

Novo trem,  
velhos trilhos...

# ... pelos caminhos da Noroeste

texto e fotos: Gabriela Cabral

**Treze anos desde a última viagem, o Trem do Pantanal volta a circular pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no Mato Grosso do Sul. Com finalidade turística, o trem traz de volta as memórias e histórias da época de ouro da ferrovia no Estado**

**S**ete horas da manhã de um sábado nublado e de temperaturas abaixo dos 10°C. Enquanto a maior parte dos moradores de Campo Grande, capital do Mato Grosso do Sul, se prepara para começar o dia, um grupo de pessoas já está de pé e reunido na estação ferroviária Indubrasil, a 30 km do centro da cidade. São famílias com crianças, casais e amigos que aos poucos vão chegando de táxi e param na entrada da estação para tirar fotos – apesar do tempo encoberto pela neblina –, e logo depois o burburinho já toma conta do saguão. Malas, casacos e máquinas fotográficas dividem o espaço com os turistas – maioria vindos do Rio de Janeiro e Espírito Santo – que esperam para seguir viagem rumo ao Pantanal, pelos dos trilhos da centenária Noroeste do Brasil, estrada de ferro que corta o Estado. Estrada esta que até 1996 – ano da privatização da ferrovia – servia como meio de transporte de passageiros a bordo do popular, e famo-

so pela voz de Almir Sater, Trem do Pantanal. Agora com o nome oficial de Pantanal Express e finalidade turística, o trem parte de Campo Grande todos os sábados às 7:30 com destino a Miranda, considerada porta de entrada do Pantanal, e retorna nos domingos também pela manhã.

Após as apresentações de boas-vindas do músico-palhaço-pantaneiro, o toque do berrante anuncia o momento do embarque e os turistas se dividem entre os dois vagões para passageiros que fazem parte dos seis, incluindo um de restaurante e de bagageiro, reservados para aquela viagem. Uma emissora de TV seguirá até a primeira parada, na estação do Piraputanga, acompanhando o início do passeio. Com todos a bordo e acomodados em suas poltronas, o barulho do apito do maquinista sinaliza que é hora do trem partir.

Entre conversas, fotografias e olhos grudados na janela já a espera de ver algum bicho, o guia passa as instruções sobre o roteiro das 7 horas de viagem – tempo mais do

que suficiente para apreciar a paisagem. Duas senhoras cariocas se destacam pela animação e conversas. Elas riem, cantam e quando toca o telefone, uma delas diz: “tô no trenzinho, olho para um lado, mato. Para outro, mato. Quero é ver uma onça bem grande!”.

A pressa não parece ser algo incluído no passeio que segue viagem a velocidade de 30 km/h. Pouco depois da partida, e com a neblina dando uma trégua, ainda é possível ver o movimento dos carros na rodovia, que segue paralela aos trilhos. No início do trajeto, se vê casas e fazendas de gado bem próximas à via. Alguns moradores espiam pela janela o trem passar, e as crianças saem na varanda para acenar. Há passageiros que retribuem o gesto, outros seguem para o vagão-restaurant em busca de café e chocolate quente, enquanto o guia começa a série de informações sobre o trajeto e a história da ferrovia.

## **De volta aos trilhos**

O Trem do Pantanal, versão turís-



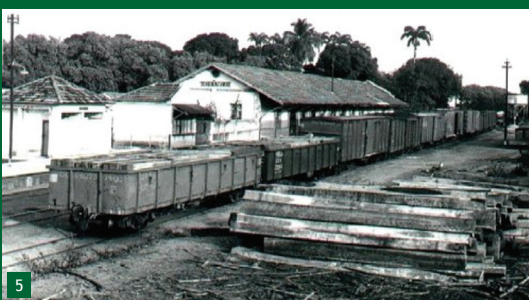
tica, voltou em maio de 2009, com a pomposa e antecipada inauguração que aproveitou a passagem do presidente Lula pelo Estado, além de Fernando Lugo – presidente do Paraguai - e autoridades locais que percorreram 35 km entre Aquidauana até o distrito de Palmeiras. Além disso, muita gente esperou nas estações para ver, depois de mais de 10 anos, o trem circular.

Depois de idas e vindas com projetos e iniciativas que trouxesse o Trem do Pantanal de volta, a reativação foi resultado da parceria entre os governos federal e estadual, prefeituras, América Latina Logística (ALL) – empresa com a concessão da ferrovia - e a Serra Verde Express, operadora de turismo que administra as viagens. Foram investidos R\$ 2 milhões na recuperação dos trilhos e das estações ferroviárias, dos vagões e locomotivas, além da preparação de profissionais que trabalham no funcionamento e manutenção.

O projeto inicial previa partir de Porto Esperança até Corumbá, na fronteira com a Bolívia e parte mais alagada da região do Pantanal. Porém, as precárias condições da linha, que nos últimos anos é responsável pelo transporte de minério de ferro, e os constantes acidentes inviabilizavam a operação do trem para esse trecho. Depois de estudos sobre quais trajetos tinham as melhores condições, optou-se pelos 220 km entre Campo Grande e Miranda.

Mais de um ano após sua viagem inaugural, o Trem do Pantanal já movimentou cerca de R\$ 290 mil para o Estado, o que inclui os gastos dos turistas com hospedagem, alimentação e transporte, uma vez que a grande maioria utiliza o passeio no trem como um dos atrativos de pacotes turísticos que incluem visitas a outras cidades, além de pesca no Pantanal. De acordo com o diretor da Serra Verde Express, Adonai Arruda Filho, no período de maio de 2009 a maio de 2010 foram registrados mais de 6 mil passageiros, sendo mais de 70% de outros estados, principalmente da região sudeste. Segundo Adonai, a expectativa era de que o movimento fosse maior, principalmente por parte dos moradores do Estado: “Falou-se muito do trem antes de começar, mas não houve adesão depois

## A NOB e o trajeto do Trem do Pantanal



1- A estação de Corumbá foi construída em 1968 e tinha um setor exclusivo para os trens que chegavam e partiam para a Bolívia 2- Símbolo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que ligava Bauru a Corumbá, com extensão de mais de 1600 km 3- Fachada da estação de Campo Grande, na década de 70 4- Primeiro trem de passageiros da NOB, em Três Lagoas 5- Plataforma da estação ferroviária de Miranda em 1976

disso. O problema é que tivemos muita imprensa negativa e falsa em função deles tomarem o trem como sendo do governador. Falam que o trem é demorado, que não é pantanal, opinam sem conhecer”, declara.

O turismólogo da cidade de Miranda, Ricardo Rocha, aponta que o perfil dos passageiros que fazem o passeio é de famílias, idosos e turistas europeus. Geralmente são pessoas que tenham alguma relação com a ferrovia, filhos ou ex-funcionários. A Operadora de Turismo para a qual trabalha utiliza o Trem do Pantanal como um dos itens no pacote a ser oferecido, pois, segundo ele, é preciso adequar ao perfil do turista. “Não vou colocar um idoso para fazer o trajeto todo, que é longo, então oferecemos um trecho e dali outras opções de continuar a viagem”, afirma. Ele também acredita que um ponto a ser destacado é o folclore do trem de antigamente, com músicas, personagens típicos e culinária. Esses elementos, apresentados dentro do trem, seriam mais explorados, porém não menos importante, que a paisagem, já que nem sempre é possível ver bichos típicos da região.

Fora do período de férias, época em que a procura pelo passeio é maior, há projetos em parceria com escolas do interior de São Paulo e do Mato Grosso do Sul, além de promoções em datas comemorativas, como revela Juliana Cunha, uma das consultoras de viagem da BTW Operadora e Pantanal Express no Estado. Para entrar no clima da viagem, com direito ao balanço do trem, o ponto de ven-

da das passagens em que Juliana trabalha, em Campo Grande, é um vagão reformado e pintado de azul e branco que se encontra em um trecho do que restou dos trilhos no centro da cidade.

Algumas mudanças já foram feitas desde que o Trem do Pantanal voltou a circular. As três categorias de vagões oferecidas para a viagem - econômica, turística e executiva - foram substituídas apenas pela turística, no valor de R\$ 77, que conta com serviço de bordo, guia e vagão com ar-condicionado. Adonai conta que as mudanças foram decorrentes da procura pelos turistas. No caso do vagão executivo, pelas necessidades: “Havíamos enviado um vagão de Curitiba, com diferentes características técnicas que não suportou as condições diferentes da via do MS. Trouxemos de volta e vamos preparar um novo para substituí-lo.”

Além disso, dos oito vagões previstos para circularem agora são apenas três, com 64 lugares cada um. De acordo com Juliana, da capacidade total de 192 passageiros, a composição parte, com cerca de 130.

Junto com os passageiros também viaja Zé Cateto, o músico-palhaço que canta paródias, conta causos, dança com o pessoal, que desvia por um momento o olhar de fora do trem e participam da brincadeira. Entre as visitas de Zé Cateto, os turistas aproveitam para ir ao vagão-restaurant, para conversar com o vizinho do lado, ou simplesmente ouvir as músicas que tocam durante a viagem.

Uma das informações que

o guia compartilha é sobre a Noroeste do Brasil (NOB), ferrovia na qual o Trem do Pantanal circula. O surgimento da NOB traz à tona a Guerra do Paraguai (1864-1870), que mostrou a falta de uma rede de transporte eficiente na região do Mato Grosso (Mato Grosso do Sul passou a existir depois de 1977 com a divisão dos estados) e nas fronteiras com os países vizinhos.

A partir disso, em 1904, foi criada a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, responsável pela construção de uma ferrovia que ligaria Bauru, interior de São Paulo, a Cuiabá, trajeto que três anos depois foi modificado e passou a ter como ponto final Corumbá. No MS, ainda havia um ramal que chegava a Ponta Porã, fronteira com o Paraguai. Além disso, em Corumbá, a NOB se conecta com a ferrovia Brasil-Bolívia, cujos trilhos levam até Santa Cruz de la Sierra.

Para a construção da NOB, foram criadas duas frentes, uma que partia de Bauru em direção ao MS, e outra que iniciava em Porto Esperança seguindo o trajeto rumo a cidade do interior paulista. Em 1914, os trechos foram ligados na proximidade da estação então convenientemente chamada de Ligação. Mas o trajeto todo ainda não estava completo. Faltava atravessar os rios Paraná e Paraguai, e depois deste chegar até Corumbá. Para isso foram construídas pontes sem as quais a travessia do Rio Paraguai, por exemplo, continuaria a ser feita por barco, através de uma canhoeira da época da Guerra do Para-



1- Embarque na estação de Indubrasil, reformada para receber os passageiros do Trem do Pantanal 2- Durante a viagem, Zé Cateto, o músico-palhaço-pantaneiro interage com os turistas



guai adaptada para o transporte de passageiros.

Embora fizesse o percurso Bauru-Corumbá, o trem de passageiros era conhecido como Trem do Pantanal apenas em território de Mato Grosso do Sul. A presença da ferrovia no Estado transformou o dia a dia dos moradores com os trilhos em uma relação cheia de significados. Foi pelo trem que muitos fizeram turismo no Pantanal, tiraram o sustento por meio do comércio que se criou entre as cidades e criaram família e raízes nos locais pelos quais a NOB percorria. Era também o ícone da rebeldia, pois por ele chegava-se a La Paz, na Bolívia, e de lá, a Cuzco e Machu Picchu, no Peru.

Entre Campo Grande e Corumbá, era o principal, e mais barato, meio de locomoção

## Foram investidos R\$ 2 milhões na reativação do trem, com parceira de empresas privadas e do governo

de passageiros, principalmente depois de Miranda, já que as linhas de ônibus não eram frequentes e muitos preferiam seguir pelos trilhos a ter que atravessar de balsa o rio Paraguai. Da capital, saíam diariamente trens em direção a Corumbá, Ponta Porã e também para Bauru. O noturno, de Campo Grande a Corumbá, era de luxo, com vagões dormitórios que possuíam cabines individuais ou duplas e banheiro próprio. As composições variavam de 15 a 25 vagões, com carros de 1ª classe, 2ª classe, carros dormitórios, um restaurante e uma locomotiva, com média de 1800 passagens vendidas.

“O mais legal de viajar de trem, era que você não ficava preso a uma poltrona como nos ônibus e carros. Tinha a liberdade de andar o trem inteiro pelos carros de passageiro, fazendo amizade com muitas pessoas e outras crianças.” Essas são algumas das lembranças que André Ramos tem de quando viajava de Bauru para Três Lagoas, na divisa de SP com o MS, onde sempre passava as férias na casa da avó. Ele conta que o carro-restaurante era o

lugar mais badalado do trem, ponto de encontro das diferentes classes que viajavam. Os garçons passavam com uma toalha amarrada no pescoço cheia de refrigerantes, doces, salgados e pratos de almoço. O bife a cavalo era o prato preferido e o mais famoso servido no trem.

Para chegar a Três Lagoas, era preciso passar pela ponte sobre o rio Paraná, momento em que André “morria de medo”: “ela era enorme, e o trem fazia um som diferente, metálico e abafado ao passar, ficava com medo, pois dava para ver os redemoinhos na superfície do rio.”

A viagem era longa, mas, segundo André, não era monótona porque o movimento dentro do trem e as paradas nas estações, com “os moradores da cidade passeando por ali, os ambulantes e as pessoas

andando perto dos trilhos.”

Pelo lado de fora, a expectativa dos passageiros do Trem do Pantanal é ver uma onça pintada, uma capivara, tamanduá ou alguma das 80 espécies de mamíferos, 50 de répteis e das 650 de aves que formam o ecossistema pantaneiro. Os olhares ficam atentos para as janelas, fechadas por motivos de segurança, e que continuavam ofuscadas pela neblina, com a máquina fotográfica em posição de alerta. Ao longo do trajeto, a paisagem vai se transformando.

O meio urbano de Campo Grande, com a estação Indubrasil localizada no bairro industrial da capital, dá lugar às fazendas de gado e pequenas propriedades ao longo dos trilhos. Aos poucos, a paisagem do cerrado se acentua, com as árvores tortuosas características e ipês floridos, assim como a Serra de Maracaju. A partir de Aquidauana já se está na região do Pantanal, mas não na parte alagada e cheia de animais como é o trecho depois de Miranda. Porém, a grande expectativa de ver algum bicho, principalmente a onça pintada, ficou só na

vontade. Naquele sábado de frio, somente um tuiuiú deu o ar da graça, fazendo com que os passageiros se espremessem nas janelas para ver a ave.

O Trem segue viagem com paradas nas estações de Piraputanga, Aquidauana (para almoço) e Taunay. Em cada uma delas, os turistas aproveitam para tirar fotos, experimentar a chipa paraguaia, comprar artesanatos e souvenirs. O movimento é maior em Piraputanga, com outra equipe de TV à espera daquela que fez o trecho a bordo do Trem. Como o próprio guia diz, o frio deve ter espantado os moradores que sempre ficam nas estações, como os índios Terenas que moram nas aldeias próximas à estação de Taunay.

### Nas curvas da memória

Os moradores de Miranda ainda aproveitavam as comemorações dos 226 anos da cidade completados no dia anterior ao passeio, quando às 18:00 o Trem do Pantanal chegava ao seu destino final. A fina chuva e o frio, além do cansaço aparente, não empolgaram os turistas para observar a estação ferroviária que recebe os passageiros com comidas e músicas típicas do Estado. Os táxis já esperavam dos grupos que seguiriam para os hotéis e pousadas para, no dia seguinte, darem continuidade à viagem ao Pantanal.

A cidade de Miranda marca o quilômetro 1100 da NOB e sua estação ferroviária foi inaugurada em 1912, como um ponto intermitente que servia para a troca de funcionários e cruzamento dos trens. Naquela época, nos arredores da estação, o que se via era apenas matagal, que aos poucos foi dando lugar, não só às casas da Vila Ferroviária, como também ao restante do município. Com a chegada da ferrovia, o foco do desenvolvimento deixou de ser na beira do rio e passou para perto dos trilhos.

Hoje, a linha férrea corta uma das avenidas e principal ponto de comércio da cidade. A estação, reformada para a reativação do Trem do Pantanal, além de receber os passageiros, é sede desde 2002 da Secretaria de Turismo, Meio Ambiente e Recursos Hídricos. Algumas peças, como bancos das composições antigas e fotos

da cidade na época da chegada da ferrovia estão pela estação.

Há três anos, Dona Lurdes é vendedora de produtos importados em um dos quiosques localizados no calçadão na margem dos trilhos. Parte de sua rotina de trabalho é ver e ouvir a locomotiva e vagões passando bem próximos a ela. “Já me acostumei, passa dois, três por dia por aqui”, conta a senhora que utilizava o trem para ir a Campo Grande e a São Paulo na época do transporte de passageiros. “Era uma viagem muito boa, sempre cheia de gente e o meio mais rápido e barato.”

Assim como Miranda, outras cidades ao longo da linha férrea surgiram pela presença da NOB. O eixo do sul de Mato Grosso transformou-se em caminho mais rápido para o sudeste, e com o trem, intensificou-se a comunicação entre as vilas e pequenas cidades, tornando-as pontos comerciais e centros de serviço.

Por onde o trem passava era motivo de aglomeração. O movimento constante nas estações atraía os moradores, que sabiam a hora de chegada e partida, e aproveitavam para comercializar todo tipo de produto, como as tradicionais chipas paraguaias, além de frutas, frango caipira, ovos, queijos, peixe frito e também artesanatos feitos pelas comunidades indígenas.

E o Trem do Pantanal não era exclusivo para passageiros. Minérios de ferro e de manganês, cimento, gás vindo da Bolívia, grãos e gado eram os principais tipos de carga transportados. Na época das cheias no Pantanal, as cabeças de gado eram retiradas da margem dos trilhos e levadas, pelo trem, para áreas secas. As correspondências para os Correios e Telégrafos, os animais em seus vagões gaiolas, e até roupas e calçados também iam pela ferrovia, já que a quantidade e a infraestrutura das rodovias eram insuficientes para suprir a demanda.

Em Aquidauana havia uma cooperativa que despachava pedidos de cestas básicas e alimentos em geral para outras cidades. Era assim que o ex-ferroviário Ari Albuquerque fazia as compras do mês. Ari começou a trabalhar na ferrovia na década de 50, época em que os trens eram movidos a vapor, com

as chaminés que expeliam fuligens e nuvens de fumaça, as chamadas maria-fumaça. Aos 18 anos, ele tinha a função de ferreiro na oficina em Miranda, onde fazia as ferramentas para a manutenção e funcionamento da linha férrea, e também para outros setores da cidade. No trecho de Aquidauana – Porto Esperança prestou serviços na parte hidráulica das estações e por dois anos esteve em Corumbá, também na função de ferreiro, quando em 1966 um incêndio na oficina atingiu Ari, impossibilitando-o de continuar o trabalho e fazendo-o se aposentar antes do tempo.

Ari lembra os tempos em que a

ferrovia era de grande importância para a cidade. “Miranda não tinha energia elétrica, era abastecida pelo gerador da estação. Depois das 10 da noite, o motor de luz era desligado e tudo ficava no escuro”. Terezinha, irmã de Ari, também recorda dos bailes no Clube Noroeste, em que os músicos, os próprios ferroviários, tocavam e cantavam; das viagens para Campo Grande, que partia a 1:30 da manhã e chegava de manhãzinha, com o sol nascendo, e do movimento nas estações.

De família de ferroviários, eles contam sobre o trabalho do pai, chefe de estação. “O pai tinha um ‘autinho’ [carro] que percorria a

## Linhas turísticas crescem e são opções para uso das ferrovias

**D**a primeira locomotiva batizada de “Baroneza”, no século XIX, passando pelos trens a diesel e as estações - locais de reuniões dos moradores de muitas cidades que surgiram a partir das ferrovias – o sistema ferroviário brasileiro enfrentou estágios de auge e declínio. Como uma opção de transporte que interligasse com o hidroviário, as ferrovias no início de suas construções eram o meio facilitador no comércio de mercadorias, principalmente produtos agrícolas como o café produzido no Vale do Paraíba, em São Paulo.

A crise do café, a partir da década de 30, e o desenvolvimento do sistema rodoviário, na década de 50, contribuíram para o declínio do transporte nas ferrovias. A falta de investimentos em manutenção e infraestrutura foi o fator principal para essa decadência.

A criação da Rede Ferroviária Federal S.A., em 1957, tinha o objetivo de investir nas estradas de ferro no Brasil, porém sem resultados acabou sendo transferida para empresas privadas a partir da década de 90.

Estudo realizado pelo Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) mostra que no Brasil há cerca de 28 mil km de linhas férreas com 12 ferrovias funcionando exclusivamente para o transporte de carga. Entre 1999 e 2008, o volume transportado subiu 79,6%, destacando-se os carregamentos de minério de ferro, carvão mineral, soja, milho e açúcar. Programas do governo federal pretendem expandir a malha brasileira para pelo menos 40 mil km até 2020, com investimentos de cerca

de R\$ 20 bilhões. Porém, pelo próprio estudo do Ipea seriam necessários R\$ 40 bilhões para atender à demanda de carga ferroviária prevista para os próximos anos.

Do transporte de passageiros, ainda circulam dois trens regulares, a Estrada de Ferro Vitória-Minas, que liga as cidades de Belo Horizonte e Vitória, e a Estrada de Ferro Carajás, ligando a Serra dos Carajás no Pará com o terminal marítimo de Ponta da Madeira, no Maranhão.

Uma maneira de o sistema ferroviário ganhar destaque, e que vem crescendo no país, são os trens turísticos. De acordo com dados da ANTT, em 2004, cinco linhas turísticas tinham autorização para funcionar e hoje são mais de 30. Em 2008, segundo a Associação Brasileira das Operadoras de Trens Turísticos Culturais (Abottc), cerca de 3 milhões de pessoas viajaram pelos trens turísticos brasileiros, número que cresce 8% ao ano.

Com funcionamento essencialmente nos finais de semana e feriados – alguns sazonalmente como o Trem do Forró em Pernambuco que sai nos meses de junho e julho – o setor encontra dificuldades para a expansão em virtude da precária malha viária, com trechos obsoletos e voltados apenas para o transporte de cargas.

Além disso, para colocar um trem turístico nos trilhos é preciso negociar com as atuais empresas concessionárias das vias, situação que, muitas vezes, leva ao encarecimento das passagens ou até mesmo à inviabilidade do projeto.





O percurso do trem é de 220 km entre as cidades de Campo Grande e Miranda, atravessando trechos como a ponte sobre o Rio Aquidauana

cidade e ajudava se alguém precisava ir pro hospital, carregar compras ou bagagens”, relembra Terezinha.

Cinco anos depois que Ari entrou para a ferrovia, a NOB passou a ser a Rede Ferroviária Federal S.A. Criada em 1957, a RFFSA era uma sociedade de economia mista com a finalidade de concentrar todo o patrimônio ferroviário pertencente à União, dividindo as ferrovias em regionais. Dessa forma, a NOB passou a ser a Regional número 10, com extensão de Bauru a Corumbá de 1622 km.

Encontrar algum dos mais de 4 mil funcionários da Rede, como muitos se referiam a NOB depois de incorporada à RFFSA, não é um trabalho difícil. Nas proximidades das estações ferroviárias, as antigas casas, já desgastadas pelo tempo, conservam os traços originais misturados com elementos modernos como as antenas parabólicas. Algumas construções guardam, ainda que de forma pouco visível, o logotipo da NOB e também da RFFSA. Essas casas eram para os funcionários de todas as categorias e agora abrigam ex-ferroviários ou filhos de antigos trabalhadores e suas famílias. Era comum que o filho seguisse o caminho do pai, marcando as gerações pertencentes ao trabalho na Rede. Já as mulheres, ficavam restritas à parte administrativa em Bauru, sede da RFFSA.

Uma dessas casas, em Miranda, é a de Hildebrando Castro, o Seu Castro como é conhecido pela vizinhança. A aparência ranzinza de quem bota para correr aos gritos quem o incomoda, logo é desfeita

com o convite para sentar na cadeira no quintal e ouvir as histórias de quem trabalhou 29 anos na ferrovia. Filho de maquinista desde criança Seu Castro acompanhava o trabalho do pai no trecho Brasil-Bolívia da NOB. “Ia até a oficina levar café para meu pai e, como sempre moramos na beira do trilho, às vezes ele colocava eu e meus irmãos dentro da máquina e ia até na frente de casa”.

Em 1975, com 23 anos, foi a vez de Seu Castro fazer parte da ferrovia. Como telegrafista, trabalhou na estação de Piraputanga, da qual

## Era pela Noroeste do Brasil que se transportavam minérios de ferro, gás boliviano, cimento e gado

se lembra das dificuldades em se acostumar a um lugarejo que não tinha infraestrutura como nas estações de cidades maiores. A necessidade do trabalho o forçava a ficar ali, mas quando o trem passava, lembra ele, “dava saudade e vontade de pular no vagão e ir embora”.

Além de telegrafista, Seu Castro também foi agente chefe de estação em Miranda. Era ele o responsável pelos 14 funcionários que trabalhavam ali. Segundo ele, sua função também era ser uma espécie de “orientador”, que auxiliava os moradores da cidade com questões de saúde e trabalho, por exemplo. Seu Castro reconhece que naquela época havia um respeito e valorização de quem ocupava um cargo na fer-

rovia. Trabalhar na Rede era visto com bons olhos e um dos serviços em que havia a garantia de sair só depois de aposentar. Como chefe, ele teve também a responsabilidade de demitir os funcionários em 1996, período da privatização da Rede, restando somente ele na estação, desativada em 2002. Aposentado há 6 anos, ele sente falta de não ter concluído o tempo de serviço antes de se aposentar, porém, seu último cargo foi de mecânico de vagão, na oficina de Corumbá. Por dois anos ele ficou com esse serviço, até ser dispensado. “Quem tinha muito tempo de emprego foi mudado de cargo, ou saíram, por conta própria ou demitido pela empresa”.

Companheiro de trabalho e vizinho de Seu Castro, Valdemar Rodrigues tem 65 anos sendo 23 dedicados à ferrovia. Para a reativação do Trem do Pantanal, Valdemar, aposentado desde 2001, comandou o grupo de trabalhadores responsáveis pela troca dos dormentes (peças de madeira colocadas transversalmente à via férrea) e nivelamento dos trilhos, no trecho de Miranda a Campo Grande. Como ele diz, dessa vez “mandou e não foi mandado”, referindo-se ao trabalho de condutor que exercia antigamente. Diferente de ou-

tros cargos que viajavam ao longo da ferrovia, o condutor era o “faz de tudo” na estação, transportava vagões e montava a composição. Andava de trem nas férias, quando ele, a esposa e os quatro filhos iam para a capital.

Das viagens, ele relembra do peixe frito e do movimento nas estações e nos trens, que às vezes iam até com passageiros em pé. “Hoje tudo mudou, não há manutenção da via, agora tira o velho e põe de novo. Usam dormentes que com pouco tempo já precisam ser trocados. Não sabem como funciona uma ferrovia”, aponta Valdemar, como conhecedor de causa adquiridos com os anos em contato com os trilhos. Ele faz questão de mostrar



o capacete que usava no trabalho e a réplica de uma locomotiva da Rede que ganhou em um concurso, como lembranças da época de seu trabalho. Sobre o Trem do Pantanal na versão turística, Valdemir não tem vontade de fazer a viagem, pois para ele “é devagar demais!”.

Como a maioria das mais de 30 linhas turísticas em funcionamento no Brasil, o Trem do Pantanal circula somente nos finais de semana, sendo o passeio da volta, aos domingos, menos procurado que a ida. A velocidade é um dos pontos de maior reclamação entre os passageiros, porém fazer o trem andar mais rápido dependeria de melhores condições na via.

### Apito final

A última viagem levando passageiros no Trem do Pantanal foi em maio de 1996, em meio ao processo de privatização pela qual a RFFSA passava. Dividida em cinco malhas, a Rede Ferroviária foi extinta e sua administração seguiu para as mãos de empresas privadas.

Por dois anos, a antiga NOB, agora Malha Oeste, ficou como concessão da Noel Group, empresários norte-americanos que “chegaram falidos, exploraram e foram embora”, como relata Valdemir Vieira, ex-ferroviário e diretor da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (AFAPEDI) em Campo Grande. Segundo ele, durante a presença dos americanos, a ferrovia passou a ser

utilizada somente para transporte de cargas e o investimento em infraestrutura e manutenção da via não foi realizado. Nesse período, as estações foram desativadas, funcionários demitidos, e deixou-se de lado as possibilidades de melhorias no transporte ferroviário e da expansão no Estado. Logo após os americanos, um consórcio de empresas assumiu o trecho da ferrovia, dando origem à Novoeste, que em 2006 foi a leilão novamente, passando a concessão à América Latina Logística (ALL).

Valdemir acompanhou as etapas da privatização como funcionário até 2005, quando se aposentou depois de 23 anos de serviço, e criou a associação com o objetivo de orientar os ex-ferroviários sobre questões de trabalho e aposentadoria. Sua primeira função na Rede foi como manobrador na estação central da capital. Em 1996, quando fazia uma volta de manobra, a composição que levava perdeu o controle. Para não se acidentar, pulou do trem, porém a capa de chuva enganchou e a perna direita de Valdemir ficou presa nos trilhos. Mesmo com uma prótese e impossibilitado de fazer o trabalho de manobrador, ele não deixou a ferrovia, passando por outros 19 setores da Rede, um deles como o de bilheteiro.

Ele guarda na associação um acervo de notícias, fotos e documentos antigos relacionados à NOB: “é tudo para o museu que quero um dia montar”. Na entrada

da AFAPEDI já é possível ver algumas das fotos, como também troféus e medalhas do time de futebol da Noroeste do Brasil, que reunia os ferroviários de diversas cidades para competições, transportados sempre pelo trem. Ainda hoje, os aposentados marcam o futebol no final da tarde e realizam campeonatos, mais como forma de juntar os antigos colegas de trabalho do que pelo espírito de competição de antes.

Campo Grande - por sua localização no centro do Estado - era ponto de parada no caminho para o Pantanal e Corumbá e também entreposto comercial, que se intensificou com a presença da ferrovia. Em maio de 1914, os trilhos da Estrada de Ferro Itapura - Corumbá chegavam ali, vindos de Porto Esperança. A cidade, que naquela época ainda era um vila com pouco menos de 2 mil habitantes, não possuía uma estação ferroviária para receber a primeira locomotiva da NOB. Porém, o trem chegou, parando na plataforma improvisada com uma pilha de dormentes na estação que era, na verdade, um vagão estacionário.

Com a estação e o funcionamento das linhas de trem, o movimento cresceu e o espaço urbano se estabeleceu nas margens da ferrovia.

Ponte Francisco de Sá sobre o Rio Paraná, na divisa entre Mato Grosso do Sul e São Paulo. Antes da construção, em 1926, a travessia das composições era feita por balsas





De um lado dos trilhos, os comerciantes e fazendeiros; de outro, os imigrantes de diversas partes do país, e também os japoneses, que vieram para trabalhar na abertura da estrada de ferro e após o término se instalaram como chacareiros na cidade. Ao redor da estação foram sendo construídos os imóveis que fazem hoje parte do Complexo Ferroviário. Dividido em blocos, conta com casas dos operários, funcionários intermediários e graduados, escritórios, oficinas, uma escola, uma caixa-d'água e a estação, que abrigava áreas para bar, bilheteria, administração de cargas, serviços médicos e depósito.

Com o fim do trem de passageiros, o movimento típico da estação, com o vai e vem das pessoas, carregadores levando e trazendo mercadorias dos vagões, o comércio, não só no espaço da estação, mas nas ruas ao redor, foi se tornando cada vez menor. Para quem vivenciou a época das marias-fumaça e locomotivas, as mudanças são visíveis: o Clube Noroeste foi extinto, algumas casas modificadas da estrutura original e o depósito de cargas deu lugar ao Armazém Cultural - espaço dedicado a eventos. As antigas residências dos engenheiros, advogados e chefes das estações - que se diferenciam e se destacam das demais por serem maiores - são usadas por órgãos da prefeitura de Campo Grande e ONGs culturais.

Os paralelepípedos da rua em frente à estação continuam por lá, assim como as casas do Complexo, que servem como moradia para os antigos funcionários e suas famílias. Em 2004, foram feitos o contorno ferroviário e a retirada dos trilhos do centro da cidade. Os motivos seriam os acidentes e a falta de segurança na travessia da linha férrea que corta áreas de grande movimento. Segundo Valdemir - diretor da AFAPEDI - na época entidades ligadas à preservação da ferrovia tentaram argumentar com as autoridades e com a população sobre a inviabilidade da obra. O contorno de 36 km foi feito, com a ferrovia passando por fora de Campo Grande, na parte industrial.

Sobre esse episódio, ele conta



1



2



3



4



5

1- O ramal em direção a Ponta Porã partia de Indubrasil e fazia baldeação na estação central de Campo Grande 2- Ponto de vendas das passagens do Pantanal Express utiliza vagão restaurado da época da RFFSA 3- Desenho marca o local em que passavam os trilhos da ferrovia no centro de Campo Grande 4- Bilhete de passagem da primeira classe nos trens da Noroeste do Brasil 5- O trole era o "carrinho" utilizado para carregar as ferramentas de trabalho ao longo da via 6- Seu Valdemar mostra o capacete que usava no trabalho como condutor na estação de Miranda



6



que enquanto a obra da retirada era feita, durante a noite de 30 de junho, ele e outros funcionários, como forma de protesto, soltaram um vagão vazio em uma das estações que fazem parte de Campo Grande. O vagão, por sua vez, durante o caminho travou em algum trecho e não chegou ao destino final. Em alguns pontos por onde a linha passava ainda é possível ver o que sobrou dos trilhos, como na área dentro da estação.

No ano passado, o Complexo Ferroviário de Campo Grande foi tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e receberá obras de restauração de seus imóveis, como o Armazém Cultural, os galpões de manutenção dos trens, a rotunda (depósitos de locomotivas de forma circular ou semi-circular) e a Rua Dr. Ferreira, na Vila dos Ferroviários. A estação ferroviária - que até julho servia como posto da Guarda Municipal de Campo Grande - será a primeira a ser reformada, começando com o destelhamento das áreas de embarque e desembarque.

Com previsão para durar sete meses, a obra recebe recursos do Programa de Aceleração do Crescimento das Cidades Históricas, e



Casa do Chefe da NOB em Campo Grande, onde residiram os administradores da ferrovia. Hoje funciona como gabinete do prefeito da capital

Com o fim da Rede Ferroviária Federal, os chamados bens operacionais, estações e imóveis das vilas ferroviárias, foram arrendados à ALL ou transferidos para a União. Além do MS, a América Latina Logística também opera nos estados de Mato Grosso, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, e regiões da Argentina, conferindo-lhe uma malha de mais de 20 mil km de extensão.

A ALL mantém áreas operacionais em unidades de produção,

vistas, pedem para não fotografar o pátio cheio de vagões carregados e ficam de olho nos passos dentro da estação. Como diria Seu Castro, lá de Miranda, o que “melhorou” com a privatização e a chegada da ALL foi o uniforme: “o lado bom é o uniforme dos maquinistas, todos vermelhinhos.”

Último ponto da chegada da NOB, quase cinco décadas depois do início de sua obra, Corumbá se destacava como importante ponto de ligação comercial da fronteira oeste do país. A cidade tinha a função de importar e exportar produtos vindos ou destinados aos países platinos e europeus, e também fazia o abastecimento local e região pantaneira, e da capital daquela época, Cuiabá. A cidade sentiu o impacto da chegada dos trilhos até Porto Esperança, com a transferência do posto de centro comercial para Campo Grande.

Por ser ponto de encontro entre duas ferrovias, a estação de Corumbá tinha um setor voltado aos trens bolivianos, e a outra parte com bilheteria, área de embarque e desembarque própria para os trens que percorriam o MS rumo a Bauru, como se fossem duas estações juntas, divididas pelo saguão da entrada. Pelo projeto inicial, o Trem do Pantanal chegaria à cidade no próximo ano, estendendo o percurso para 459 km, depois de feitas as melhorias exigidas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Já foram feitos os levantamentos sobre as condições da operação atual e as necessidades

## Com a privatização, estações foram fechadas, funcionários demitidos e o trem de passageiros desativado

o objetivo é transformar o local em espaço para lazer e cultura. Assim como o Complexo Ferroviário de Campo Grande, as outras estações e entornos históricos pertencentes à NOB, e depois à RFFSA, foram tombados como Patrimônios Históricos do Mato Grosso do Sul, em 1997.

A Superintendência de Patrimônio Urbano (SPU), através do Programa de Destinação do Patrimônio da Extinta RFFSA para Apoio ao Desenvolvimento Local, tem projeto de mapear, cadastrar e regulamentar a situação desses bens operacionais em todo o país. No MS são mais de 1800 casas não operacionais que fazem parte dos conjuntos ferroviários.

como nas cidades de Campo Grande e nos dois pontos extremos do Estado, Três Lagoas e Corumbá. Nas estações desses locais é possível encontrar os operadores de produção, maquinistas e coordenadores na parte administrativa da empresa, com equipamentos informatizados contrastando com os vagões e locomotivas desgastados, da época da Rede. Em Corumbá, por exemplo, sete funcionários trabalham em uma sala na estação destinada à ALL. O restante da construção está sem utilização, com projetos para transformar o local em um centro de cultura e lazer, e ponto de venda para o Trem do Pantanal, quando este chegar à cidade. Os funcionários não são fãs de entre-



# Projeto de contorno ferroviário em Três Lagoas é aprovado

**E**m julho foi aprovado pelo governo do Estado o projeto que prevê a construção do contorno ferroviário de 12,4 km em Três Lagoas, na divisa do MS com SP, evitando, assim, que os trens passem e parem no centro da cidade. Com orçamento de R\$ 33 milhões e prazo de 300 dias para ser concluído, o desvio terá ligação com o trecho Bauru - Campo Grande da antiga NOB, viabilizando o escoamento de celulose produzido no município em direção ao porto de Santos.

A Votorantim Celulose e Papel (VCP) é uma das empresas instaladas na cidade e, desde o início de suas atividades, em julho de 2009, transportou cerca de 130 mil toneladas do produto pela ferrovia. Os vagões saíam da VCP e passavam pela estação ferroviária no centro da cidade, o que ocasionava o bloqueio de ruas e acidentes.

A solução provisória encontrada pela VCP e ALL foi transferir o carregamento para o bairro do Jupia - área de pescadores nas margens do Rio Paraná e da hidrelétrica da Companhia Energética de São Paulo (Cesp). Porém, os problemas continuaram, uma vez que os vagões, à espera da celulose, dividem o bairro em dois, em uma área escolar. Com o contorno, será feito um trecho interligado ao ramal da VCP e os

trilhos passarão fora da área urbana. Após a conclusão da obra, será de responsabilidade da Prefeitura a retirada dos trilhos que passam pelo centro da cidade.

Surgida a partir de um acampamento da comissão de engenheiros da Noroeste do Brasil, Três Lagoas é o primeiro ponto do Mato Grosso do Sul cortado pela ferrovia. Quando os trilhos chegaram ali, em 1910, a cidade não era mais do que uma estação. Esta era uma casa de tábua um pouco maior que as outras habitações locais. Depois de passar por três reformas, o prédio mais recente da estação funciona como uma das unidades de operação da ALL no Estado.

O antigo, usado como depósito, tem propostas para revitalização. De acordo com a Coordenadora do Patrimônio Histórico do Município, Arlinda Montalvão, um dos projetos é a criação de um museu municipal, que incluiriam acervo sobre a NOB. Para que saia do papel é necessária a transferência do prédio para a Prefeitura, pois o local faz parte do patrimônio histórico da ex-RFFSA. A ALL seria a intermediária do pedido ao governo federal com apoio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte e do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, porém as negociações ainda não foram concluídas.

para a extensão do passeio. Porém, segundo Adonai, da Serra Verde Express, os custos para a melhoria do trecho são altos, o que dificulta a execução, e com isso não haveria um prazo concreto de quando seria realizado.

Na fachada da sede do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru, MS e MT, na sede de Corumbá, os logotipos da NOB, da RFFSA e das empresas privadas mostram o desenvolvimento da ferrovia no Estado. Nas poucas janelas inteiras, há adesivos de promoção e apoio à chegada do Trem do Pantanal à cidade. Enquanto o trem turístico não chega, o movimento na estação de Corumbá é apenas dos funcionários da ALL que comandam os vagões com minério, soja e gás que passam por ali.

Como em outras cidades cortadas pela estrada de ferro, em Corumbá a Vila Ferroviária é ponto certo para encontrar antigos funcionários da Rede com as histórias e as experiências de quem passou pela época de grande movimento e declínio da antiga NOB. Há quem prefira não comentar muito sobre o assunto, como Dilson Soares, um dos diretores do Sindicato.

Com mais de 20 anos de ferrovia, ele fala sobre as viagens de 36 horas entre Corumbá e Bauru, do almoço e jantar no trem e da atuação no Sindicato, mas sobre o fim

da RFFSA e o que restou da ferrovia no Estado, vai direto ao ponto: “Teve momentos bons, mas também os ruins que não gosto nem de lembrar.”

Por outro lado, há aqueles em que o tempo voa enquanto se ouve as histórias sobre os anos de trabalho como ferroviário. Um deles é Valdo Sales, o Ratinho, como é mais conhecido na Vila. Com 32 anos de Rede, sua família é marcada pela presença da ferrovia, começando com o avô que participou da construção da NOB, no início do século XX.

Cresceu viajando de maria-fumaça e vendo o pessoal seguindo o rastro do trem para apagar as fagulhas que queimavam os dormentes. Entrou para a ferrovia em 1952, trabalhando na manutenção e conservação da linha. Saía para as rondas às 4 da manhã carregando uma tralha de equipamentos, incluindo o trole, espécie de carrinho de madeira, que precisava de até 6 pessoas para carregá-lo, com o resto do material de trabalho, que Ratinho guarda em casa. Também levava um lampião e uma espingarda. “Por causa dos bichos. Uma vez, já o dia amanhecendo, encontrei quatro onças de uma vez e tive que me esconder na caixa-d’água.”

Histórias de ferroviários, incluem também a do famoso Trem Fantasma, que muitos diziam, com convicção, ver entre o posto 1250 e

a estação de Agente Inocêncio. “Era um clarão que eles viam se aproximando, mas não chegava nunca. Tinha maquinista que tinha medo de passar por lá!” Do trem fantasma ao trem da morte, com os “causos” de crimes cometidos na região em que matadores de aluguel esperavam pelas vítimas nas estações, já que o trem era o único meio de locomoção por aquela região.

Quando o assunto é a situação atual da ferrovia no Estado, Ratinho fala, gesticula e é categórico. Para ele, falta investimento na manutenção, infraestrutura e logística, para que com isso o sistema ferroviário possa ser um meio alternativo de passageiros e transporte. “Mas eles [empresas concessionárias] não têm interesse nisso não”, e acrescenta: “Se perguntar para alguém que trabalha hoje na ferrovia ‘o que é a ferrovia e como funciona isso ou aquilo’, eles não sabem. Tem toda a tecnologia, mas quando precisa ser ‘no braço’ não dão conta.”

Na varanda de sua casa, Ratinho guarda os bancos que faziam parte do trem daquela época. De madeira, com encosto móvel para mudar de acordo com a direção da viagem. Estes eram os da segunda classe. Os da primeira eram melhores, reclináveis e revestidos com um tipo de plástico mais resistente “E como são os desse trem agora?”, pergunta Ratinho interessado. “De couro, dá para mover também”. “Pelo menos isso, né!”.

**EXPEDIENTE:**

Reportagem, fotografia, diagramação e  
editoração:  
Gabriela Martins de Carvalho Cabral

Orientador:  
Jorge K. Ijuim

Colaboração:  
Rogério Moreira Júnior

Impressão:  
Duplic



**UNIVERSIDADE FEDERAL  
DE SANTA CATARINA**

Universidade Federal de Santa Catarina  
Departamento de Jornalismo  
Trabalho de Conclusão de Curso  
Dezembro de 2010