou-se a Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (AFAPEDI).

Em reuniões na AFAPEDI, entrevistando moradores e frequentadores do embrião do Museu Ferroviário, instalado no saguão do prédio da antiga ferrovia, pode-se perceber que a tônica das discussões girava em torno da falta de respeito aos direitos dos moradores enquanto guardiões das memórias e da história da NOB/RFFSA.

Entrevistado, Carlos Iraci Coelho guia de turismo, deu o seguinte depoimento:

A estação ferroviária faz parte de um projeto - *walking tur* - e por falta de atrativos de maior significância, na visita do Museu Ferroviário foi introduzida a fala de colaboradores da AFAPEDI, contando histórias e dando depoimentos das suas vidas funcionais. Desde então o passeio passou a ser requisitado e teve um retorno de aprovação muito grande.

Os turistas passaram a interagir com o espaço fazendo perguntas, contando suas experiências com ferrovias de todos os lugares por onde passaram. Em suma, a memória do ferroviário passou a ter mais importância do que o espaço material tombado.

Para Halbwachs (1990, p. 120):

O tempo e só ele pode desempenhar esse papel à medida em que o representamos como um meio contínuo que não mudou e que permaneceu o mesmo hoje como ontem, de maneira que podemos encontrar ontem dentro do hoje. Que o tempo possa permanecer de algum modo imóvel por um período bastante longo, isso advém de que ele serve de quadro comum para o pensamento de um grupo, que em si mesmo, durante esse período, não muda de natureza, conserva a mesma estrutura, e volta sua atenção aos mesmos objetos. Enquanto meu pensamento pode voltar a um tempo desse gênero, aprofundar-se nele, nele explorar as diversas partes de um movimento contínuo, sem esbarrar em nenhum obstáculo ou barreira que o impeça de ver além, ele se move num meio onde todos os acontecimentos se concatenam. Basta que ele se desloque dentro deste meio para que ele encontre elementos [...] Ali encontramos inscrita ou indicada a marca dos acontecimentos ou das imagens de outrora à medida que respondiam ou respondem ainda a um interesse ou a uma preocupação do grupo.

A mesma prática foi adotada para visitas de escolas, do Ensino Fundamental ao Ensino Superior, colocando o ferroviário como protagonista, palestrando com os visitantes, contando a história de cada objeto exposto e a sua história pessoal com cada um deles.

O ferroviário é um contador de histórias, uma característica de um grupo que tinha como rotina muitas viagens, o uso de roda de conversas para interagir-se e a transmissão um *modus faciendi* oral.

As mulheres dos ferroviários não exerciam função remunerada na empresa, mas eram integradas por conta das relações endógamas, característica acentuada desse grupo. Educadoras dos seus filhos, contribuíram na transmissão oral da tradição, difundindo as expressões específicas dos ferroviários, como exemplificadas no Quadro 2, sendo as mais usuais (GRECO, 2014, p.18-21).

**Quadro 2** - Expressões utilizadas na comunicação entre moradores

Expressão usada	Significado
Auto de linha	Veículo pequeno que anda sobre os trilhos, utilizado em pequenas manutenções e/ou inspeções.
Boi na linha	Em uma região onde a pecuária é eminentemente a pasto, era comum a presença desses animais nos trilhos, o que requeria muita atenção do maquinista ou condutor de auto de linha. Entretanto, esse termo passou a ser usado para designar a inspeção surpresa da chefia ou esposa nas proximidades, motivo de preocupação para o cônjuge infiel ou qualquer interferência não desejada.
Breque	Vão que segue encostado na locomotiva, sendo espaço para os condutores do trem e seus auxiliares, e também depósito de

Expressão usada	Significado
	pequenas encomendas, malotes e correspondências entre as estações nos trens de passageiros.
Burro	Tipo de guindaste que roda sobre os trilhos.
Cabose	Vagão que seguia na cauda do trem de cargas para observação do comportamento da composição do trem; nele também ficava a documentação e notários das cargas.
Chipa-tereré	Trem do ramal Campo Grande - Ponta Porã. Esse trem era muito frequentado por paraguaios que traziam sempre na matula sempre a guampa (chifre de boi serrado e polido para o preparo e consumo do tereré) e chipa (pão de queijo típico na região e oriundo do Paraguai).
Deixar bater o sino	As locomotivas a carvão eram providas de sinos que serviam para sinalizar os cruzamentos em passagens de nível (cruzamentos urbanos ou em rodovias), avisar a sua proximidade da estação ou depósito; entretanto, quando o manobrador, que deveria estar em seu posto para a chamada “mudança de chave”, era negligente, requeria que o maquinista insistisse em uma ou mais chamadas com o sino. Assim, a expressão “deixar bater o sino” passou a designar quem fosse negligente ou desleixado em suas funções profissionais ou pessoais, qualificado como aquele que deixa o sino bater.
Distrito	Uma parte de uma residência (administrativa) que poderia ter três ou mais distritos.
Escalante	Determinava os turnos de trabalho. Muito comum dos diálogos daqueles que estavam de folga e que eram escalados pelas esposas para buscar filhos na escola ou nas tarefas do cotidiano: - Não posso jogar bola hoje, minha mulher me escalou para fazer compras...
Fazer a chave	Ato do manobrador para mudar a direção do trem nos trilhos
Feitor	Determina o trabalho a ser realizado nos lastros.
Lastro	Turmas com cinquenta ou mais homens, concentrados para a manutenção mais pesada na linha férrea, como a troca de dormentes, trilhos, manutenção de pontes entre outros serviços.
Limpa-trilhos	Tipo de para-choque colocado à frente das locomotivas e veículos de manutenção da linha com a função de desobstruir pequenos obstáculos que se encontrassem nos trilhos; ou também uma pessoa comilona.
Matula	Refeição com diversos tipos de comidas e bebidas e que acompanhavam os passageiros mais humildes que não podiam comprar comida no carro restaurante do trem de passageiros. Geralmente era composta de farofa de frango frito, arroz carreteiro, sopa paraguaia, chipa assada ou frita e, para acompanhar chá gelado (tereré). Laranjas ou tangerinas, guavira, caju, entre outras frutas que faziam parte da matula.
Mestre de linha	Encarregado de vários feitores de determinados trechos que compunham o distrito.
No toco	Aguardando a escala de trabalho.
P.As.	Postos de alimentação distribuídos pelos trechos da ferrovia para fornecimento de alimentação aos funcionários que se encontravam em deslocamento.

Expressão usada	Significado
Para baixo	Esta expressão tem o sentido de localidade e não de posição. Bauru é considerada, para fins ferroviários, o marco zero - início do trecho, portanto descer é dirigir-se para as regiões mais próximas do marco inicial.
Para cima	Significa aproximar-se de Corumbá
Pernoites	Alojamentos de vários padrões, conforme a hierarquia, distribuídos ao longo da linha para troca de equipes e repouso de funcionários em trânsito.
Ratoeira	Chave falsa, sistema de segurança que descarrilha o trem em caso de fuga ou descontrole.
Rodante	Trabalhador que verificava a conservação de determinados trechos da via permanente ou aquele que fora da empresa andou demais - "Hoje andei feito o rodante".
Rotunda	Virador de locomotivas
<i>Staff</i>	Herança dos construtores da ferrovia, ingleses e belgas, para designar o sistema de liberação dos trens. O nome <i>staff</i> determina o bastão de ferro entregue pelo chefe da estação a cada passagem do trem pelas estações. Esta palavra também era utilizada quando a esposa liberava o companheiro para participar de um joguinho de bolo ou bilhar.
Seletivo	Sistema de comunicação ferroviário entre estações de trens e postos de serviços.
Soca	Trabalhador da via permanente que soca a brita - trabalhador braçal.
Trecho	Designação que determinava uma região fora da base da estação.
Turma	Grupo de trabalhadores da manutenção da via permanente, que trabalhavam em regiões isoladas no trecho e viviam em vagões-dormitório com cozinha.
Varrer a linha	Este termo designava uma moça namoradeira, aquela que "varreu a linha".

**Fonte:** da autora.

Esses e muitos outros termos compõem o vocabulário dos remanescentes dos ferroviários e continuam a ser usados até mesmo por aqueles que não trabalharam na ferrovia e são seus descendentes.

Particularidades que são incorporadas nos discursos aos turistas de maneira natural, criando curiosidade. E, ao explicar, o narrador retoma a conversa que pode se prolongar conforme o tempo de que o ouvinte disponha.

Halbwachs (1990, p. 120) explica:

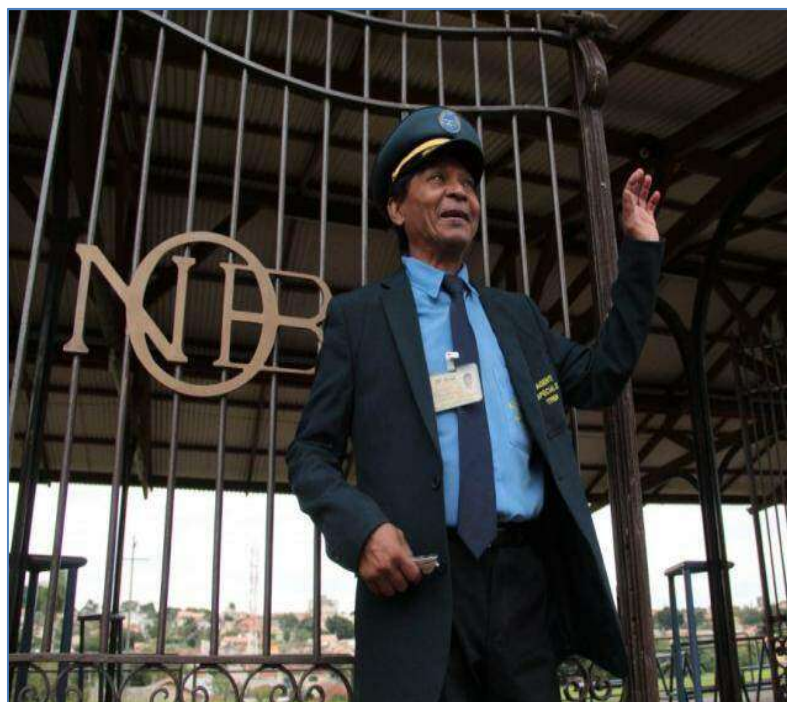
É no tempo, tempo este que é aquele de um determinado grupo, que ele procura encontrar ou ainda reconstituir a lembrança e é no tempo que ele se apoia. O tempo é só ele pode desempenhar esse papel à medida em que permaneceu o mesmo hoje como ontem, de maneira



que podemos encontrar ontem dentro do hoje, que o tempo possa permanecer de algum modo imóvel por período bastante longo, isso advém de que ele serve de quadro comum para o pensamento de um grupo, que em si mesmo, durante esse período, não muda de natureza, conserva quase a mesma estrutura, e volta sua atenção aos mesmos objetos.

*Toninho Facada* - apelido de Antonio Marques, já falecido, tinha um comportamento emblemático da noção de pertencimento comum aos moradores da Vila Ferroviária. Era corriqueiro vê-lo vestido com o uniforme da ferrovia, de Agente de Estação, que foi até aposentar-se.

**Figura 24** - Antonio Marques - *Toninho Facada*



**Fonte:** Midiamax - 12/6/2017 - Foto - Marcos Ermínio.

Antonio Marques foi um narrador ímpar, acessível a todos os pesquisadores, imprensa e alunos das escolas de ensino fundamental que desfrutavam de suas histórias, e conheceram os caminhos do trem pela sua voz, gestos e longas gargalhadas. Com a partida dos contadores de história da ferrovia perdeu-se um pouco dela.

## 4 A VILA DOS FERROVIÁRIOS OU O PATRIMÔNIO HISTÓRICO DE CAMPO GRANDE

Na primeira edição do livro “A menina e o trem” de Greco (2014) o professor Hildebrando Campestrini assim prefaciou a obra:

Realmente, ao ler as memórias da menina Valquíria, escutamos ‘uma apaixonada ferroviária contar suas histórias de trens, estações e quintais [...]’, lamentando a decadência, lenta e irreversível, daquela ‘classe social’ formada pelos devotados ferroviários e de sua cidadela, a histórica e saudosa Vilinha, no coração de Campo Grande.

A estação ferroviária povoa minhas lembranças. Quando viajei pela Noroeste para Três Lagoas, Aquidauana, Corumbá. Era um mundo diferente, com ferroviários únicos, vivendo em harmonia, dedicando à causa da Noroeste, como sua razão de ser.

As chegadas e partidas eram o mais absoluto tumulto: gente correndo com bagagens, pulando pelas janelas para conseguir um lugar mais confortável, empurra-empurra, gritos para chamar os perdidos; abraços demorados, lágrimas de partida e de chegada; últimos recados, recomendações, pedidos, beijos namorados. Depois, quando o trem partia, para desaparecer na curva longa adiante, quantas mãos estendidas nas janelas dos vagões como que lançando um derradeiro adeus aos que, mudos e com olhar comprido, ficavam na plataforma. Cenas inesquecíveis. Inapagáveis - porque profundamente humanas.

Ao reler esta apresentação e, catalogar as entrevistas, por amostragem dos moradores no complexo ferroviário tombado, em Campo Grande - MS percebeu-se que o sentimento de pertença é forte, tanto para o morador, como para o cidadão campo-grandense. O trem da NOB povoa até hoje a memória coletiva de muitos sul-mato-grossenses e turistas.

Durante o funcionamento da ferrovia, a Vila dos Ferroviários era isolada da cidade, pois a empresa era a responsável pela sua manutenção e regulação. Após esse período, com o tombamento nas três esferas públicas já citadas, passou para estes agentes a sua tutela e a consequente responsabilidade de manter todo o complexo em condições favoráveis de uso.

E nesta nova ordem, o confronto apareceu. Os remanescentes da ferrovia opuseram-se a qualquer iniciativa de mudança ou uso que abalasse sua rotina. Coube, então, à Prefeitura Municipal de Campo Grande e ao IPHAN dar a manutenção física do espaço e ainda procurar meios de acesso a toda a população da cidade, estados e visitantes a atrativos cabíveis em um complexo cultural.



A cidade é dinâmica. Assim como a sociedade, os lugares, os espaços, são passíveis de mudanças, pelo aperfeiçoamento, dando novos usos a estes, sob a pena de que, ao não fazê-lo, incorre-se no risco de perdê-lo. Isso é ressignificar.

No entanto, nas entrevistas como demonstra o quadro 3 abaixo, os moradores não aventam a hipótese de um novo uso, a ressignificação do lugar. Pedem a integração do complexo ferroviário à cidade através de limpeza nas ruas, pinturas nas fachadas, conservação do piso de paralelepípedo e até mesmo a volta da operacionalização dos trens de cargas e passageiros na velha estação.

Todas as ações são voltadas para a manutenção da ordem posta: a manutenção de um *status quo*. As reivindicações são no sentido de alicerçar a manutenção do grupo, que pela pesquisa tem se demonstrado em franco declínio.

Através do método dedutivo onde se buscou a análise informativa com a aplicação de entrevistas com delimitação de 10% das residências ocupadas por moradores com vínculo com a ferrovia e presença nas rodas de conversas nas reuniões da AFAPEDI e, a comparação desses dados com fontes primárias de jornais e informativos emitidos pelo Sindicato dos Ferroviários e da Associação de Moradores.

Nas observações das rodas de conversas e reuniões da Associação de Moradores, bem como nas entrevistas, como exposto no Quadro 3, ficou muito claro que o que mais incomoda os moradores é a realização, desde 2012, do Carnaval de Rua na área tombada. A cada ano cresceram as exigências dos moradores para se preservarem do grande número de pessoas que frequentam o evento. O isolamento dos moradores locais que durante os dias da festa não podem sair de casa, com pouca segurança, o ressarcimento pelos danos causados nos muros e cercas, o cheiro de dejetos humanos que são depositados nas calçadas, a quantidade de lixo, a invasão dos quintais são as maiores queixas dos moradores durante os cinco dias da festa.

Por outro lado, os promotores do evento alegam que o espaço é apropriado por lembrar os Carnavais de outros centros históricos, como o de Recife, Salvador, entre outros. Não é, portanto, uma manifestação de cultura popular autêntica, mas segue uma tendência recente de carnavais de rua, como no caso de São Paulo, na Vila Madalena.

O poder público tem participado na intermediação do conflito, até mesmo porque o Ministério Público tem pautado as exigências para a realização do Carnaval

na Esplanada, por uma questão de segurança para ambos os lados - os moradores e o público que frequentam o mesmo lugar.

No Quadro 3 a seguir, procurou-se demonstrar as necessidades dos moradores entrevistados:

**Quadro 3** - Entrevistas realizadas com os moradores

<b>Nome do depoente</b>	<b>Idade</b>	<b>Ligação com a ferrovia</b>	<b>Como valorizar o espaço</b>	<b>O que o desagrada nas atividades neste espaço</b>
Nelson Fermino	58 anos	Supervisor de linha aposentado	Melhorar o calçamento, padronizar a pintura das casas.	O carnaval. Nos últimos eventos algumas providências diminuíram os impactos.
Nelson Pereira de Araújo	61 anos	Maquinista aposentado	Restauração da segurança, revitalização das casas, integrar a vila dos ferroviários ao centro da cidade, arborizar, praça de esportes na antiga área de estacionamento dos trens, lixeiras.	Carnaval, bares e casas de shows.
Serafina Gavilan Leite (Jô)	64 anos	Esposa de Paulo César Leite, maquinista aposentado	Dar mais voz aos moradores. Recuperação do espaço físico do complexo.	Não se incomoda com nada. Está bem satisfeita.
Antonio de Andrade Pedro	35 anos	Maquinista aposentado	Revitalizar o espaço	O carnaval
Balbino Venâncio de Souza	72 anos	Supervisor de Obras - aposentado	Revitalizar o espaço	Má conservação das ruas e calçadas.
Noel Cunha	63 anos	Manobrador - aposentado	Revitalização das ruas e calçadas.	Não tem nenhuma reclamação
Jorge Cardoso	72 anos	Manobrador/agente administrativo	Conservação das ruas e calçadas	Estacionamento de terceiros na rua Dr. Ferreira, que por ser estreita causa transtorno aos moradores.
Ilma Salvador Nantes	53 anos	Esposa de José Luiz - Administrativo da REFER aposentado	Mais incentivo à parte cultural, exposições e ventos no Armazém Cultura, bem como incentivar a preservação da memória dos ferroviários.	Barulho após as 24 h com a saída dos funcionários e frequentadores da Feira Central, falta de lixeiras públicas e a má

<b>Nome do depoente</b>	<b>Idade</b>	<b>Ligação com a ferrovia</b>	<b>Como valorizar o espaço</b>	<b>O que o desagrada nas atividades neste espaço</b>
				conservação das ruas e calçadas.
José Dias da Silva Filho	46 anos	Maquinista aposentado	Retornar as atividades da ferrovia, verdadeira vocação desse espaço, gerador de emprego.	Não tem nada que o incomode.
Marla de Calos Lioggi	40 anos	Ex-esposa de ferroviário que permaneceu no imóvel após a separação.	Investir na qualificação das pessoas que aqui residem, exposição dos produtos produzidos pelos moradores e a criação de um espaço para registrar as memórias dos ferroviários - uma casa de conversa.	A presença de boates que no entorno, usam as calçadas como estacionamento quebrando-as e o barulho de frequentadores das mesmas.

O critério adotado foi de entrevista presencial, com formulário próprio, assinado pelo entrevistado, concordando com o uso dos dados.

No primeiro momento foi pedida a identificação nominal, idade do declarante e função atual; qual a sua relação com a ferrovia; se mais pessoas, dentro da sua família também eram ferroviários.

Em seguida foram perguntados como valorizar o espaço onde residem dentro do complexo ferroviário da NOB e também o que mais desagrada nas atividades nele realizadas.

Na primeira parte, buscou-se elencar os vínculos com a ferrovia e na segunda como estes entrevistados se posicionam dentro do estado de resignificação e reterritorialização proposto por outros usuários do lugar.

Na análise dos dados coletados, vale ressaltar que foi pedido nas entrevistas o número de moradores por residência, pretendendo analisar a densidade demográfica do espaço habitado chegando a 2,7 hab., abaixo da média apontada pelo IBGE (pesquisa 23/27652 - 2020) que é de 3,12 hab. na zona urbana de Campo Grande.

A idade média, a soma de todas as aferidas e divididas pelo número moradores da residência, foi de 56,4 anos de idade.

Tendo em vista que o número de moradores é baixo e a média de idade é alta, pode-se concluir que esta população de ferroviários tende a ser substituída em médio prazo por não ferroviários, destacando ainda que, o achatamento etário deu-se em função de que em algumas famílias locais há a presença de netos (Nelson Fermينو) e filhos solteiros (Antonio Pedro, Nelson Fermينو, Ilma Nantes, José Dias, Noel Cunha e Marla), e nas demais casas residem apenas o casal. Deste grupo de amostragem, apenas o esposo de Serafina Gavilan ainda trabalha, mesmo sendo aposentado pela RFFSA, os demais têm como fonte de renda os vencimentos provenientes das aposentadorias.

As moradoras, Ilma Nantes e Marla Lioggi produzem artesanato e doces para festa respectivamente, mas não dependem deste trabalho para a subsistência.

O tempo de residência dos entrevistados varia de 36 a 17 anos e todos são proprietários das suas residências, ressaltando duas exceções: as casas onde habitam Ilma Nantes e Marla Lioggi que ainda estão sob a posse da Controladoria Geral da União, visto que eram utilizadas como funcionais e não foram disponibilizadas no leilão de 2003.

**Figura 26** - Casas na Rua Dr. Ferreira - 1980 - vista parcial



**Fonte:** Acervo Paulo Roberto Cesco - IHGMS, 2020.

Perguntados sobre as relações de parentesco dentro da ferrovia, apenas o Sr. Balbino V. de Souza afirmou não ter vínculos familiares; os demais têm ou tiveram uma ou mais pessoas que trabalharam na empresa (pai, irmãos, tios e cunhados).

Consultados sobre a interferência do poder público na região de maneira a valorizá-la, a maioria pediu a revitalização do lugar, como a manutenção do calçamento de paralelepípedo e das calçadas; pintura das fachadas e uso do Armazém Cultural como lugar de mostra dos materiais produzidos pelos ferroviários (artesanato, pães e doce caseiros). Uma moradora sugeriu a criação de uma “Casa de Conversa”; esse espaço seria para encontros e registro da história dos ferroviários, afirmando que eles são os seus protagonistas. Sem eles todo o conjunto seria apenas uma estrutura física e sem “alma”.

Esta população em franca escala de envelhecimento detém, na tradição oral uma parte significativa da história da ferrovia em Campo Grande e do Estado de Mato Grosso do Sul e, se não for preservada de maneira sistemática através de registros diversos perder-se-á em pouco tempo, sepultando com seus atores um século da presença da ferrovia em nosso meio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos realizados para a contextualização histórica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB, permitiram-nos verificar que foi planejada logo após uma guerra, a maior havida na América Latina - A Guerra da Tríplice Aliança, com a finalidade de guarnecer as nossas fronteiras (Paraguai e Bolívia). Sob a égide de “progressista”, com traçado e execução sob a orientação de engenheiros ingleses, belgas e franceses, esta ferrovia trouxe no seu bojo a estratégia de ligar o centro-oeste, ou o sertão de Mato Grosso ao resto do Brasil, povoando-o e promovendo o seu desenvolvimento.

Verificou-se que na sua concepção havia a proposta de uma rota bioceânica, ligando o porto de Santos ao de Antofagasta, no Chile, exercendo forte apelo comercial onde, as terras de Mato Grosso exportariam matérias-primas e teriam acesso a produtos industrializados, vindos da capital da República - Rio de Janeiro, de São Paulo, ou do exterior.

A sua construção foi uma saga. Com materiais precários, carroças e animais de tração foram talhados o chão do cerrado, charcos e os pantanais. Homens recrutados em todo o país, fugidos das secas nordestinas e do desemprego e, estrangeiros, como os japoneses, que viram na construção da ferrovia uma forma de mitigar a decepção com o “eldorado” brasileiro, aceitaram o desafio de abrir uma estrada em campos desconhecidos, com a malária, leishmaniose (úlcer de Bauru) e outras doenças endêmicas grassando os acampamentos, entre tantos outros entraves.

Confrontos com índios Caiguangues/Coroados deixaram centenas de mortos de ambos os lados. Entretanto, a cada desafio foram acrescentados à empreitada meios de concluir a obra - hospitais de campanha, postos de abastecimento que depois se tornaram vilas e cidades, o processo de conhecimento dos povos nativos que com a presença da índia Vanoire, foram protegidos dos construtores e vice-versa.

O sertão de Bauru mudou. De cidade de 600 casas em 1906, tornou-se o maior entroncamento rodoferroviário com a implantação de outras ferrovias - Estrada de Ferro Paulista, Sorocabana e Mogiana. O estado de São Paulo transformou-se com os trilhos.

O sertão de Mato Grosso mudou. Muitas cidades, anteriormente, postos de serviços e abastecimento de locomotivas despontaram - Ribas do Rio Pardo, Água

Clara, Sidrolândia, entre outras e as que já estavam estabelecidas cresceram - Miranda, Aquidauana.

A afluência de pessoas para a construção e, posteriormente, para a manutenção da ferrovia, fez com que Campo Grande recebesse mais equipamentos de acesso a várias comodidades para atender a demanda de profissionais e seus familiares, diferentes dos que habitavam a tímida vila de Santo Antonio de Campo Grande.

Vieram os quartéis e seus oficiais, engenheiros e técnicos, profissionais da construção civil, que, após o termino dos serviços, instalaram-se na crescente cidade.

A ferrovia em Campo Grande, centro do estado de Mato Grosso, deu condições para um desenvolvimento comercial e político muito significativo. Disputas pelo poder no estado mato-grossense foram muitas e até a dicotomia com o norte com a criação de um governo paralelo em 1932.

Entretanto, militares, ferroviários e imigrantes isolaram-se em “guetos”, formando na cidade um “arquipélago” social. Campo Grande foi na sua origem uma encruzilhada de tropeiros, mascates e aventureiros e, além disso, um lugar de muita violência e com o poder de mando hegemônico nas mãos de uns poucos pecuaristas e fortes comerciantes. Isso possibilitou arranjos com afinidades e interesses (econômicos, sociais, culturais) que demonstram os casos de desenvolvimento local e soluções dos problemas específicos a cada comunidade.

A ferrovia causou impacto, mas foi sentida no decorrer do tempo. Tornou-se fundamental para deslocar o predomínio da via fluvial da Bacia do Prata (via rio Paraguai) para conectar diretamente a influência do estado de São Paulo.

Do ponto de vista social, em especial, para a cidade de Campo Grande, os ferroviários representaram um “enclave”, mantendo-se independentes do resto da cidade e criando um modo de vida próprio e singular e, por conseguinte, com problemas e expectativas que diferem na sociedade de Campo Grande.

A resignificação e a reterritorialização perpassam pela possibilidade de inteirar essa comunidade de moradores do Complexo Ferroviário, em Campo Grande. E, aqui, cabe, a teoria da escada de Arnstein - a da participação cidadã, da delegação de poder- onde, nas negociações, os gestores públicos delegarão decisões a essa comunidade que, sabedora das suas necessidades e peculiaridades, terão a



oportunidade de, em parceria com o poder público, construir um lugar de preservação da memória e da história do estado de Mato Grosso Uno e de Campo Grande.

## REFERÊNCIAS

AMOCONFER. Associação dos Moradores no Complexo Ferroviário em Campo Grande. **Atas de Fundação e arquivos**. Campo Grande: AMOCONFER, 2003.

AMORIM, Marcos Lourenço de. Monções: canoas de histórias nos rios do ouro cuiabano. **Monções** - Revista de História da UFMS/CPCX v. 1, nº 1, Setembro, 2014.

ANUÁRIO MATO-GROSSENSE: uma obra dedicada ao progresso do oeste brasileiro. Rio de Janeiro: Gráfica olímpica editora, 1957.

ARNSTEIN, Sherry. Uma escada de participação cidadã. **Revista da Associação Brasileira para o Fortalecimento da Participação - PARTICIPE**, Porto Alegre/Santa Cruz, v. 2, n. 2. p. 4-13, jan. 2002.

BOURDIEU, Pierre; WACQUANT, Loïc J. D. **An invitation to a reflexive sociology**. Chicago: University of Chicago Press, 1992.

CABRAL, Paulo Eduardo. Formação étnica e demográfica. In: **Campo Grande - 100 anos de Construção**. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. p. 27-62.

CAMPO GRANDE. Câmara Municipal, 1922

CAPRA, Fritjof. **Conexões ocultas** - ciência para uma vida sustentável. Trad. Marcelo Brandão Cipolla. São Paulo: Cultrix, 2005.

COSTA, Celso. Evolução urbana. In: **Campo Grande - 100 anos de Construção**. Campo Grande: Matriz Editora, 1999. p. 71-82.

FIGUEIREDO, Lima. **A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia**. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora, 1950.

FLORI, Miguel. **O destino dos participantes e do material produzido pela expedição**. Matéria 26/11/2014. Disponível em: [http://www.folhadomeio.com.br/fma\\_nova/noticia.php?id=3726](http://www.folhadomeio.com.br/fma_nova/noticia.php?id=3726). Acesso em: 20 dez. 2019.

GRECO, Maria Madalena Dib Mereb. **A menina e o trem**. 2.ed. Campo Grande: IHGMS, 2014.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. 2. ed. São Paulo: Vórtice, 1990.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2004.

HOBBSBAWM, Eric. **Sobre história**. Trad. Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

LEITE, Letícia. **Mesmo com museus fechados, região tem cenário cultural bom.** Matéria 27/07/2019. Disponível em: <https://www.folhadaregiao.com.br/2019/09/27/mesmo-com-museus-fechados-regiao-tem-cenario-cultural-bom/>. Acesso em: 8 maio 2020.

NEVES, Correia das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.** Bauru: Livraria e Tipografia Bauru S/A, 1958.

POSSAS, Lídia Maria Vianna. **Mulheres, Trens e Trilhos:** modernidade no sertão paulista. Bauru: EDUSC, 2001.

PROJETO MUSEU FERROVIÁRIO - Regional de Bauru. Construção NOB. Disponível em: <https://www.projetomuseuferroviario.com.br/construcao-nob-3/>. Acesso em: 12 fev. 2020.

QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. A integração do Centro-Oeste brasileiro: E. F. Noroeste do Brasil. In: VASQUEZ, Pedro. **Caminhos do trem:** as grandes ferrovias. São Paulo: Duetto Editorial, 2008. p. 52-59.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1998.

VICENZI, Cônego Jacomo. **Paraíso verde:** impressões de uma viagem a Matto Grosso em 1918. Cuiabá: Lyrasis e Fundação Sloan, 1920.

#### Jornais - Matérias analisadas

JORNAL A CRÍTICA. **Após a privatização, RFFSA se torna a maior imobiliária do MS,** Campo Grande, 25/06/2000, p. 11.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Pacote pode deixar ferroviários sem casa,** Campo Grande, 13/11/1997, p. 6.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **RFFSA não reconhece tombamento de imóveis,** Campo Grande, 17/4/1998, p. 7.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Entidades querem ação para preservar estações,** Campo Grande, 17/8/1998, p. 3.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Armazém da Rede pode ser preservado,** Campo Grande, 8 C, 9/10/1998, p. 8.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Esgotos provocam reclamações em vila,** Campo Grande, Caderno C, 4/1/1999, p. 6.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Campo Grande reclama:** esperando solução, Campo Grande, 2 A, 06/1/1999.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Chuva inunda casa em vila da capital,** Campo Grande, 08/3/1999, p. 6.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Projeto para centro cultural na fase final,** Campo Grande, Caderno B, 26/4/1999.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Patrimônio histórico** - ruas podem ser preservadas, Campo Grande, 07/11/1999, p. 16A.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Imóveis da RFFSA serão leiloados**, Campo Grande, 02/4/2000. p. 10.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Imóveis da RFFSA vão à liquidação**, Campo Grande, 02/04/2001. p. 8 C.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Fachadas das casas foram alteradas**, Campo Grande, 19/4/2001, p. 10 C.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Lei estadual pode impedir leilão**, Campo Grande, Caderno 3 A, 30/04/2002, p. 1.

JORNAL CORREIO DO ESTADO. **Ex-ferroviários querem leilão**, Campo Grande, 12 A, 02/11/2002.

JORNAL DE DOMINGO. **Noite da Seresta acontece na Vila dos Ferroviários**, Campo Grande, ed. 276, 15-21/3/1998.

JORNAL EXTRA. **Ferrovias tem centro histórico**, Campo Grande, ed. 544, 21/7/1997.

JORNAL EXTRA. **Noite da Seresta vai agitar a Vila dos Ferroviários**, Campo Grande, ano XV, ed. 559. Campo Grande, 15/3/1998.

JORNAL FOLHA POVO. **Ferrovias leva a leilão 1.615 imóveis em MS**, Campo Grande, capa, 2/4/2000.

JORNAL FOLHA DO POVO. **Casas da Rede Ferroviária serão pagas em 854 vezes**, Campo Grande, 24/11/2002, p. A-5.

JORNAL FOLHA DO POVO. **Dívida pode ser trocada por casas**, Campo Grande, 25/11/2002, p. A-7.

JORNAL PRIMEIRA HORA. **Retomada dos trens urbanos pode acontecer**. Campo Grande, 22/03/2001, p. 3.

JORNAL PRIMEIRA HORA. **André adere à proposta de aproveitar trilhos urbanos**, Campo Grande, 30/03/2001, p. 3.