

**UNIVERSIDADE PARA O DESENVOLVIMENTO DO ESTADO E DA  
REGIÃO DO PANTANAL  
MESTRADO EM MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

**RUBENS MORAES DA COSTA MARQUES**

**MEMÓRIA, IMAGINÁRIO E AMBIENTE CONSTRUÍDO DA ESTRADA  
DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, EM CAMPO GRANDE/MS**

**CAMPO GRANDE/MS**

**2007**

**RUBENS MORAES DA COSTA MARQUES**

**MEMÓRIA, IMAGINÁRIO E AMBIENTE CONSTRUÍDO DA ESTRADA  
DE FERRO NOROESTE DO BRASIL, EM CAMPO GRANDE/MS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em nível de Mestrado Acadêmico em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional da Universidade para o Desenvolvimento do Estado e da Região do Pantanal, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional.

Orientação:  
Profa. Dra. Albana Xavier Nogueira  
Profa. Dra. Mercedes Abid Mercante  
Prof. Dr. Eron Brum

**CAMPO GRANDE/MS**

**2007**

## FOLHA DE APROVAÇÃO

Candidato: **Rubens Moraes da Costa Marques**

Dissertação defendida e aprovada em 20 de dezembro de 2007 pela Banca Examinadora:

---

Profa. Doutora **Albana Xavier Nogueira (orientadora)**  
Doutora em Letras

---

Profa. Doutora **Lúcia Salsa Corrêa (UFMS)**  
Doutora em História Econômica

---

Prof. Doutor **Silvio Favero (UNIDERP)**  
Doutor em Entomologia

---

Prof. Doutor **Silvio Favero**  
**Coordenador do Programa de Pós-Graduação**  
**em Meio Ambiente e Desenvolvimento Regional**

---

Prof. Doutor **Raimundo Martins Filho**  
**Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação da UNIDERP**

## SUMÁRIO

<b>RESUMO</b> .....	iii
<b>ABSTRACT</b> .....	iv
<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	1
<b>2 REVISÃO DE LITERATURA</b> .....	5
2.1 IMAGINÁRIO.....	5
2.2 HISTÓRIA ORAL: NARRATIVA E MEMÓRIA.....	6
2.3 MEIO AMBIENTE CONSTRUÍDO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL.....	12
2.4 ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: CONTEXTUALIZAÇÃO SÓCIO – HISTÓRICA E GEOGRÁFICA.....	14
<b>3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	17
3.1 O MÉTODO DE HISTÓRIA ORAL.....	17
<b>4 RESULTADOS</b> .....	19
4.1 CONFLUÊNCIA DE DUAS HISTÓRIAS PARALELAS.....	19
<b>4.1.1. Sistema Administrativo da NOB: Empregos, funções, Promoções, Dificuldades</b> .....	22
<b>4.1.2 Privilégios, Residências, Convivência Social</b> .....	25
<b>4.1.3 Entre o Passado e o Presente: Um Tom de Nostalgia</b> .....	27
4.2. MEIO AMBIENTE NATURAL E SOCIAL.....	29
4.3. DESENVOLVIMENTO REGIONAL.....	32
<b>4.3.1 Os Trilhos: Rota dos Imigrantes</b> .....	34
<b>4.3.2 As Estações: Divisão e Novidades</b> .....	35
<b>4.3.3 Declínio e Privatização</b> .....	37
<b>4.3.4 Ferrovia e Desenvolvimento Sustentável</b> .....	39

<b>5</b>	<b>DISCUSSÃO.....</b>	<b>41</b>
<b>6</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>45</b>
	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>47</b>
	<b>ANEXOS.....</b>	<b>49</b>

## RESUMO

Esta dissertação teve por objeto de estudo a opulência e o declínio do maior Complexo Ferroviário de Mato Grosso do Sul, sob o ponto de vista da memória e do imaginário dos ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Campo Grande/MS. A partir do método da História Oral, esses personagens narraram suas trajetórias de vida e de trabalho tendo como pano de fundo o processo de opulência e de declínio dessa empresa e, ainda, abordaram a sua participação no desenvolvimento regional e na ocupação do oeste brasileiro. Buscou-se, também apresentar, por meio da ótica dos narradores, o redimensionamento de aspectos significativos da saga da NOB, com ênfase nos acontecimentos ocorridos nas estações ferroviárias principais e secundárias. Com isso, procurou-se demonstrar a importância histórica e cultural desse complexo na vida, não apenas de seus funcionários, mas também da cidade e do Estado. A análise, em termos de conteúdo dos depoimentos, revelou como ponto comum entre a visão dos entrevistados, uma percepção predominantemente simplista acerca do contato dos desbravadores com o meio ambiente natural. Ou seja, na memória e no imaginário dos trabalhadores da ferrovia inexistia a leitura do custo ecológico, em detrimento do contundente desenvolvimento aportado pela ferrovia.

**Palavras-chave:** Memória. Imaginário. Ambiente construído. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

## **ABSTRACT**

This dissertation had for study object the opulence and the decline of the Railroad Complex greater of Mato Grosso do Sul, under the point of view of the memory and the imaginary one of the railroad workers that had worked in the Railroad the Northwest of Brazil, in Campo Grande - MS. From the method of Verbal History, these personages had told its trajectories of life and work having as deep cloth of the opulence process and of decline of this company and, still, they had approached its participation in the regional development and the occupation of the Brazilian west. One searched, also to sit down, by means of the optics of the narrators, the redimension of significant aspects of the Saga of the NOB, with emphasis in the events occurred in the main and secondary railroad stations. With this, it was looked to demonstrate the historical and cultural importance of this complex in the life, not only of its employees, but also of the city and the State. The analysis, in terms of content of the depositions, disclosed as common point enters the vision of the interviewed ones, a predominantly simple perception concerning the contact of the tamers with the natural environment. That is, in the memory and the imaginary one of the workers of the railroad the reading of the ecological cost doesn't exist, in detriment of the forceful development arrived in port for the railroad.

**Word-key:** Memory. Imaginary. Constructed environment. Railroad the Northwest of Brazil.

## 1 INTRODUÇÃO

Esta dissertação teve por objeto de estudo as narrativas orais que fazem parte das representações sociais que integram o imaginário dos funcionários do Complexo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que residem, atualmente, na cidade de Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul. Os atores sociais que participaram das entrevistas, ativando a memória, discorreram sobre a importância da Ferrovia em suas vidas e no desenvolvimento regional. Incluem-se, nessas representações histórias, alegrias, decepções, passagens pitorescas e “causos” relatados por homens e mulheres que trabalharam nessa empresa, doravante denominada NOB ou Ferrovia. As linhas básicas deste trabalho apóiam-se, principalmente, em concepções desenvolvidas por ciências como História, História Oral e Antropologia.

Na abordagem histórica, procurou-se situar a NOB no contexto da cidade de Campo Grande e das regiões perpassadas pelos trilhos. Por meio do discurso oral e do fruir da memória dos depoentes, autênticas mediações entre o passado e o presente, foi possível resgatar importantes episódios que marcaram a trajetória desses narradores e que se encontram, quase sempre, relacionados à trajetória da Ferrovia. Acredita-se que narrativas dessa natureza constituem um patrimônio imaterial de valor inestimável para a preservação da identidade regional, uma vez que essas personagens sociais, instigadas pela familiaridade espacial e emocional que mantiveram, ou que mantêm, com o ambiente da NOB, ao resgatar as lembranças estimularam a imaginação. Essas narrativas recriaram aspectos da realidade da NOB dentro de uma atmosfera sócio-histórica.

Na visão antropológica, que descreve e analisa o homem sob os pontos de vista biológico e cultural, as representações que a mente humana constrói têm articulações com o meio ambiente sócio-cultural junto ao qual interage. A leitura de autores que se dedicam ao estudo das representações sociais, do imaginário, da

cultura e do ambiente ofereceu igualmente relevante suporte para a consecução desta pesquisa.

Além da não-disponibilidade de material científico que aborde as possíveis interações entre população e patrimônio ambiental, mormente em Campo Grande, a capital do Estado, outro motivo levou ao desenvolvimento do tema ora proposto. Ao conduzir o estudo que compôs a obra “Trilogia do Patrimônio Histórico e Cultural Sul-Mato-Grossense”, publicada por este pesquisador em 2001 e que investiga e cataloga importantes edificações antigas do acervo patrimonial arquitetônico do Estado, observou-se a predisposição de muitos habitantes locais a narrarem as histórias, ainda presentes na memória, prontas para serem perpetuadas para conhecimento das próximas gerações.

Na oportunidade, informal e espontaneamente, a população contou histórias e “causos” sobre as dificuldades enfrentadas pelos pioneiros no desbravamento das terras selvagens pantaneiras; sobre a chegada de imigrantes, a adaptação e integração desses estrangeiros; sobre a relação comercial e a circulação de mercadorias e idéias, por meio dos trilhos da Ferrovia e, ainda, sobre o impacto do sucateamento desse grande complexo de transporte que foi a NOB.

Para Durand (2002), a espontaneidade espiritual e a imaginação criadora que constituem o campo do imaginário são os lugares onde se situa a verdadeira liberdade das pessoas. E, principalmente, afirma o autor, “a imaginação é o contraponto axiológico da ação”. Acredita-se que o estímulo à criatividade sirva de motivação ao cultivo dessa liberdade autêntica e ao despertar da auto-estima desses atores sociais que, de repente, viram-se numa situação de marginalidade, de insegurança frente à privatização da Ferrovia e à onda de demissões que desnordeou até aqueles que já se encontravam aposentados na época. Por outro lado, recolher a produção narrativa de funcionários e moradores antigos implica resgatar discursos ligados a um tempo passado, que remete à origem e à trajetória da rede ferroviária.

Paralelo ao resgate do patrimônio imaterial, este estudo pretendeu suscitar o interesse pelo conhecimento de personagens e de suas contribuições laborais para

a edificação de um patrimônio que, hoje, constitui-se peça determinante no processo de ocupação deste território. Objetivou-se, também, tecer a análise da relação do homem com o meio ambiente natural em transição para meio ambiente construído e seus paradigmas de desenvolvimento.

A importância do complexo arquitetônico da Rede Ferroviária no espaço urbano de Campo Grande foi atestada pelo poder municipal em 1996, com seu tombamento oficial como patrimônio histórico e cultural. Em 1997, o Governo de Mato Grosso do Sul, no âmbito de sua competência, efetivou o tombamento do complexo ferroviário do Estado. Ainda em esfera federal, encontra-se sob avaliação outro estudo de tombamento que, se efetivado, fará do complexo arquitetônico da NOB o primeiro objeto tombado na cidade de Campo Grande pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN . Esse sítio histórico constitui-se num acervo que congrega valores significativos para a composição do mosaico de princípios, crenças, experiências relevantes e de representações coletivas que compõem as identidades campo-grandenses.

Por ser uma cidade geograficamente estratégica no oeste brasileiro, Campo Grande foi a maior beneficiada com a implantação do sistema de transporte ferroviário. No início do século XX, antes da chegada da NOB, a cidade não tinha acesso efetivo aos principais centros econômicos nacionais. O comércio no sul de Mato Grosso era feito, preponderantemente, por via fluvial através do Porto Geral do município de Corumbá, que possuía ligação direta com os países platinos e detinha a dianteira no desenvolvimento regional, rivalizando até mesmo com a capital, Cuiabá. Conseqüentemente, o advento da ferrovia fez com que Campo Grande suplantasse econômica e politicamente Corumbá, impondo-se como uma capital, por excelência, para o futuro Estado de Mato Grosso do Sul.

Assim, ao longo desta dissertação são tratados assuntos afins, como imaginário, memória e narrativa ligados à presença da NOB, e como se deu a imposição de um paradigma de desenvolvimento não sustentável com intervenção no ambiente natural.

Este trabalho tem como objetivo geral apresentar, por meio da ótica dos narradores, o redimensionamento de aspectos significativos da trajetória da NOB, em MS, com ênfase nos acontecimentos ocorridos na estação ferroviária de Campo Grande/MS e em suas adjacências, a fim de mostrar a importância desse complexo histórico-cultural na vida não só de seus funcionários, mas também da cidade e do Estado.

Com vistas a alcançar o objetivo geral, foram propostos os seguintes objetivos específicos:

- 1.Registrar, por meio do método de história oral, o depoimento de ferroviários/as que acompanharam o processo de opulência e declínio da NOB;
- 2.Identificar os dados mais significativos para o conhecimento da história da NOB sob o ponto de vista de seus protagonistas e testemunhas;
- 3.Identificar as principais transformações no processo de ocupação e desenvolvimento sócio-econômico gerado pela presença da NOB no contexto regional;

Esta dissertação está dividida em seis partes: Introdução, que apresenta contextualização sobre o tema proposto; Revisão de Literatura, que traça paralelos entre o objeto pesquisado e o conhecimento científico vigente; Procedimentos Metodológicos, que utiliza a História Oral como fio condutor para a captação de depoimentos dos atores sociais pesquisados; Resultados, onde são expostos os conteúdos coletados; Discussão, que confronta o resultado obtido através desta pesquisa com o conhecimento científico disponível e Conclusão, que finaliza o este trabalho.

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

### 2.1 IMAGINÁRIO

As palavras imagem, imaginação e imaginário provêm do radical latino comum *imago* que significa imagem. A imagem é a representação do mundo por meio de um conceito mental de um fenômeno, de artifício interno ou de recurso externo expresso por meio de símbolos, signos ou sinais presentificados nas diferentes linguagens. “As imagens não são coisas concretas, mas são criadas como parte do ato de pensar” (LAPLANTINE, 2003, p.10). Deleuze (2006, p. 84) refere-se à imagem como “uma figura que não se define por representar universalmente, e, sim, por suas singularidades internas, pelos pontos singulares que ela junta [...]”.

Para Turchi (2003, p.20), “o papel da imaginação não se limita a conceber a idéia, a reunir as imagens e as formas que hão de tornar sensível a idéia, antes, sua função é fornecer o impulso, é a parte ativa do processo”. Embora Turchi (2003) realize importante trabalho sobre o imaginário, este se encontra estreitamente ligado à antropologia e à literatura traçando-lhes um caminho.

A autora refere-se à “emoção humana” como “energia vital inalienável das configurações de sentido”, que “transcende e ordena todas as outras atividades da consciência” (TURCHI, 2003, p.13).

No que diz respeito ao imaginário social, do ponto de vista clássico, sobressaem-se pensadores como Durkheim, Marx, Weber e Mauss. Esses autores demonstraram suas preocupações em formular teorias que alicerçam a vida social. Mauss, como Durkheim, deu especial ênfase ao caráter simbólico das representações sociais. Foi Mascovici que retomou o estudo das representações

coletivas tomando o pensamento de Durkheim como modelo ao incluir nele as representações subjetivas.

As representações “emergem” em consonância com os tipos de relações, de práticas sociais que os indivíduos mantêm com a realidade. Os símbolos permeiam toda a vida familiar, cultural, religiosa, social que só é possível de ser compartilhada com o auxílio do simbólico (LAPLANTINE, 2003). De acordo com Jodelet, 2001 (*apud* SÁ, 2004, p.32), as representações sociais consistem numa “forma de conhecimento socialmente elaborada e partilhada, tendo uma visão prática e concorrendo para a construção de uma realidade comum a um conjunto social”.

Entretanto, qualquer ação intencional do homem sobre a natureza só pode iniciar-se com a participação prévia das representações sociais e idéias que, de uma forma ou de outra, não são mais do que reflexo das condições materiais de produção. Assim, no centro das relações entre homem e natureza surge uma parte não-material, na qual se inter-relacionam as três funções do conhecimento, quais sejam: representar, organizar, legitimar as relações que se exercem entre os homens e entre eles e a natureza. Por isso, é necessário que se analise as representações que os indivíduos e os grupos fazem de seu ambiente, dado que são essas representações que determinam as formas de agir sobre o ambiente (DIEGUES, 1998, p. 29).

Desse modo, o imaginário vai eclodir nas criações poéticas, nas obras dos artistas inovadores, nas narrativas orais, nas composições musicais, nas crenças populares, nas fábulas, nos estereótipos, nos “causos”, nas lendas e nos mitos. O mito é, para Durand (2002), um produto de uma construção organizada, moldada sobre um fundo de histórias fornecidas pela tradição.

## 2.2 HISTÓRIA ORAL: NARRATIVA E MEMÓRIA

A História Oral, ao se interessar pela oralidade, evidencia a visão e a versão dos atores sociais. A tradição oral é o testemunho transmitido verbalmente entre gerações, garantia da reconstrução dessas sociedades e, todavia, tem sido menos

evidente à medida que avançam a alfabetização e o registro pela escrita. A memória humana era o recurso das culturas orais para armazenar e transmitir, por meio da narrativa, o conhecimento às gerações futuras.

A História Oral pode captar a experiência dos narradores, mas, também, segundo Queiroz (*apud* SIMSOM, 1988, p. 9):

Tradições e mitos, narrativas de ficção, crenças existentes no grupo, assim como relatos que contadores de histórias, poetas, cantadores inventam num momento dado (...). Tudo quanto se narra oralmente é história, seja história de alguém, seja a história de um grupo, seja a história real, seja ela mítica.

A História Oral também registra a memória viva de indivíduos das mais diferentes origens sócio-culturais. São as chamadas memórias subterrâneas, pois estão à margem da história oficial. Sua subjetividade e autenticidade possibilitam que pessoas excluídas perpetuem sua imagem de um passado mais abrangente e dinâmico. Para Meihy (2002, p. 190), a moderna História Oral é tão velha quanto a história: a escrita passou anteriormente pela oralidade. Todavia, foi em 1947, na Universidade de Colúmbia, em Nova York, que nasceu sua versão moderna. No entanto, a História Oral passa a ganhar corpo a partir da década de 1960, com o advento dos gravadores cassetes, nos Estados Unidos, Canadá e na Inglaterra.

Conforme ponto de vista de Freitas (2002), a História Oral pode ser dividida em tradição oral, história de vida, história temática. As expressões tradição oral e história oral, na concepção de Ferreira (2002), apresentam certa ambigüidade posto que, no uso popular, suas definições sofrem mudanças.

Às vezes, a expressão tradição oral indica um conjunto de bens materiais preservados do passado. Outras vezes, a usamos para falar do processo pelo qual a informação é transmitida de uma geração à seguinte. "História Oral" é uma expressão mais especializada, que, em geral se refere a um método de pesquisa, no qual se faz uma

gravação sonora, uma entrevista sobre experiências diversas ocorridas durante a vida de uma testemunha ocular (FERREIRA, 2002, p.151).

A tradição oral faz parte da vida humana desde os primórdios. Desde os tempos mais remotos o homem, apoiado em suas faculdades de sentir, pensar e agir, vem acumulando experiências, adquirindo e exercitando hábitos, saberes, formas de proceder e técnicas que aprende com seus semelhantes. Todo esse acervo cumulativo constitui um vasto patrimônio cultural que, transmitido de geração a geração, representa a memória das sociedades humanas (WEITZEL, 1995). Nesse caso, a tradição cultural está sendo vista tanto como “bens materiais preservados do passado quanto como saberes, crenças, enfim, práticas sociais transmitidas de uma geração à seguinte”.

Thompson (1998) reconhece que, recentemente, a história oral tem sido vista como:

(...) terapia da reminiscência, uma vez que, cada vez com mais frequência, os especialistas em envelhecimento vêm reconhecendo que dedicar-se a reminiscências pode ser uma forma interessante de os idosos preservarem o sentimento de identidade em um mundo em transformação (THOMPSON, 1998, p. 40).

A respeito de fontes orais, enfaticamente no que diz respeito às diferenças entre fontes orais e fontes escritas, manifesta-se Villanova (1992, p. 46-47):

Quanto às fontes orais, são intrinsecamente diferentes das fontes escritas, mas são do mesmo modo úteis. Quero sublinhar a palavra útil, porque a História tem de servir para alguma coisa. E eu venho falar não de História Oral, mas de uma História sem adjetivos, (...) uma História bem-feita, uma História que seja útil. E estamos convencidos de que esta História bem-feita, sem fontes orais, é uma história incompleta.

Uma das possibilidades da História Oral é recuperar a narrativa e a tradição oral, condição básica para o conhecimento e divulgação da memória de uma comunidade. Segundo Bosi (1987, p. 371): “rememorar é uma função social, não um sonho”.

A narrativa é a exposição oral ou escrita de um fato pelo narrador. Os sujeitos narradores das histórias orais, recorrendo à memória, deixam extrapolar seus sentimentos, suas representações simbólicas, suas fantasias, suas emoções experimentadas e sonhadas durante o percurso que separa o ontem do hoje e fazem a ponte para o futuro imediato. Gusdorf (*apud* DURAND, 2002, p.72) afirma que: “O tempo do homem é a possibilidade de contar o seu passado e de premeditar o seu futuro, como também o de romancear a sua atualidade”.

As narrativas, segundo Bergson (1990), são construídas por meio da memória:

O papel teórico da consciência na percepção exterior, dizíamos nós, seria o de ligar entre si, pelo fio contínuo da memória, visões instantâneas do real. Mas, na verdade, não há jamais instantâneo para nós. Naquilo que chamamos por esse nome existe já um trabalho de nossa memória, e conseqüentemente de nossa consciência, que prolonga uns nos outros, de maneira a captá-los numa intuição relativamente simples, momentos tão numerosos quanto os de um tempo indefinidamente divisível (BERGSON, 1990.p.73).

Os atores ficcionais, ao visitar o passado, revivem-no em outra dimensão, onde podem controlar e avaliar os fatos, as emoções impossíveis de serem controladas enquanto eram apenas vividas. Os narradores recorrem à fonte da experiência que passa de pessoa a pessoa. Embora o povo diga que “quem viaja tem muito para contar”, imagina, com isso, que “o narrador é sempre alguém que vem de longe (...) e conhece suas histórias e tradições” (BENJAMIN, 1994, p. 198).

O mesmo autor vê no surgimento do romance moderno o primeiro indício do declínio da narrativa, em sua forma oral, tradicional ou arcaica, pois o romance tem no livro o seu mediador e na invenção da imprensa, um instrumento burguês, sua difusão. Com isso, desaparece o dom de ouvir e se extingue a comunidade dos

ouvintes. “Assim, essa rede se desfaz hoje por todos os lados, depois de ter sido tecida, há milênios, em torno das mais antigas formas de trabalho manual”. O autor define: “A narrativa (...) é uma forma artesanal de comunicação” (BENJAMIN, 1994, p. 205).

A narrativa vivia nos momentos compartilhados de vida. Todavia, segundo Fernandes (2003), “atualmente, na vida pós-moderna as pessoas não possuem tempo disponível para ouvir longas narrativas orais. Além disso, conta-se hoje com recursos tecnológicos e linguagens mais atrativas, como é o caso das sínteses de narrativas de vida, que ocupam os diferentes canais televisivos, quer em forma de ficção, nas novelas, quer no aproveitamento de dramas vividos por personagens reais” (FERNANDES, 2003, p. 6).

A mesma autora pondera que as narrativas representavam “um elo entre o passado e o presente, entre o indivíduo e a tradição. Isso contribuía para o acionamento da capacidade épica da memória, que impelia a narrativa” (FERNANDES, 2003, p. 8).

Segundo Freitas (2002), “Nos últimos tempos, vem-se intensificando o interesse pelas narrativas orais, principalmente por meio da História Oral, ou seja, do registro dos fatos na voz dos seus protagonistas, por intermédio da utilização de uma metodologia apropriada para produção do conhecimento”. Ainda, segundo a autora, a História Oral possui abrangência pedagógica e interdisciplinar, além de possuir papel relevante na interpretação do imaginário e na análise das representações sociais. Dado seu caráter multidisciplinar, tem sido sistematicamente utilizada por estudiosos de diversas áreas das Ciências Humanas, como História, Antropologia, Sociologia, Psicologia, Lingüística dentre outras.

A palavra memória é das mais evocadas atualmente em qualquer área das humanidades, todavia, a memória pessoal é biológica e cultural, enquanto a grupal é essencialmente cultural e transcendente, e faz-se necessário para o entendimento do que se considera memória as definições de cérebro e mente. Para Meihy (2002, p. 54): “Cérebro é a base orgânica, material e corpórea, biológica, que armazena

individualmente as lembranças; *mente* é o conjunto de representações, de planos cognitivos articulados por acervo de lembranças guardadas no cérebro”.

Complementa Meihy:

O que foi lembrado, como foi narrado, em que circunstância foi evocado o fato - tudo isso integra a narrativa, que sempre nasce na memória e se projeta na imaginação, que, por sua vez, se materializa na representação verbal que pode ser transformada em fonte escrita (MEIRY, 2002, p. 52).

Bergson (1990) afirma:

Para evocar o passado em forma de imagem, é preciso poder abstrair-se da ação presente, é preciso saber dar valor ao inútil, é preciso querer sonhar. Talvez apenas o homem seja capaz de um esforço desse tipo (BERGSON, 1990, p. 90).

O mesmo autor menciona que

O que não se vê é a tensão crescente e concomitante da consciência no tempo. Não apenas por sua memória das experiências já antigas, essa consciência retém cada vez melhor o passado para organizá-lo com o presente numa decisão mais rica e mais nova, como, vivendo uma vida mais intensa, condensando, por sua memória da experiência imediata, um número crescente de momentos exteriores em sua duração presente (BERGSON, 1990, p. 290 – 291).

Marilena Chauí (2002), na Revista eletrônica InterNewwws, argumenta: “a memória é uma evocação do passado. É a capacidade humana para reter e guardar o tempo que se foi, salvando-o da perda total”. Ainda de acordo com a autora, “a memória não é um simples registro automático de fatos, acontecimentos, pessoas e relatos no cérebro, porque, se assim fosse, em primeiro lugar, não se poderia explicar o fenômeno da lembrança, isto é, (...) a lembrança tem, como a percepção,

aspectos afetivos, sentimentais, valorativos, em segundo lugar, também não se teria como explicar o esquecimento, uma vez que, se tudo está espontânea e automaticamente registrado e gravado no cérebro, não existiria o fenômeno do esquecimento (CHAUÍ, 2002). Para Proust (*apud* CHAUÍ, 2002), “A memória é a garantia de nossa própria identidade”.

Durand (2002) afirma que:

A memória possibilita voltar ao passado e autoriza reparar os ultrajes do tempo. Pertence de fato ao domínio do fantástico, dado que organiza esteticamente a recordação e tem o caráter fundamental do imaginário, que é ser eufemismo, antidesestino e erguer-se contra o tempo, posto ser organizada a partir do fragmento vivido. A memória – como imagem – é essa magia vicariante pela qual um fragmento existencial pode resumir e simbolizar a totalidade do tempo reencontrado (DURAND, 2002, p. 403).

Existe outra dimensão da memória além da pessoal. Trata-se da memória coletiva ou social, “a memória objetiva”, explícita nos documentos, monumentos e na história de uma sociedade.

De acordo com Halbwachs (1990, p. 60), “Não é na história aprendida, é na história vivida que se apóia nossa memória”. Segundo o autor, a história começa após findar a tradição, quando se apaga a memória social. “Enquanto uma lembrança subsiste, é inútil fixá-la por escrito (...), a necessidade de escrever a história de um período, de uma sociedade, e mesmo de uma pessoa desperta somente quando eles já estão muito distantes no passado, para que se tivesse a oportunidade de encontrar por muito tempo ainda em torno de si muitas testemunhas que dela conservem alguma lembrança” (HALBWACHS, 1990, p. 80).

### 2.3 MEIO AMBIENTE CONSTRUÍDO E FERROVIA

Até pouco tempo, as discussões sobre meio ambiente não faziam referências ao ambiente construído, que era tratado como se não fizesse parte do ambiente

físico. Entretanto, a conscientização a respeito dos grandes impasses e das grandes “crises ambientais” chamou a atenção para o ambiente urbano, reconhecido como co-autor dos impactos ambientais e até mais degradado do que o ambiente natural. Descobriu-se que a crise atual é bem mais séria, uma vez que se reconhece nela a autoria do homem, que transita e interfere tanto no ambiente natural quanto no construído.

Nos ambientes construídos pelo homem para abrigar não apenas seus sonhos habitacionais, mas também para expandir sua força de trabalho e satisfazer suas necessidades é que se instauram as redes de relações social, cultural, econômica, política, educacional. Conforme Montenegro (2001):

O que trazem, o que reinventam, o que transformam está além de qualquer possibilidade passiva de determinação. No entanto, estabelecer, associar processos, instituindo matizes explicativas é o fazer próprio da condição de cidadania nos estertores do século XX (MONTENEGRO, 2001, p.9).

Há que se considerar que o habitante da cidade, tanto quanto o do campo, possui um imaginário rico em representações sociais que o ajudam a transpor os obstáculos do cotidiano e o auxiliam no enfrentamento das surpresas e na aquisição de uma conscientização ecológica a respeito desse ambiente construído. Entretanto, Santos, (2002) pondera que: “As áreas urbanas têm sido vistas tradicionalmente como espaços mortos, do ponto de vista ecológico.(...) A qualidade de vida – com suas implicações sobre o resgate do valor de uso do espaço urbano e do sentido social da propriedade – aparece ainda por demais timidamente nos debates urbano-ambientais nestes tempos de crise econômica” (SANTOS, 2002, p. 174).

“As cidades criam e nutrem sua própria vida cultural”, escreve Cuéllar em *Nossa diversidade criadora: Relatório mundial de cultura e desenvolvimento* (1997, p. 288). Segundo o autor “a cultura traz consigo sua dinâmica e sua tensão criadora, que nascem da densidade populacional e da proximidade espacial”. E conclui: “muitos dos monumentos do patrimônio cultural da humanidade se situam nas cidades” (CUÉLLAR, 1997, p. 288).

As cidades têm uma convergência e autonomia cultural. Todavia, o meio ambiente urbano continua a negligenciar o conhecimento autóctone no trato com os recursos ambientais. Embora as sociedades rurais já estejam “conectadas” a comunicações e transportes, elas continuam cuidando do meio ambiente natural, enquanto que as sociedades urbanas, cuja natureza artificial permitiu que esse elo fosse rompido, evidenciam, hoje, problemas ambientais.

Os pensadores clássicos da modernidade tratavam a cidade como criação cultural e motor do desenvolvimento. “As cidades eram vistas por eles como lugares de diversidade e heterogeneidade, pontos de encontro com “o estrangeiro”, com a variedade de “outros” que conduz à auto-reflexão, ao reconhecimento de nosso caráter único e do enriquecimento que nasce do diálogo e da interação” (CUÉLLAR, 1997, p. 288-289).

Segundo Mariani (1986), existe um “aspecto a se considerar, que se deriva da própria idéia de história da cidade, idéia essa que apresenta a cidade, na sua globalidade, como uma incessante sucessão de histórias superpostas, uma espécie de *continuum* que expõe épocas, estilos, espaços e objetos urbanos nunca completados, mas definidos por uma dinâmica cronológica própria quase infinita (MARIANI, 1986 p. 70).

Todavia, cinco séculos foram suficientes para o Novo Mundo demonstrar sinais do impacto ambiental causado pela exploração predatória dos recursos naturais, renováveis ou não. Essa escassez tem ameaçado o mito do desenvolvimento econômico. Portanto, o planejamento do uso desses recursos deve contemplar aspectos econômicos, sociais e ambientais. O custo da degradação não tem sido levado em conta no Brasil, um país de dimensões continentais cuja visão histórica e cultural é a de que os recursos naturais são inesgotáveis.

Por sustentabilidade entende-se um desenvolvimento que responda às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem suas próprias necessidades.

Segundo Cuéllar (1997), embora a urbanização e a modernização tenham trazido benefícios para muitos, “elas têm ocasionado novos danos ao meio ambiente

e aos padrões tradicionais de relacionamento entre sociedade e seu ambiente físico. A apropriação dos recursos naturais para a satisfação das necessidades industriais e urbanas afeta o meio ambiente” (CUÉLLAR, 1997, p. 279). A solução dos problemas com a água, o ar e o lixo é o desafio das aglomerações urbanas.

## 2.4 ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: CONTEXTUALIZAÇÃO SÓCIO- HISTÓRICA E GEOGRÁFICA

Desde o final da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, o Império brasileiro acalentava o sonho de uma ferrovia que ligasse, efetivamente, o país à longínqua província do Mato Grosso, palco dessa guerra que durou seis anos. Tal iniciativa promoveria, ainda, a ocupação e o desenvolvimento dessa região. Entretanto, foi após a proclamação da República que o Governo Federal decretou, em 1890, a concessão de várias ferrovias, entre elas, uma que ligaria Uberaba/MG, à vila de Coxim/MT.

Existiram duas vertentes para justificar a ferrovia, segundo Queiroz (1997, p. 32), “a primeira, amplamente majoritária, vê na construção da ferrovia motivações preponderantemente políticas (...). A expansão do capital é vista simplesmente como avanço da civilização”. A outra vertente, segundo o autor, “centra-se na consideração da funcionalidade, (...) motivações não-econômicas” (QUEIROZ, 1997, p. 32).

O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, antiga capital do país, emite, em 1904, um parecer que sugeria o prolongamento da ferrovia até Cuiabá. No ano seguinte, iniciam-se as obras do trecho Bauru – Itapura. Entretanto, o itinerário traçado foi alterado, em 1907, passando a compreender o trecho que vai de Bauru – Cuiabá para Bauru – Corumbá. Em 1914, é inaugurada a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil entre Itapura/SP, e Porto Esperança/MT. Anexo - A.

O encontro dos trilhos deu-se na estação de Ligação, próxima a Campo Grande, nessa época uma cidade de tropeiros. Ainda nesse período, a travessia

sobre o rio Paraná era feita sobre balsas. A ponte sobre esse rio foi construída alguns anos mais tarde, em 1928.

Em 1938, iniciaram-se as construções da ponte ferroviária sobre o rio Paraguai, que foi concluída em 1947, e do ramal Campo Grande – Ponta Porã. Os trilhos de ambos os trechos foram inaugurados em 1952 e 1953, respectivamente. A Rede Ferroviária Nacional – RFFSA, união das redes ferroviárias federais, é criada em 1957. Em 1958, as locomotivas a diesel passaram a percorrer o trecho Bauru – Corumbá.

O ano de 1992 marcou a inclusão da RFFSA no Plano Nacional de Privatização. Em 1993, o trem de passageiros parou de circular entre Bauru e Campo Grande. Os trechos entre Campo Grande - Corumbá e Campo Grande – Ponta Porã foram desativados dois anos depois.

A ponderação acerca desse fato, segundo Queiroz (2004, p.17), é que “(...) poucas ferrovias cumpriram o papel que delas se esperava: áreas economicamente decadentes não puderam superar suas dificuldades pela simples presença da ferrovia à qual, por fim, se atribuía a culpa pelo atraso da região”.

Em 1996, no Leilão da Malha Oeste, um grupo estrangeiro, o *Noel Group*, adquiriu a concessão da ferrovia, que passou a designar-se NOVOESTE. O valor da concessão foi negociado através de pagamento parcelado. No mesmo ano, foram levados à leilão os imóveis da empresa, em Campo Grande.

Entretanto em 1998, a NOVOESTE interrompe o pagamento das prestações negociadas pela concessão, sob a alegação de necessidade de revisão contratual. Em 2002, a Ferrovia passou, então, a ser controlada pela *holding* Brasil Ferrovias. Hoje, sucateado, esse patrimônio testemunha o final de um período de desenvolvimento. Campo Grande, a capital sul-mato-grossense, sobreviveu à bancarrota da NOB, aparentemente imperturbável, entretanto, no interior do Estado, muitas localidades que nasceram em função da ferrovia vivem seus dias de ocaso.

O legado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil é patrimônio histórico e cultural de Campo Grande, onde seu sítio histórico foi tombado pelo decreto 3249, de 13 de maio de 1996, como patrimônio histórico e cultural municipal.

Na esfera estadual, o Complexo Ferroviário de Mato Grosso do Sul foi tombado pelo governo do Estado, por meio da Lei nº 1.735, de 26 de março de 1997.

E na esfera federal, o Complexo Arquitetônico de Campo Grande foi objeto de estudo pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, embora ainda não tenha sido efetivado.

O conceito de patrimônio histórico e cultural tem possibilidade de ampliação de nomenclatura, pois pode ser abrangido pelo patrimônio ambiental. O meio ambiente natural determina a cultura. O meio ambiente construído é edificado conforme o potencial natural da região. Os materiais regionais aliados às técnicas mais avançadas da época de implantação e apogeu da NOB demonstravam um conceito globalizante.

Se o patrimônio cultural do Estado foi enriquecido com o tombamento da Ferrovia, do ponto de vista social, o sucateamento desse complexo tornou-se responsável pelo desemprego e frustração de um número considerável de pessoas que, de repente, conforme se constatou em seus depoimentos, viram-se engrossando as estatísticas dos desempregados, e, muitos deles, quer pela idade, quer pela falta de preparo, não lograram se reintegrar no mercado de trabalho.

### **3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS**

#### **3.1 O MÉTODO DE HISTÓRIA ORAL**

Esta pesquisa propõe-se utilizar o método de História Oral, na sua modalidade de História de Vida, direcionado às narrativas orais temáticas, ao envolver os ferroviários da estrada de ferro Noroeste do Brasil - NOB, em Campo Grande/MS.

O método da História Oral, dado seu caráter de estudo de ordem subjetiva, vincula-se à fenomenologia e à pesquisa-ação. Ao usar-se esse tipo de abordagem, buscou-se a compreensão dos sujeitos sociais por meio da análise de sentimentos, experiências vividas, visão de mundo, enfim, de representações sociais relevantes para entender-se recortes significativos da história da cidade como ambiente social construído.

Após a etapa inicial de preparação para a execução do trabalho, realizaram-se as atividades de seleção e leitura do referencial teórico básico, ampliado conforme as necessidades inerentes aos assuntos do trabalho.

A cidade de Campo Grande - MS, foi escolhida em decorrência dos seguintes critérios: Importância social, econômica e histórico-cultural; localização geográfica mais importante em relação à presença do complexo da NOB; inexistência de estudos desta natureza, que enfoquem essa temática, sob o ponto de vista e a voz rememorativa dos próprios protagonistas das experiências vividas em consonância com a trajetória da Ferrovia.

Para melhor explicitação dos eixos temáticos adotados, eles serão apresentados em subitens separados. Os depoentes serão identificados pelos números pré-estabelecidos e pelas primeiras letras do nome e do sobrenome.

Na seleção dos entrevistados, levaram-se em conta as variáveis: gênero - masculino e feminino, e grau de escolaridade - de analfabeto a portador de diploma de curso superior. Os entrevistados são ex-ferroviários, membros da Associação dos Ferroviários. Foi entrevistado um depoente do gênero feminino e sete do gênero masculino, totalizando 08 depoentes.

Os entrevistados que colaboraram com o presente trabalho de pesquisa estão identificados da seguinte forma: Entrevistada 01 - M. M. R.; Entrevistado 02 – N. R.; Entrevistado 03 – J. C. C.; Entrevistado 04 – G. N.; Entrevistado 05 – J. C. M.; Entrevistado 06 – D. R. ; Entrevistado 07 – M. R. F. e Entrevistado 08 – C. C.

Os procedimentos utilizados para a coleta das narrativas referentes às criações do imaginário e memória desses informantes foram: Contatos prévios com os depoentes, por telefone, quando possível, e por meio de visitas prévias; Preenchimento de fichas-padrão para identificação do entrevistado; Entrevista aberta direcionada para a narração de histórias orais, histórias orais temáticas, versando sobre acontecimentos ligados à ferrovia; transcrição dos depoimentos, cujos conteúdos foram levados levados, em seguida, aos depoentes, para que fossem feitos os devidos ajustes, após leitura atenta, ou para que eles solicitassem a uma pessoa de sua confiança para que o fizesse; e, por fim, assinatura da carta de cessão de direitos para utilização dos dados colhidos na composição da dissertação de mestrado ou de possível publicação em artigo e/ou livro. As gravações foram feitas com o consentimento pleno dos depoentes.

As narrativas, gravadas em fitas K7 no período entre maio e junho de 2007 e posteriormente catalogadas e transcritas a fim de proceder-se a análise de seu conteúdo, a partir da visão dos ferroviários da NOB. Entre o material coletado analisou-se a recorrência dos temas “meio ambiente construído” e “desenvolvimento regional”.

## 4 RESULTADOS

Após a transcrição das entrevistas, foi realizado seu estudo para encontrar-se a maneira mais produtiva de apresentação dos recortes significativos dos relatos dos depoentes. Experimentadas as várias possibilidades, optou-se por discutir tais recortes ao tomar-se como ponto de apoio três eixos temáticos considerados relevantes nas narrativas, quais sejam: confluência de duas histórias, a do depoente e a da NOB; As contradições entre o progresso incrementado pelos trilhos e a preservação ambiental; O apogeu, o declínio da NOB e a sustentabilidade do desenvolvimento regional.

### 4.1 CONFLUÊNCIA DE DUAS HISTÓRIAS PARALELAS:

A história de vida da entrevistada 01 foi influenciada pela ferrovia desde sua gestação. “A minha mãe é paulista. A minha mãe separou do meu pai quando eu estava a caminho já e ela veio gestar aqui, em Mato Grosso do Sul, em Jaraguá, que era uma estaçãozinha que tem aqui, adiante de Campo Grande um pouco. (...) Uns vinte quilômetros, né? Tinha uma estaçãozinha lá, agora desmancharam e ficou só a fazenda Jaraguá, né? Mas, a casa em que eu fui gestada ainda está lá, que era uma casa na beira da linha”.

A trajetória do entrevistado 07 também não foi muito diferente: “Eu sou mato-grossense, de Campanário. É uma cidade fronteiriça, ligada à empresa Mate Laranjeira. Vim pra Campo Grande, passei um espaço de tempo, na época da guerra, aí minha família foi toda pra Bauru. Lá em Bauru, chegando, conheci os ferroviários antigos, que me indicaram para ser... Me formar na ferrovia. E eu me

formei, tinha o interesse se de aprender, né? E aprendi o ofício de torneiro mecânico, que era uns dos quatro primeiros ofícios dentro da função”.

O entrevistado 06 explicita: “Meu pai era agente de estação. (...) A minha família é constituída de ferroviários e militares... Entrei na Noroeste com 16 anos... Nós viemos pra cá em 41, eu tinha três anos de idade e fomos indo, vivendo, trabalhando, estudando. Eu entrei na Rede”.

O entrevistado 08 narra que, na ferrovia, o ofício era passado de pai para filho: “O meu pai foi ferroviário e, quando o pai era ferroviário, geralmente, ele queria que também seu filho tivesse o mesmo seguimento. Só que ele não queria que eu fosse igual a ele, porque ele era pedreiro. Ele queria que eu fosse alguém um pouco melhor. (...) Infelizmente, meu pai morreu quando eu tinha dez anos. Quando eu completei doze, a minha mãe, tentando realizar o sonho do meu pai, me colocou na estação para que eu aprendesse a telegrafia. Quando eu completei dezessete anos, ingressei na Ferrovia. Aí, eu tirei uma licença para servir ao exército”.

As mesmas idéias de tradição, de acompanhar a vida da ferrovia, encontram-se em outros depoimentos, como pode verificar-se através do entrevistado 03: “Olha, eu nasci dentro da ferrovia, né? Meu pai era agente de estação. Ele me criou dentro da ferrovia. Aquele tempo, ainda a Noroeste, né? A união, eu tenho grandes recordações, do que foi a ferrovia. Deixa eu vê... Além de ser criado dentro dela, eu consegui criá a minha família e criá meus filhos também dentro dela. Então, a Noroeste, pra mim, é algo muito importante que ela fez, muita coisa em benefício do país, o senhor vê, só da gente saí daqui aquele tempo, né?”

A entrevistada 01 conta que a atividade de ferroviário foi legado de gerações em sua família: “Meu avô já era ferroviário, ele era ferroviário da Sorocabana. (...) O avô tinha sido, o pai tinha sido, os irmãos todos eram. A minha irmã, falecida até, agora, recentemente, dia cinco de junho, ela era... Chefe do tráfego, que falava aí, né? É... Assessora do chefe do distrito. Ela tinha sido professora da ferrovia, em Jaraguá, na época do meu nascimento, ela era professora, né? E ela era daqui. O cunhado, marido dela, era fiscal. O irmão mais velho já era agente de estação, o Carlos, né?”

Também o entrevistado 07 narra que a tradição da família de ferroviários continua: “Os filhos, meus filhos, são todos ferroviários. Eu tenho um filho ferroviário, que trabalha em Corumbá, encarregado de depósito, em Corumbá. Fernando Cesco Fernandes é encarregado, hoje, na ALL em Corumbá, é... Tem o Mauricio Cesco Fernandes, também, trabalha numa empresa subsidiária da ALL, que mexe com a via, com transporte, a via, a via férrea. É via permanente, que eles falam”.

Os trechos de entrevistas a seguir explicitam a importância, o significado da carreira e a diversidade de funções dentro do universo ferroviário. O entrevistado 04, filho de funcionário da empresa, não seguiu a profissão, mas, guardou na memória a segurança do emprego: “Minha origem é filho de ferroviário. Meu pai foi funcionário da rede em Três Lagoas e ele se aposentou lá, com 38 anos de trabalho”.

A entrevistada 01 menciona o prestígio dos ferroviários e os benefícios da profissão no auge da ferrovia: “O ferroviário, naquele tempo, era muito bem conceituado. Eles têm atendimento médico muito bom nos hospitais, internamento, tratamento e, aí... Meu pai tinha bastante conhecimento, aqui, na região, com médico, com várias pessoas, como eu disse, eram estimados, né?”

A mesma entrevistada menciona, ainda, a autonomia que o chefe da estação tinha para capacitar e admitir novos funcionários: “Ele pegava assim: Era um menino, por exemplo, um menino lá, de 16 anos, 17 anos, filho de um sitiante, próximo à estação. O cara já ia pra casa do meu pai, ficava morando lá e, no telégrafo, aprendendo o telégrafo. Assim que tava, tinha aprendido o telégrafo, era empregado pela rede. Engraçado... O chefe de estação tinha essa autonomia, de contratar a pessoa que...Que ele treinava. Ia ser o ferroviário, que é...”

O entrevistado 07 fala da segurança do emprego: “Se quisesse ter um emprego que recebia todo dia... Sabe, a Noroeste te dava essa segurança. Nessa época, o capital girava ali, funcionava os trens, passageiros que iam para Corumbá, para Bauru, você ia à estação, era lotada”. O mesmo também fala sobre a autonomia da chefia da ferrovia numa determinada localidade: “É... Mas, o agente, na cidade, era quase que o manda-chuva da cidade, quando chegava à estação ferroviária. Ele era o... O todo-poderoso da cidade”. Anexo – B.

O entrevistado 02 também reforça a questão da segurança e da pontualidade no pagamento de salários: “Na rede, tinha as funções de agente de estação, agente de trem, maquinista, auxiliar de maquinista, todas as áreas... Eletrotécnica, que é pra serviços gerais, pra todas... Mecânico de máquina... Era um bom salário. Na época, um privilégio. Naquele tempo, nos primeiros anos que eu entrei, nós recebíamos dia 25. Não esperava o final do mês. Era dia vinte e cinco, o dinheiro já estava na conta”.

Ainda segundo o mesmo entrevistado, existia o serviço de abastecimento de mercadorias ao longo dos trilhos, mantido pela própria empresa: “Também não precisava vim na cidade para fazer sua compra, de gênero, porque existia uma caderneta grande, ele escrevia num papel, a maioria deles era analfabeto, o encarregado tinha que saber ler, então, o encarregado, para aqueles que não sabia ler, ele fazia o pedido: “quantos que você vai querer de feijão, arroz, macarrão, de charque? (...) Aquela mercadoria dele, era descontado em folha. Ele tinha um determinado limite para que ele não ficasse sem dinheiro. Então, a própria cooperativa tinha a obrigação de controlar”.

Segundo o entrevistado 08, existia o serviço de trem pagador, ao longo dos trilhos, mantido pela própria empresa: “Os ferroviários não precisavam ir à cidade. Banco, o pessoal nem conhecia Banco. Porque existia o trem pagador, que saía de Bauru, com uma meia dúzia de seguranças, armados, cuidando aquele trem, porque se é na época de hoje, na primeira saída, ali, eles assaltava tudo. Então, esse trem saía de lá e ia até Corumbá, pagando todos os ferroviários...”.

#### **4.1.1 Sistema Administrativo da NOB: Empregos, Funções, Promoções, Dificuldades**

O entrevistado 03 relembra como entrou para a ferrovia e como aprendeu sua função: “Certa vez, meu pai ficou muito doente, com gripe, lá em Terenos, e conversou com meu cunhado, pelo telégrafo. (...) Aí, meu cunhado falou pro papai

que eu já sabia, que eu poderia ir lá, pra trabalhar lá, que eu poderia cuidar das coisas, ele só assinava, né? Por que eu não podia assinar, porque eu tinha onze anos, doze, aí eu fui pra Terenos, fiquei com papai, papai mandou fazer uniforme dele, mandou diminuir um pra mim, né?”.

O entrevistado 03 menciona a diversidade dos ofícios que realizou: “Eu era saqueiro aqui, até às nove, carregava, descarregava saco de sal, pra levar pra depósito, é... carregava da Noroeste pra levar pro depósito, aí, um dia, foi feito outra vez um concurso em Bauru, né? E daqui nós fomos dez pessoas que tinham sido empregado, né? Fomo pra lá, chegô lá, eu passei em quase todas as coisas...Por causa da vista, eles me deram... né? Aí, comecei. Telégrafo é... Telégrafo é o mesmo... É quase o mesmo morsi”.

O entrevistado 06 recorda-se das atividades que realizava na ferrovia: “Agora na Noroeste, eu tenho gratas recordações: entrei, com 16 anos, como mensageiro. Você entregava telegrama dentro das repartições da própria ferrovia, na tração, na residência etc.”.

Por meio do depoimento do entrevistado 04, conhece-se melhor o trabalho realizado pelo pai do mesmo. “Meu pai, ele saía, fazia, trabalhava doze e descansava vinte e quatro. (...) Ele ficava controlando o tráfego, para um não chocar com o outro, né, num cruzamento. Aí, eles se cruzavam lá em Aquidauana, então, meu pai tendo que controlar. Às vezes, um tava atrasado, o outro tava no horário, por causa de outra estação, então, ele tinha que ter aquele controle ali”.

Alguns, como o entrevistado 08, relembram das oportunidades de crescimento profissional. “Eu aproveitei que ainda era meio jovem, tinha apenas uma filha minha, tinha nascido a Rogéria, aí, eu fiz o ginásio, o antigo ginásio. Quando terminei o ginásio, fui transferido para uma estação do interior, chamada Guaicuru, no meio do Pantanal (...) porque tava sendo feito um recenseamento e todas aquelas pessoas que estivessem em uma estação eles seriam classificados como agente de estação (...). Como eu tinha já feito o ginásio, em seguida, eu cheguei, já me matriculei pra fazer contabilidade. É o que eu sou hoje, eu sou técnico de contabilidade”.

Para o entrevistado 06, a ascensão na empresa não foi tão difícil, bastou demonstrar disponibilidade para o trabalho: “Um dia me cansei de ser mensageiro, cheguei no inspetor e falei assim: “Sr.Lázaro, eu quero aprender o serviço de estação”. Aí, ele pensou, contou até três ou dez... Aí, na terça-feira, ele falou assim: “Cê sai sábado pra Taunay”. Taunay, daqui para Corumbá, é a segunda estação, passando Aquidauana, era Aquidauana, Guia Lopes e Taunay (...)”.

Fato semelhante aconteceu com o entrevistado 08: “Então, eu passei a ser o tesoureiro, que é a terceira pessoa da estação. É o que cuida de todo o movimento contábil e também guarda o dinheiro, responsável pelo dinheiro. E nesse trabalho eu fiquei dois anos. Aí, o ajudante dele, que era a segunda pessoa, foi transferido para Itaum. E ele falou: “Você vai ser a minha pessoa de confiança, você vai ser o meu auxiliar”. E assim foi indo. E, quando ele conseguiu ser promovido a fiscal de estação, eu assumi o lugar dele, de chefe da estação. E assim fui subindo. E, daí mais dois anos, houve um concurso para fiscal de estação, eu vim fazer aqui em Campo Grande, em 1987”.

Segundo o entrevistado 02, quando ingressou na empresa, foi enviado para desempenhar atividades numa região distante, quase deserta: “Olha, eu entrei na ferrovia nos anos 1979, 1980. E fui mandado pra trabalhar em Bodoquena, numa estação do Pantanal. E lá eu fiquei quase uns seis meses, né? (...) E, depois que eu saí pra substituir em outras estações, Vinte Nove, Carreiro (...). E eles mandavam o cara pro mato mesmo, pro cara sofrer mesmo”.

O entrevistado 08 passou, também, por situação semelhante: “Aí, eu fui... Como eu era solteiro, a gente tinha que sair para as estações intermediárias, para substituir as pessoas que eram casadas”. E continua: “Eu, então... O meu primeiro destino foi substituir em Miranda, a minha cidade natal, porque eu sou mirandense. Lá eu tive, por dois meses, dando, substituindo aqueles ferroviários que estavam de férias. (...) Vencendo o período, para minha surpresa, eu recebi, via telégrafo, para que eu me apresentasse na estação do Pantanal, em caráter efetivo, Porto Esperança, no foco do Pantanal, cujo lugar eu ainda não conhecia”.

Sobre o isolamento das estações, no Pantanal, relembra o mesmo entrevistado: “O agente da estação, como estava naquele deserto... (...) O meu almoço vinha de Miranda e minha janta vinha de Bodoquena. Eu ficava na intermediação daquela localidade. (...) Era um manobrista e o agente. Ali você girava 24 e ininterrupto. Se tivesse trem a noite toda, você atendia a noite toda. Se tivesse de dia, era você mesmo. (...) Então, tipo como se fosse uma escravidão, um império. Não existia sindicato, não existia nada”.

O entrevistado 06 relembra situação de complacência que presenciou: “Alguém fazia um troço errado, ele (seu pai) não escrevia em seguida, ele chamava o fulano e dizia: ”Não faça assim e tal, tal, tal”. E dava conselhos etc. Como em Três Lagoas, quando ele voltou a ser agente lá, um dia um manobrador, não um portador da renda do pátio, meu pai viu que ele estava cambaleante. Aí meu pai correu lá e falou: “O que foi com o senhor?”. “Não seu Vítório, tomei uma coisinha a mais,tal”. Ele falou : “Ó! cê não deve fazer isso. Então, vai guardar essa vassoura, vai pra casa, vai se refazer, amanhã você vem trabalhar”. “E se fosse outro, já mandava lápis”.

O entrevistado 07 narra também o procedimento usual na ferrovia de não se dar demissão aos funcionários: “Hoje, se o maquinista dá um defeito lá, o carro vai, sai uma viatura daqui, vai num instantinho o mecânico lá, se houve negligência por causa do maquinista, ele é mandado embora. Na nossa época, não podia mandar ninguém embora. Nem suspender. Algum defeito que você detectava, que o maquinista tinha visto e que você achava que ele tinha forjado, criava uma série de inquérito. Você trazia uma comissão de inquérito pra escutar, pra ouvir o cara, pra ouvir o mecânico, ouvir os inspetores e, no fim, não dava nada”.

#### **4.1.2 Privilégios, Residências, Convivência Social**

O entrevistado 04 toma como exemplo o convívio e a ocupação da Vila dos ferroviários: “Olha, meu pai era controlador de tráfego. Então, a gente morava é...

Lá, a vila era toda separada assim por departamentos. Conforme você trabalhava lá, você morava numa casinha melhor. Cê tinha... Num tava mais na rua. Era... Tinha essa hierarquia lá dentro da empresa. Lá embaixo, tinha a rua dos ferroviários, lá embaixo, que já era o pessoal da manutenção que morava ali embaixo”.

Sobre a interação entre as famílias dos ferroviários que residiam na Vila, o mesmo entrevistado complementa: “Tinha outro lado da cerca, cê tinha que atravessar ali uns cinco trilhos ali de manobra, ali no fundo e sair lá na outra rua do fundo, que era a Rua dos Ferroviários. E era outros amigos que a gente tinha lá também, a gente atravessava o trilho, por dentro, atravessava embaixo da cerca, e ia lá, jogava bola, lá tinha mais fruta, cana, jaca. Ali era mais perto do córrego, ali, naquela área do cinturão. E ali era outra vila dos ferroviários também, sabe (...).”

O entrevistado 06 menciona que a Vila era o local de lazer e solução das contendas entre os ferroviários: “Na Noroeste, (...) a gente, naquela época, a gente ia jogar futebol na vila, no paralelepípedo, e pra você jogar, se eles soubessem que eu tinha qualquer intriga com você, eles mandavam, (palmas) se digladiar (...). Isso é as coisas da vida na Noroeste”.

O entrevistado 08 refere-se ao lazer dos ferroviários: “Nós tínhamos a olimpíada ferroviária, então, esse era o movimento. Era quase dois meses de jogos de todos os tipos. Ali, nós participávamos de tudo. (...) E, no encerramento, o superintendente, que era o Dr. Fantim, que vinha com a equipe de engenheiros entregar os troféus, as medalhas. (...) Então, ali, já ia duas novilhas bem grandes, pra ser sacrificada para atender o encerramento das nossas festividades. E as cervejas já chegavam de trem, aquela montoeira de cerveja, era tudo por conta da rede, pra você ver como era bom, quem gostava de cerveja tomava cerveja, refrigerante, churrasco à vontade, distribuição de troféu, música”.

A amizade entre os ferroviários é narrada no depoimento do entrevistado 01: “Porque eu gosto de falar disso... Da amizade que tinha, naquele tempo, os ferroviários, ali, em Miranda. Então, era uma coisa tão bonita, na minha vida, foi uma coisa que eu testemunhei que, de vez em quando, eu falo sobre isso. (...) Era uma coisa linda de se ver, dos ferroviários”.

Ao continuar, a mesma entrevistada pondera acerca da solidariedade entre os funcionários: “Meu pai era agente de uma estação e era presidente do Clube Noroeste, que era o clube dos ferroviários, né? E era aquela amizade, ali ajuntava maquinista, telegrafista, eletricitista, aqueles que mexiam com fio... Os da soca, que é aqueles do trilho, né, da turma. A gente não sentia, assim... O chefe e o empregado. Os subordinados e o chefe. Você não sentia isso. Cê sentia que todo mundo era amigo”.

O entrevistado 06 refere-se à tolerância dos superiores para com os subordinados: “Meu pai tinha costume da pessoa errar o mesmo erro umas três até quatro vezes. Aí, ele não perdoava. Ele comunicava mesmo. Como aconteceu comigo. (...) Por exemplo, o trem ia daqui a Brandão, adiante de Brandão, Manoel Brandão era Lagoa Rica e, às vezes, o trem saía daqui, passava Brandão dormindo o maquinista, e às vezes ligava lá na frente, no quilômetro, ele acordou. Por duas vezes aconteceu isso no ramal. Essas duas vezes eu não comuniquei. (...) Eu sempre pensei que, atrás daquela pessoa, nas costas daquela pessoa, que tinha esposa, filhos, tinha uma família, que dependia daquele emprego, única e exclusivamente”.

Ainda sobre a tolerância, a entrevistada 01 traça um paralelo entre passado e presente e pondera: “Coisa mais bonita, que hoje não existe! Hoje, um chefe, se vê outro fazer isso, é rua. É demissão. Não tem conversa. Não tem nada disso”.

#### **4.1.3 Entre o Passado e o Presente: Um Tom de Nostalgia**

O entrevistado 07 compara as épocas e os sistemas de trabalho de cada período: “Quando eu vejo meus dois filhos trabalhando na ferrovia, eu vejo que, na minha época, a ferrovia era deficitária mesmo. E o serviço que é feito hoje, por três, quatro funcionários, eram feito com quinze, vinte e mais. Só em Campo Grande, hoje, tem um, dois engenheiros que tomam conta. E não é mais nem ferroviário. São terceirizados.

O mesmo entrevistado ainda avalia: “Na época minha, por ser autarquia, a ferrovia, os funcionários diziam ter uma porção de direitos. Um socorro que hoje é feito com três, quatro funcionários, você levava dez, quinze funcionário pra fazer o serviço. (...) Tinha um regimento interno pra seguir, então, esse regimento interno não permitia que o funcionário fizesse outro serviço. (...) Talvez, por isso que havia muito mais funcionários que na época, que hoje tem. Hoje, a ferrovia toca aí, no depósito aí, com quinze, vinte funcionários. Na minha época, tinha quase trezentos mecânicos. Mudou muito”.

A entrevistada 01 calcula o *déficit* salarial dos ferroviários no limite de tempo de duas décadas: “o Nênio toda a vida ganhou mais do que eu. Toda a vida era assim, né? Era eu professora. Eu, quando me casei, já era professora, e... E ele ferroviário. Então, ele ganhava três... Teve época, que era três vezes mais do que eu. Depois, veio a ser duas vezes mais que eu. Depois, igual a mim. E, depois, três vezes menos que eu. Você já pensou? De 1980 a 1990. De 1990 a 2000”.

O entrevistado 08 compara outros aspectos, a aposentaria e a situação dos militares e ferroviários: “Como fiscal de estação, eu encerrei a minha carreira de ferroviário. Graças a Deus, os meus filhos estão todos formados. (...) Já aposentei em 93, nós estamos em 2007, quase quatorze anos de aposentado. Eu aposentei com 50 anos, que hoje a gente já não consegue mais, porque a idade mínima subiu para 55 anos e 35 de recolhimento. E como eu aposentei com 50 , eu já tinha 33 de serviço. Eu entrei muito jovem na estrada e, aquele tempo, com 30 anos você já aposentava. Mas, eu esperei 50 para ter direito a uma outra aposentadoria proporcional”.

O mesmo entrevistado também faz um paralelo com relação à situação dos ferroviários e militares no Pantanal: “Então, era bem movimentado naquela época esse lugarejo que se chama Porto Esperança. Hoje em dia, infelizmente, está abandonado. E o trem é que movimentava todo aquele pessoal, porque o pessoal do exército de Forte Coimbra, que fica naquelas imediações, e o único meio de transporte deles ainda era fluvial (...)” .

O entrevistado 05 libera suas lembranças: “Então, desde pequeno, uma das memórias que me vêm, era o trem passando atrás da minha casa, quando eu morei ali, na Rua Aquidauana, que é uma quadra abaixo do trilho, ali, próximo, quase esquina com a Dom Aquino, que é a rua do correio. Então, o trem passava no fundo de casa. Quando passava, tremia tudo, sabe”.

O entrevistado 04 recorda-se da ambiência pantaneira: “Lembro-me de que, chegando no Urucum, ali, de madrugada, o trem passava, ali, cinco e meia da manhã, sabe? Naquele tempo, fizeram um corte lá dentro da serra, né? E aquele amanhecer, ali, em Porto Esperança é muito lindo ali. Cansei de passar ali, aquele friozinho dentro do trem, chacachachacha... Aquele barulho, aquelas pedras passando, assim... Tchuuuu... uma visão linda, amanhecendo o dia ali. Essa visão ficou na minha cabeça”.

A entrevistada 01 narra sua relação com a ferrovia: “A felicidade, era eu escutar o barulho do trem. Se eu estava dormindo, à noite, e eu acordava com o barulho do trem, aquilo que me dava paz. (...) A minha vida foi salva num trem, numa máquina de Maria Fumaça, bem devagarzinho, sabe, e, na minha vida, tudo é devagar mesmo. Tudo que eu penso que é para agora, não. Passa um tempo, depois que aquilo acontece. Então, eu já até aprendi, sabe, a esperar a hora”.

A mesma narradora prossegue: “ele (o pai da narradora) veio para Mato Grosso, pra desbravar, diz que, pra ficar rico. Todos vinham pra cá atrás de terra, né? Ficar rico. Vieram tentar a vida aqui, né? Ninguém ficou rico. O pior é isso! Tanta luta! Ou melhor, né? Sei lá se riqueza traz felicidade”.

#### 4.2 MEIO AMBIENTE NATURAL E SOCIAL

O entrevistado 07 relembra experiências de seus antepassados: “Ele (sogra) sempre contava (...) que teve, muitas vezes, que se debater com índios que atacavam. É que a função dele era sempre harmonia (...), mas, os índios, às vezes, atrapalhavam. Inclusive, quando ele morava no estado de São Paulo. Quando ele vinha seguindo, os índios, lá da região de Bauru, que tem os Coroados, é... Como é

que chama... Nogueira. São aldeia de índio. Ele teve por lá. Ele teve algumas ligações com isso aí... Combates”.

O mesmo depoente relembra a sazonalidade das águas como determinante no ambiente pantaneiro: “Ah! Demais... Olha, tempo de enchente, sempre foi problema e é problema até hoje. De Aquidauana pra lá, foi feito aterros. Porque, antigamente, não, a ferrovia vinha no leito, quando chegava as enchente, as vazantes não tinha vazantes, ficava aqui dentro da água. O trem passava dentro da água, andava dentro da água muito tempo. Então, foi levantado o leito, isso aí foi feito já aqui já quase pra aposentadoria, nos anos 80 que foi feito”.

As dificuldades enfrentadas nos períodos de cheia no Pantanal também são narradas pelo entrevistado 04: “Estava cheio o Pantanal. Mas, lotado mesmo! Só a estação ali, mosquito, mosquito. Cê queria andar, tinha que andar em cima dos trilhos. Você pescava em qualquer lugar que você jogava, você pegava peixe ali, porque o Pantanal vem até em cima do trilho. Ali, eu passava ali dez dias com o meu tio lá, aí eu pegava o trem... Tio Dorneles. Aí, eu pegava o trem de volta e vinha embora para Campo Grande. Com a família, tinha minha tia, meus primos, tudo lá. Tudo ali, ferroviário mesmo”.

O entrevistado 08 recorda-se do encanto da paisagem pantaneira e das vicissitudes dos passageiros naquele meio selvagem: “Cheguei até a estação de Porto Esperança. E deparei, ali, com aquele enorme rio, muito lindo, inclusive, o rio fazia divisa com o nosso armazém de carga, que quando enchia ficava a dois metros, três ou quatro metros para entrar a água dentro do nosso armazém. Era, realmente, uma coisa muito fantástica, que eu nunca tinha visto”.

O mesmo entrevistado prossegue: “(...) Em Agente Inocência, (...) era um entroncamento que nem manobrista não tinha. Que ali era só pra chegar o trenzinho de Porto Esperança, o pessoal que vinha de Corumbá, ou daqui pra lá, desciam ali, pegava o outro trem, então, o agente ali era só pra atender aquele movimento, não precisava de manobrista. (...) Mosquito, era tudo telado, mas, mesmo assim, tinha que fazer uma fumaça, alguma coisa.(...) Era fumaça mesmo, aquele negócio rústico, feito de folha seca, de estrume de animal, alguma coisa pra espantar um

pouco e fechar tudo (...). Você via aquelas pessoas que chegavam ali, que não conhecia, o desespero por aqueles instantes que eles passavam ali pra pegar o outro trem”.

O entrevistado 03 fala sobre a grandiosidade do meio ambiente pantaneiro: “Eu não digo diariamente, mas, pelo menos três vezes por semana, de Bauru a Corumbá, aqueles turistas, aqueles turistas vim outra vez apreciar essa beleza que Deus fez no mundo, que é a natureza pantaneira nossa... Né? É coisa linda, Pantanal é coisa linda, o senhor vê, a gente via aqueles bichos, onça no meio da... Do mato, o senhor passando no trem, de trem, né? O senhor via onça-pintada, o senhor via tudo quanto era coisa linda, né? O senhor passava pela lagoa lá tava o jacaré, né?”.

O entrevistado 08 se lembra das estações e do convívio com os animais daquele ambiente selvagem: “Eu, como tive a oportunidade de passar por todas as estações, tem umas que eu guardo uma lembrança até hoje de tão ruim que era. Eu fui substituir um agente numa estação que chamava Juvêncio. Ali, em Juvêncio, aqueles tamanduás, que eles falam, tamanduá-bandeira, (...) eles vinham ali pra comer o cupim, aquilo era até bonito. (...) Sempre eu andava armado, com revólver, toda estação tem um 38 e bastante bala porque, inclusive, onça eu não cheguei ver, mas, um parecido com onça, que eles chamavam de jaguatirica (...).”.

A riqueza da fauna também fica evidente em outros trechos de depoimentos como este, do entrevistado 05: “Então, uma vez o trem parou lá em Porto Esperança e o cozinheiro do vagão, tinha o vagão restaurante, né, no trem, num instantinho, rapaz, ele pegou umas dez piranhas, assim, sabe? Aí ele fazia o caldo de piranha e vendia com cerveja, dentro do vagão restaurante, né?”.

Os produtos típicos do meio ambiente pantaneiro, a comercialização de produtos em torno do movimento dos trens são mencionados na narrativa do entrevistado 07: “Então, lá na aldeia, parava o trem, e aquela turma de índio, de índias, vinha com a bacia, vendendo milho verde, laranja, peixe. Quando parava o trem, já vinha elas”.

A narrativa do entrevistado 04 também reafirma essa importância da comercialização de produtos: “Então, tinha uns lugares que o trem parava, que vendia chipa, vendia peixe frito. Palmeiras era peixe frito. Tinha lugar que era chipa, aquela chipona. Então era muita legal essa a integração do povo com a ferrovia, muito legal”.

O entrevistado 08 fala sobre o comércio de iguarias típicas: “No longo da linha, Piraputanga, por exemplo, eles vendiam bolo, chipa e alguns peixes. Ali, em Taunay, na época da guavira, eram os índios. Os indígenas que chegavam com aquelas cestas na cabeça, vendendo guavira. Coisas nativas. Em Miranda, já existia um barzinho na própria estação. (...) Eu mesmo vendi muita manga, laranja, jabuticaba, porque eu morava em chácara, então, tinha tudo isso na nossa chácara. Eu, então, aproveitava a chegada do trem pra pegar alguns trocados também. (...)”.

O mesmo entrevistado prossegue: “De Miranda pra frente, mais era peixe. Principalmente, ali, em Agente Inocência, nesse entroncamento, o pessoal vinha de Porto Esperança com um cestão vender os peixes ali. Em Maracaju, o trenzinho parava trinta minutos e, quando descia ali, a Dona Nicá, era a vendedeira de chipa, uma chipa muito gostosa que todo mundo adorava. Ali, então, tava pra chegar em Maracaju. A gente já preparava pra comprar chipa da Dona Nicá. Era um chipão tão gostoso e quentinho, ela fazia quando o trem ia se aproximando, então era um negócio saudável, muito bom”.

O isolamento e o ambiente pantaneiro são narrados pelo entrevistado 04: “Meu tio trabalhava na estação de Porto Esperança. Mas isso quando eu era mais jovem. Meu pai me mandava pra Porto Esperança, passava minhas as férias em Porto Esperança. Às vezes, eu gostava. Às vezes, não. Porque tinha muito mosquito lá e não tinha luz, à noite. Era na estação de Porto Esperança, a cidade era mais... Cê tem que pegar o barco pra ir até a cidade”.

O depoente 08 recorda-se de pequenos confortos que podiam desfrutar na região: “O único pessoal mais privilegiado éramos nós e o pessoal do exército, que também ficava do lado de cá. (...) Onze horas desligavam ali e ficava uma escuridão só. E do outro lado, não existia iluminação nenhuma. Aqueles que tinha um rádio

eram as pessoas privilegiadas. Aqueles que já conseguiam ter um rádio para saber as notícias. Então, aquela Voz do Brasil, a gente fazia questão de estar ligado, ali, às dezoito horas, ali dava todas as notícias, política, do mundo, então era interessante”.

O entrevistado 06 guarda na memória as estações situadas no Pantanal: “Saiu um trem de Corumbá, mais ou menos às 20, 21 horas e foi passar ali por Porto Carreiro, adiante de Bodoquena, que aí tinha Urucum, Maria Coelho, Generoso Ponce, Albuquerque, Agente Inocência, Carandazal, Vinte e Nove, Bodoquena, aí, vinha Porto Carreiro, a décima estação. Graças a Deus ainda sei de cor o nome destas estações, mesmo depois de 22 anos de aposentado”.

#### 4.3 DESENVOLVIMENTO REGIONAL

O entrevistado 08 menciona a Maria-Fumaça: “Ainda naquele trechinho, de quatro quilômetros, funcionava por Maria-Fumaça, devido que aquele ramal, o trilho ainda era fino, não comportava o peso de uma máquina elétrica, uma máquina a diesel, que era, que já tava implantado na ferrovia. Aquele trechinho era feito pela Maria-Fumaça, locomotiva 278”.

O entrevistado 03 recorda-se da época de transição entre as máquinas à vapor e à diesel: “Era a Maria-Fumaça. Maria-Fumaça, né, que a gente veio. Isso, o que... Eu nasci em 1955, né? A máquina a diesel chegou em 60, mais ou menos, aqui. Então, vinha vindo de Maria Fumaça. Vem bem devagar. A Maria-Fumaça parava aqui em tudo quanto é estação (...)”. Anexo C.

O entrevistado 05 testemunhou também a implantação de outra máquina mais moderna, a litorina: “Depois do trem veio a litorina, que já era assim, digamos, um progresso chegando, né, a ferrovia melhorando, era um trem que tinha ar-condicionado, é... Era um vagão só, a própria locomotiva era como se fosse um ônibus leito, então, era considerado um carro leito (...)”.

O depoente 7, fala sobre outros benefícios que a ferrovia trouxe: “Na época, todo mundo dependia da ferrovia. (...) Porque na cidade não existia energia. Chegava às dez horas da noite, apagava a luz e não tinha mais energia. (...) E, aí, com o progresso, com a construção do Mimoso, a chegada de Urubupungá, foi crescendo. Foi que melhorou a cidade. Mas, antes, era a ferrovia, a Noroeste, que tinha os motores de luz, as energias, que faziam todo o serviço.(...) Tudo era feito com a água daqui, da ferrovia. Não era uma água muito boa, era uma água do poço artesiano, mas era meio salobra. Mas, mesmo assim, era a que supria toda a região. Você via, entrava carroça, caminhonete, com tambor, coisa, é tudo se abastecia ali. É cidade seca. Nos altos da cidade, onde não podia ser feito poço, porque era muito alto, então, eram abastecidas por esses caminhões”.

Também para o entrevistado 05, a ferrovia aportou o progresso na região: “As próprias mercadorias, que não existiam aqui, chegavam tudo pelo trem... Os principais produtos de moda, enfim... Mesmo na nossa área, por exemplo, materiais de construção chegavam tudo através do trilho. Então, era o progresso chegando”.

O entrevistado 08 também se refere aos negócios gerados e ao desenvolvimento das regiões distantes: “Ali, antigamente, se funcionava a estiva. Estivadores. Eles carregavam um negócio pequeno, mas muito pesado que eles chamavam de taninos, que vinha da Argentina, de navio, e toda aquela população dali trabalhavam, então, nessa empreiteira. Então, o movimento ali era muito grande, então corria muito dinheiro. Tinha uns três armazéns-bares que funcionavam intensamente (...)”.

O mesmo depoente prossegue: “A Noroeste, antes da rede, era o único meio de transporte que existia. Principalmente para o pessoal pantaneiro. (...) Para atender a fazenda Bodoquena, ali, em Guaicurus, que era um movimento muito grande (...), então, ali descarregava tudo. Todo tipo de gênero era descarregado na plataforma da estação, que era enorme. (...) Depois que o trem saía tudo, a gente conferia toda mercadoria pelas notas. Eu, naquele telefone, ainda de manivela, eu telefonava para a fazenda, avisando o encarregado, o chefe do armazém, que as mercadorias já tinham chegado. Aí, eles vinham com os caminhões buscar essas mercadorias”.

O entrevistado 05 testemunhou os benefícios aportados pela ferrovia no sul do Estado: “E lá em Aquidauana, o meu avô, pai da minha mãe, foi o primeiro cara que teve uma linha de jardineira mista que levava passageiro e que levava carga pro interior do Estado, né? E que pegava, pegava... A ligação era a estação de trem de Aquidauana. Luís Cardoso era o nome dele, que era baiano também, e ele, então, ele tinha esse caminhão, ele ia pra estação de Aquidauana e pegava carga e passageiro pra levar pra Bela Vista, pra Bonito, pra Jardim. Então, era o elo de ligação da ferrovia com essa região do Estado. Então, meu avô levava açúcar, por exemplo, levava arame, tudo vindo do trem de Aquidauana, né?”.

O entrevistado 07 menciona outros serviços criados para dar suporte à ferrovia: “Nessa época, a Noroeste tinha um serviço que se chamava rodoferroviário. Esse rodoferroviário era um serviço que era feito em regiões próximas com caminhões da própria ferrovia e alguns terceirizados. Na época, não era terceirizado. Era, como que é... Arrendado. Seja lá da maneira como fosse, mas eram feitos serviços pra ferrovia. Trazia-se aqui, entrava nos trens, pra seguir. E todo transporte era feito através de ferrovia. Não tinha estrada, né? O grão da região de Dourados, que era o maior produtor de grãos, na época, era feito, através de caminhões da (estação) Itaum, até Itaum, e, de lá, vinha pela ferrovia. Ponta Porã, é todinho... Ramal de Ponta Porã”.

No depoimento do entrevistado 08 percebe-se a dimensão da ferrovia para o intercâmbio comercial entre os países platinos: “Corumbá, principalmente, antes da era do Pedrossian, só existia a estrada de ferro. O movimento fluvial, que vinha da Argentina, do Paraguai, o movimento ali era muito grande. O comércio dependia totalmente da ferrovia. Exclusivamente da ferrovia. Não tinha outro meio de transporte. Se a Noroeste parasse, parava toda a cidade. Ali, então, dependia mesmo. O progresso todo. Ali, saía as exportações de minério, de calcário. Ali, antigamente, vinha o trigo da Argentina, dos navios que também carregavam ali. Tinha a Fiação Mato-grossense. Então, ali, saía três quatro trens, duplex de carga, só de Corumbá. Fora a mercadoria boliviana, que também passava por ali”.

### 4.3.1 Os Trilhos: Rota dos Imigrantes

O narrador 08 ainda se recorda do movimento de imigrantes por meio da ferrovia: “Quando eu era criança, em Miranda, passava um trem de passageiro, a gente não entendia a razão, o porquê que passava aqueles trens... “Vai passar o trem com os japoneses!”. A gente corria pra estação, era interessante. Então, eles falavam naquela linguagem que a gente não conseguia entender. Tudo criação. A gente sabia que eles saíam rumo a Corumbá e de lá iam pra Bolívia, pro Peru, pro Chile, que as linha vai intercalando uma na outra. Passaram muitas imigrações de japoneses por ali. Não sei se são só japoneses ou chineses, porque os olhos são tudo iguais. Mas passaram muitas. Parece que, na época, de cinqüenta, cinqüenta e pouquinhos, passou muita gente mesmo dessa imigração japonesa por ali”.

O entrevistado 03 refere-se também à imigração japonesa: “Eu vi diversas vezes, né? Chegam japoneses, vindos de lá do Japão, vindos pela Noroeste, né? Desce aqui, em Campo Grande, aquela turma deles ali, né? Pra ter uma nova vida aqui, é diversas coisas que, diversos, diversos países que vinham, também pra conhecer, iam pra Corumbá (...)”.

O entrevistado 08, a imigração árabe teve sua especificidade com os mascates que exploravam o abastecimento de mercadorias para os municípios: “Árabes, nós chamavam eles de turco. Não sei se é a mesma coisa. Eles vendiam nas nossas chácaras, que tinham ali. Saíam com aquelas malas, eles são uns batalhadores, esse pessoal. Eles conheciam todas aquelas pessoas é muito amável, muito conversador, bom de papo. (...) Depois que eles sumissem, cê podia vim em Campo Grande, Aquidauana, que eles já tavam com uma lojinha aberta. Quando eles melhorassem de vida, eles já não andavam mais. Eles paravam. E eu acho que a grande maioria deles começaram assim, correndo, aí, de trem. Já sabendo os lugarejos como em Miranda, Duque Estrada, que também era um movimento grande da pedreira, e, ali, eles vendiam muito”.

O entrevistado 03 enfoca a ligação entre o turismo e a ferrovia: “A Noroeste ela é... Ela era importante em todas as áreas e em todo tempo, o senhor vê, quantas

peessoas que... lam nesse trem da Noroeste pra Corumbá, turista, pra vê o Pantanal, pra vê aqueles animal, pra vê aquele Rio Paraguai, o rio lindo, né? E a gente... As pessoas também sentem saudade disso, né? (...) Corumbá, também, um lugar muito lindo, também, né? Pra... É um lugar que não se devia... É uma ferrovia que não devia acabar. É... Eu acho que foi uma grande coisa que o Brasil perdeu, né?”

#### **4.3.2 As Estações: Diversão e Novidades**

O entrevistado 05 aborda a questão do espaço físico das estações ferroviárias e sua importância social: “A estação era o grande pólo de Campo Grande, de ligação com outras localidades, com São Paulo, porque, na época, não existiam rodovias como a gente tem hoje. Então, a principal ligação com os grandes centros era através dos trilhos. Então, você... É como você, hoje, ir no aeroporto. Você ia na estação, você via quem estava chegando de São Paulo, quem estava chegando do interior do Estado, né?”

O depoimento da entrevistada 01 reflete o cotidiano de uma estação pequena: “Minha mãe era dona do barzinho da estação de Miranda. Então, a minha vida continuou ali mesmo, na estação. E a gente era assim, tomava banho, se arrumava pra ir na estação, na hora do trem. Porque, na estação, era a hora que você via todo mundo: E eram os namorados, os paqueras, os que passavam no trem, os que desciam pra comprar no bar e a gente ficava lá, de olho, né?”

O depoimento do entrevistado 05 exemplifica outra função das estações, a de locais de lazer: “Então, a gente ia pra estação, colocava uma roupa boa para esperar o pai que estava chegando do trabalho, então, aquilo pra mim era um programa, né? Além de você estar esperando o pai que chegava, era um programa ir na estação, porque lá na estação tinha lanchonete, a gente comia um pastel, uma pipoca, né? Encontrava velhos conhecidos, né? Parentes, que estavam chegando”.

O entrevistado 04 também se refere a importância do espaço das estações como pontos de lazer da comunidade e relembra o uso das charretes: “A diversão

era ir na estação da Noroeste do Brasil (...). Era a diversão. Você ia lá quando o trem chegava, todo mundo estava ali na estação. Charretes, charretes tinha na frente para levar a bagagem das pessoas, né? Ficava paradas ali, enfileiradas, ali, em frente daquelas casas lindas que tem ali, em frente da estação. São as casas dos engenheiros ali, na época. Então, as charretes ficavam todas ali. Pipoqueiro. O pessoal do balão, enchia balão, na época desse balão de gás hélio ficava tudo ali. Ali era atração, da saída, da chegada do trem”.

O entrevistado 08 fala sobre a estação de Corumbá e o movimento de passageiros: “Eu como fui o chefe da estação lá em Corumbá, era aquele movimento intenso, com dois trens noturnos, dois passageiros diurnos. Só de passageiros! (...) Era uma estação internacional: do lado direito era a estação da rede do outro lado era a estação... Primeiro ela começava com a polícia federal, a receita e, daí, a estação boliviana”.

#### **4.3.3 Privatização e Declínio**

A entrevistada 01 relembra: “O fim foi triste, hein? Foi uma tristeza... Cê vê... Nós viemos pra Campo Grande há... Em 1990, né? 1988. A ferrovia acabou mesmo em 1995. Então... Nós pegamos os últimos anos dela, aqui, já”.

O entrevistado 08 apresenta sua visão sobre a causa da decadência da ferrovia: “Porque eles achavam que o pessoal era muito malandro, tinha gente demais, era cabide de emprego. (...) Então, a gente ficava analisando, não tinha atribuição para tanta gente com esse nível. Uns quatro, realmente, exerciam corretamente a profissão, mas os outros não tinham como fazer nada. (...) Era excesso de funcionários. Infelizmente. Foi uma das causas, né? Que ajudou a fazer com que o negócio... Apesar de que o movimento de transporte nessa região era muito intenso, era muito grande”.

O entrevistado 08 dá seu testemunho sobre o processo de privatização: “Quando tava na ativa ainda, em 93, o comentário já era bem grande. “Vai

privatizar!”. E a turma tava toda eufórica, pensando que ia ter uma mudança para melhor. (..) “Agora isso aqui vai melhorar, vai incentivar mais o transporte, vai melhorar tudo, vai voltar novamente os trens noturnos e a coisa vai ser toda modificada e as pessoas vão ter que trabalhar mesmo”(..).”

A entrevistada 01 recorda-se do início das demissões: “Ele (o marido da entrevistada) vinha e falava pra gente, assim: “Marli, tá mudando tudo! Tá mudando tudo na rede! Num é mais nada daquilo. Tão falando isso, tão falando aquilo outro...”. Não dormia, à noite, por causa daquilo (...). E, daí, foi diminuindo, as pessoas foram sendo mandadas embora, foram demitidas aos poucos, né? Por ano, mais ou menos. De seis em seis meses, demitiam uma leva, assim, parecia que era pra não levantar lebre nenhuma. Pro povo ficar calmo, porque se demite tudo de uma vez, ia sair uma revolução, por exemplo”.

O depoimento do entrevistado 08, além das demissões em massa, aborda o impacto que elas causaram entre ferroviários mais antigos: “Até hoje tem gente aí passando dificuldades. Pessoas com mais de 50 anos, 45, foram dispensados sem profissão nenhuma, porque ferroviário não é profissão (...). Então, dispensar um homem dessa natureza, vai fazer o que aqui no nosso meio? Vai passar muito sacrifício, muito sofrimento e ele vai ter que ralar muito e a situação física dele já não agüenta mais, já tá desgastada, tá doente, sem direito algum. Esse é o Brasil”.

A entrevistada 01 fala avalia o processo de privatização: “Eles vão sucatear até vender. Eles vão sucatear até acabar. Porque vai ficar mais barato, vai ficar mais fácil, se sucatear. Se estiver tudo, tudo bom, é difícil, né?”, falei. “Mas a política é pra isso mesmo, é pra acabar a rede”. Muita gente foi mandada embora. E aí, no começo, a gente achava que tinha algum critério para mandar a pessoa embora. Às vezes, a gente conversava, falava: “Não, é porque o fulano bebe”. Mas, depois, a gente via outros que não era assim, que tinha sido mandado... Daí, você assustava feio, porque cê falava: “Num tem critério não”.

O depoimento do entrevistado 02 narra o processo de aquisição das casas: “Compramos essas casas em oitenta parcelas, no leilão. Mas, com o apoio do Puccinelli, né? (...) Nós fizemos uma comissão aqui, dos moradores, dos cabeças,

né? E fomos lá e ele ligou pro presidente da rede: “Ó, aqui é o prefeito de Campo Grande. Se essas casas não forem vendidas pros moradores, eu vou cancelar esse leilão”. Aí, foi que eles deram a abertura e tal. Mesmo assim, teve uns lancezinhos, mas nós tentamos apavorar o povo, lá na hora da entrada: “Vocês não vão, porque nós não vamos sair!”.

A entrevistada 01 ainda se revolta ao se lembrar da retirada dos trilhos: “A vida minha era feliz porque passava o trem aí. Eu achava, assim, que podia ser feito um viaduto. “Cês qué que o carro... Quer abrir essa avenida aqui? O carro vai passar aqui?”. Porque abriu depois a avenida. “Faz um viaduto, que faz assim, e sai aqui. Mas não tira o trilho! Deixa o trilho aí! Tem tanta coisa moderna, hoje, lá na Europa, pra lá, pra segurar aqueles trens que passa lá no meio das cidades”, falei. “Usa aqueles recursos lá pra não ter mais acidente assim, aqui no centro da cidade, né?”. Mas num teve jeito. Daí, rancaram os trilhos e depois abriram a avenida. (...) Eu fiquei muito triste, decepcionada com a consciência de que, hoje em dia, nossos jovens têm.

A mesma entrevistada prossegue: “(...) Eu, como professora, falava, às vezes, dentro de sala de aula, “vocês sabiam que os trilhos vão ser rancados?”. Ainda aconteceu! A primeira vez que foram arrancaram, né? “Essa madrugada foi rancado o trilho!”. “Eu não quero saber, professora, de trilho!”.(...) E, eu, aí, eu nunca mais falei, porque era malhar em ferro frio”.

O entrevistado 05 associa a retirada dos trilhos à perda de referencial histórico para o município : “As futuras gerações, por exemplo, jamais vão saber que um dia existiu trilho ali, né? (...) Por mais que tenha um contorno ferroviário muito moderno, do ponto de vista é... Funcional, até mais viável, mas a história se perdeu, né? A história se perdeu... A memória também, né?”

Para a entrevistada 01, posteriormente, a obra veio revelar novos ângulos da paisagem: “Quando abriu a avenida, aí, eu vi o progresso também. Cê entende? Eu enxerguei isso também, porque isso daqui era uma área de abandono. Em dois meses fez essa avenida, aí. Aí, a gente ficou assim, sabe, eu fiquei assim, sabe?”.

#### 4.3.4 Ferrovia e Desenvolvimento Sustentável

O entrevistado 08 faz um contraponto entre os sistemas de transporte disponíveis: “Acho que foi um grande atraso para o nosso progresso, porque o transporte ferroviário é muito mais barato. Com duas locomotivas se transportava quarenta e um vagões. Milhares de toneladas de mercadorias de uma vez só, enquanto que quantos caminhões, quantos caminhões não é necessário para transportar o que um trem sozinho transportaria?”.

O entrevistado 05 pondera: “Eu acho que a história principal que ficou pra gente foi que a ferrovia, pro nosso estado e pra nossa cidade, representou um grande progresso e, se você for comparar com os dias atuais, (...) foi uma obra ultramoderna, naquela época, e que nunca mais foi feito nada igual, que as nossas rodovias hoje estão um caos, né? Então, não existem rodovias como no Brasil. Mas quando você tem a oportunidade de conhecer, fora do Brasil, ir na Europa, nos Estados Unidos, e vê como são feitas, construídas as rodovias, mais um motivo para que as ferrovias no Brasil devam estar superestruturadas, supermodernas, porque é inadmissível não haver uma política nacional de fortalecimento das ferrovias”.

O entrevistado 05 se refere aos transportes ecologicamente corretos: “Hoje tem trens ultramodernos aí, trem bala, né, que você cobre grandes percursos em pouco tempo, na maior segurança, né? Até muito mais viável, muito mais barato você transportar por trilho, é muito mais moderno, é até mais ecológico do ponto de vista que você num vai precisando gastar petróleo para movimentar os trens. Hoje, tem trem que funciona até com energia solar. Então, quer dizer, é muito mais viável você ter ferrovias, é mais barato você investir em ferrovias do que em rodovias. Muito mais barato”.

O entrevistado 07 demonstra saudosismo, mas ainda guarda esperança quanto ao resgate do sistema ferroviário: “É com tristeza, como todos ferroviários que vocês encontra na rua, o motivo é sempre o mesmo: “Porque que deixaram acabar? Por que quê?”. Mas todo mundo tem uma fezinha, uma confiança de que

vai voltar. Hoje, segundo meu filho, já tá sendo restaurado as ferrovias e vai correr o trem de novo”.

O entrevistado 08 também é otimista quanto à plena reativação do transporte férreo: “Se tivesse uma boa ferrovia, bem conservada, eu ainda acredito que talvez, né, decerto para os meus netos, eles vão ter a oportunidade de ver essa ferrovia revitalizada, com movimento intenso e o progresso a voltar a ser como antes”.

O entrevistado 07 conclui: “É até difícil de você escrever. Isso aí, é uma ligação de afeto que, até hoje, com a ferrovia, tanta gente dizimada, porque houve uma privatização completamente errônea e que acabou com o patrimônio, com o patrimônio da ferrovia. Foi privatizada apenas uma parte. A parte patrimonial da ferrovia foi completamente dizimada, mas os restos, as famílias, em todo lugar que você vai, sempre é recordada (...). Ali em volta, tudo o que gera, é de ferrovia. Você vê... Hoje em dia, só passa o trilho, não tem mais nada. As casas, completamente acabadas”.

## 5 DISCUSSÃO

As transformações aportadas pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ao sul de Mato Grosso, no início do século XX, têm sua relevância na ocupação do território do oeste brasileiro, na segurança nacional e na integração intercontinental e na abertura de novos caminhos para a economia da região. As importações e exportações, antes direcionadas aos países da bacia platina via Rio Paraguai, definitivamente passaram a ser escoadas até o porto de Santos com maior segurança e rapidez. Ou seja, o progresso chegou com o trem, por meio dos trilhos da Noroeste do Brasil - NOB, e alavancou, na época, o tão sonhado desenvolvimento da região.

O meio ambiente constituiu-se a base de implantação da ferrovia. O ambiente natural é considerado, nesse contexto, como a influência determinante da natureza sobre a sociedade, que presenciou a transição deste meio natural em ambiente construído.

As vicissitudes do enfrentamento do território em que a ferrovia foi construída, cujas características eram desconhecidas da grande maioria de seus pioneiros, propiciaram uma relação mais amistosa com a natureza. No início, os desbravadores enfrentaram a resistência dos indígenas que habitavam entre a fronteira do Estado de São Paulo com o então Estado de Mato Grosso, as doenças que grassavam entre os trabalhadores e até a dificuldade de mão-de-obra para aqueles confins.

Esse ambiente inóspito também se caracterizava pelo convívio com os animais selvagens, pela sazonalidade das águas pantaneiras, verdadeiros contrapontos da beleza e da grandiosidade daquela ambiência. Posteriormente, veio a adaptação ao meio e, por fim, a exploração das vantagens de cada região.

Tais registros ainda são presentes na memória dos entrevistados e se fundamentam no domínio do fantástico. Organiza-se, esteticamente, a recordação e esta tem caráter básico do imaginário, que é ser eufemismo, antidestino e erguer-se contra o tempo, posto que se organiza a partir do fragmento vivido (DURAND, 2002).

Todavia, a devastação praticada em nome do progresso provocou a mudança do próprio conceito de desenvolvimento vigente no início do século XX, época da

implantação da Estrada de Ferro. Já no período de declínio desse empreendimento, tal conceito sofreu grande mudança, passando a preconizar, então, a sustentabilidade das ações onde a economia, a qualidade de vida da sociedade e a utilização dos recursos renováveis ou não, jamais poderiam vir a comprometer as necessidades de futuras gerações apenas para satisfazer as necessidades do presente.

Cidades nasceram às sombras das estações em regiões longínquas, outras cresceram social, cultural, turística e economicamente. O transporte de cargas e mercadorias, a imigração japonesa e árabe, entre outros fatos narrados pelos entrevistados, proporcionaram a esse rincão um crescimento nunca antes visto. Por outro lado, o ocaso do empreendimento deixou um grande saldo, em todos os aspectos onde outrora se denotou expansão, com dimensões negativas de igual teor.

O ambiente social onde se realizava um ativo comércio de produtos naturais, produzidos ou extraídos nas localidades, possibilitou, também, uma fonte de renda extra para os moradores que, sem muitas perspectivas financeiras, com o advento da ferrovia, passaram a ser incluídos no universo sócio-econômico local, onde se sobressaíam os negócios, os empregos e um incipiente movimento migratório.

Segundo os narradores, a chegada dos trens dava uma feição diferente às localidades por onde passavam. Pelos trilhos chegavam as novidades que ajudavam a quebrar a monotonia das pequenas localidades e mesmo das mais adiantadas. As estações eram os locais de encontros, namoros, despedidas, reencontros. Passaram a ser lugar de diversão, de informações novas para os moradores que, na hora da chegada dos trens, rumavam para lá, a fim de saber quem partia ou quem chegava. Apareceram as charretes, como alternativa de transporte de passageiros, para aqueles que não possuíam condições de usufruir dos raros veículos a motor que, em algumas localidades, nem existiam.

A máquina, ícone do início desse processo, permanece como um símbolo forte na memória e no imaginário desses atores sociais. A ferrovia figura sempre como palco do desenrolar da trajetória de cada um dos personagens apresentados. Ao ativar a memória para nela buscar as sagas de suas vidas passadas, os narradores retrocederam à infância e, às vezes, foram até mesmo além dela ao

resgatar a figura de antepassados, principalmente dos pais, para reafirmar sua identificação com a história da NOB.

Por meio dos relatos, foram resgatados aspectos da trajetória da empresa durante um período que durou, mais ou menos, da década de 1930 até o final do mesmo século. Pôde-se observar que a maioria dos entrevistados nasceu em cidades, distritos ou antigos povoados por onde cruzavam os trilhos da empresa. Dessa forma, a existência dos trilhos é condição *sine qua non* à vida dos ferroviários.

A memória desses depoentes está intimamente ligada ao exercício da profissão nos trilhos, referido no capítulo “História de Vida” dos entrevistados. Não há como dissociar-se a vida privada do trabalho de cada um. Para os ferroviários, os trilhos, os trens e a estação constituem partes de suas trajetórias, configuram o imaginário e a memória de um passado que nunca deixou de se fazer presente na história de suas vidas posto que, como explica Chauí (2002), a memória, ao mesmo tempo em que atualiza e presentifica o passado, é, também, o registro presente que fica como lembrança.

Como em todo grupo social, os depoimentos também descrevem a hierarquia entre os integrantes da comunidade ferroviária e, igualmente, os privilégios dos quais apenas alguns desfrutavam. Os sacrifícios, as agruras de algumas funções foram igualmente destacados, bem como episódios de benevolência, e até mesmo complacência, no tratamento de certos deslizes entre colegas.

O apogeu da ferrovia é caracterizado, a partir dos relatos, pela dimensão estrutural que a obra representou para o desenvolvimento sócio-econômico da região, pela importância da profissão, por seu prestígio social e pela tradição ferroviária entre familiares dos funcionários. Por meio dos depoimentos, foi também possível conhecer o mecanismo do sistema administrativo da Noroeste do Brasil.

Já o declínio da ferrovia é percebido a partir do processo de privatização. Os entrevistados falam com tristeza sobre o sucateamento da NOB, mas demonstram lucidez ao avaliar muitas irregularidades, inclusive quanto ao fato de a ferrovia ter-se transformado em cabide de emprego.

Além das demissões em massa, segundo os entrevistados, outro problema que surgiu com a privatização foi a questão do leilão do patrimônio da empresa que incluía todo o complexo arquitetônico do empreendimento. Depois de serem

demitidos, muitos funcionários que moravam na vila dos ferroviários também se viram na iminência de serem despejados das residências funcionais.

O ocaso da ferrovia tem sua culminância na emblemática retirada dos trilhos do perímetro urbano central de Campo Grande. Além de significar a destruição de um patrimônio histórico para o município, o episódio polêmico também representou a perda de um importante referencial na vida da comunidade de ferroviários da cidade. Após a retirada dos trilhos, a administração municipal de Campo Grande deu início a um projeto de reordenação urbana do sítio histórico da ferrovia, com a implantação de avenidas, revitalização de edifícios e abertura de novos espaços turísticos e culturais.

Entretanto, na visão de alguns dos entrevistados, as discussões acerca de alternativas de energias limpas ou de baixo impacto ambiental para o setor de transporte incluem o sistema férreo e trazem, dessa maneira, de volta o otimismo e a esperança do resgate da dignidade desse grupo social.

Embora o desenvolvimento trazido pela ferrovia ao sul de Mato Grosso e, após sua criação, ao Estado de Mato Grosso do Sul ser muito grande, não foram levados em conta os princípios da sustentabilidade, no que diz respeito ao transporte ferroviário. Isso fica evidente ao avaliarmos a privatização catastrófica, o sucateamento, as demissões em massa de homens e mulheres sem outra formação ou capacitação senão a ferroviária. Tudo atesta a fragilidade de tal progresso. Até mesmo as estações foram transformadas em localidades fantasmas, cada vez mais desertas e decadentes.

## 6 CONCLUSÃO

Observou-se nas narrativas dos ferroviários da NOB, registradas por meio do método de história oral, informações importantes para o conhecimento da trajetória da própria ferrovia, de seus protagonistas e dos cenários de opulência e declínio da NOB. O testemunho desse grupo social focado, que atuou diretamente na construção desse patrimônio, passa a disponibilizar uma visão inédita que desconstrói argumentos do discurso oficial sobre o progresso gerado pela ferrovia.

Embora os depoimentos acerca das histórias de vida explicitem aspectos como convívio social, funções, promoções, dificuldades, segurança e privilégios que a carreira ferroviária ofereceu, essas memórias revelam, principalmente em termos de mudanças no contexto regional, um alto custo social gerado pelo paradigma preconizado pela ferrovia Noroeste do Brasil, até então, desconsiderado pelos projetos políticos de privatização.

Dentro de episódios pessoais narrados, o impacto sobre o meio natural é evidenciado por intermédio de descrições aleatórias da região por onde atravessam os trilhos. Constata-se que o enfrentamento do ambiente selvagem faz parte das representações sociais dos depoentes e emergem das narrativas como percepções simples acerca do contato dos desbravadores com essa natureza.

Inexiste nas narrativas a consciência do dano ecológico em detrimento do contundente desenvolvimento aportado pela ferrovia. A opulência desse progresso é que permanece viva na lembrança de cada um, posto que, para esses personagens, os trens eram os grandes condutores da esperança, das oportunidades, do futuro, das riquezas típicas e das novidades que vinham com os imigrantes e com o comércio de produtos e serviços outrora não disponíveis por estas plagas.

O conceito desenvolvimentista apregoado pela implantação da estrada que atravessa o Mato Grosso do Sul de leste a oeste levou a um processo de transformação do ambiente natural em ambiente construído que causou prejuízos incalculáveis aos biomas típicos da região.

Sendo assim, o objetivo desta dissertação cumpriu-se a partir do levantamento desse patrimônio imaterial e do confronto dos dados coletados com o conhecimento científico determinado. Dessa forma, a voz ora nostálgica, ora pesarosa desses personagens anônimos passa a ecoar a memória que, embora o tempo não tenha apagado, ainda apresenta uma versão parcial na historiografia dessa saga.

A trajetória da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e seu legado à cidade de Campo Grande e ao Estado de Mato Grosso do Sul passam, então, a contar com uma nova abordagem para dar base a discussões futuras sobre a valorização de mais um marco cultural deste país. Tudo isso, sob a ótica dos atores sociais, testemunhas dessa história.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENJAMIN, W. **Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. 7 ed. São Paulo, SP: Brasiliense, 1994, 253p.

BERGSON, H. **Matéria e memória: ensaio sobre a relação do corpo com o espírito**. São Paulo: Martins Fontes, 1990. 304p.

CHAUÍ, M. **Aspectos da filosofia contemporânea**. São Paulo, junho de 2002. Coluna pausa para a filosofia. Disponível em: <http://www.internewws.eti.br/coluna/filosofia/0015.shtml>>. Acesso em: 14 jan. 2005.

CUÉLLAR, J. P. de. **Nossa diversidade criadora: relatório mundial de cultura e desenvolvimento**. Brasília: UNESCO, 1997. Cap. 8. p.271-303.

DELEUZE, G. **Conversações**. São Paulo: Ed.34. 2006. 226 p.

DIEGUES, A . C. **Ilhas e mares; simbolismo e imaginário**. São Paulo: HUCITEC, 1998. 272 p.

DURAND, G. **As estruturas antropológicas do imaginário**.3 ed. São Paulo : Editora Martins Fontes, 2002. 551p.

FERNANDES, A. G. **Entre histórias e tererés: o ouvir da literatura pantaneira**.

São Paulo, SP: Editora UNESP, 2002. 374p.

FERNANDES, A. H. A narrativa no pensamento de Walter Benjamin. **Cultura Vozes**. Petrópolis, RJ, v. 97, n 3, p. 5 -14, maio/junho 2003.

FERREIRA, M.M. e AMADO, J. **Usos e abusos da história oral**. 5 ed. Rio de Janeiro, RJ: Editora FGV, 2002. 277 p.

FREITAS, S. M. de. **História oral; possibilidades e procedimentos**. São Paulo: Humanitas, 2002. 143 p.

GARAGALZA, I. **La interpretación de los símbolos: hermenéutica y lenguaje en la filosofía actual**. Barcelona: Anthropos, 1990. 206 p.

GROPPO, L. A. Alegoria e modernidade na obra de Walter Benjamin. **Cultura Vozes**.

Petrópolis, RJ, v.97, n. 3, p. 15-28, maio/junho 2003.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990. 189 p.

LAPLANTINE, F. ; TRINDADE, L. **O que é imaginário**. São Paulo: Brasiliense, 2003. 84 p.

MARIANI, R. **A cidade moderna: entre a história e a cultura**. São Paulo: Nobel: Instituto Italiano di Cultura di São Paulo, 1986. 208 p.

MEIHY, J. C. **Manual de história oral**. 4 ed. São Paulo: Edições Loyola, 2002. 246p.

MONTENEGRO, A . T. **História oral e memória; a cultura popular revisada**. São Paulo: Contexto, 2001, 153 p.

MOSCOVICI, S. **Representações sociais: investigações em psicologia social**. Petrópolis: Vozes, 2003, 404 p.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20**. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Editora UFMS, 2004. 528 p.

QUEIROZ, P. R. C. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904 – 1908)**. Campo Grande: Editora UFMS, 1997. 164 p.

SANTOS, M; SOUZA, M.A.A. e SILVEIRA, M.L. **Território: globalização e fragmentação**. 5 ed. São Paulo: Editora Hucitec- Anpur, 2002. 331 p.

SENECAL, G. Aspects de l'imaginaire spatial: identité au fin des territoires?, **Annales de Géographie**, nº 563, Paris, 1992.

RAFFESTIN, C. Pour une géographie du pouvoir, Paris: Litec, 1977. 249 p.

TAUK-TORNISIELO, S. M.; GOBBI, N.; FOREST, C. E LIMA, S. T. **Análise ambiental: estratégias e ações**. Rio Claro: FUNEP, 1995. 180 p.

TURCHI, M. Z. **Literatura e antropologia do imaginário**. Brasília: Editora UNB, 2003. 318 p.

## ANEXOS

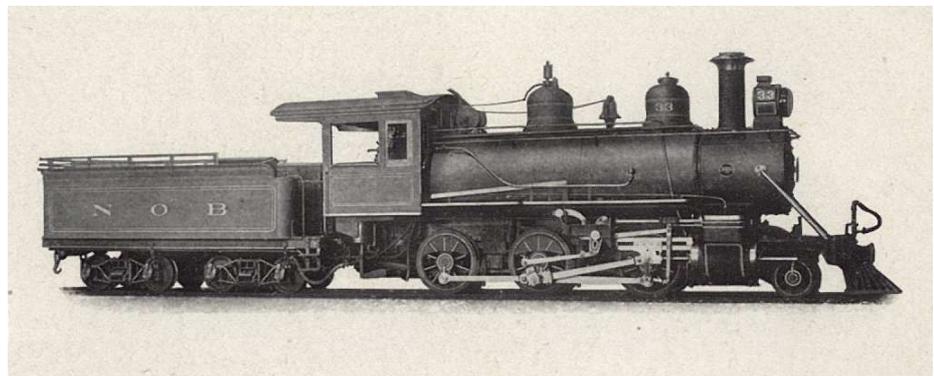


Anexo A – Plano da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

[www.trembauru.com.br](http://www.trembauru.com.br)



Anexo B – O Agente da Estação. [www.trembauru.com.br](http://www.trembauru.com.br)



Anexo C – Maria-Fumaça. [www.trembauru.com.br](http://www.trembauru.com.br)