

# Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: integração entre a cultura e o desenvolvimento

*O tombamento do complexo da EFNOB em Campo Grande – MS é um dos pontos da pauta do Conselho Consultivo do Iphan que se reúne em dezembro*

Destacando a importância para o desenvolvimento no Centro-Oeste brasileiro no início do século XX, a Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Mato Grosso do Sul – Iphan-MS está propondo o tombamento do complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB em Campo Grande. O parecer técnico, que será avaliado pelo Conselho Consultivo do Iphan no próximo dia 3 de dezembro, na cidade de São João del-Rei, em Minas Gerais, ressalta que o complexo ainda hoje mantém sua coesão formal, o que garante a importância de sua preservação, já que descreve uma narrativa das transformações histórica, política, social, tecnológica e arquitetônico-urbanística dos anos em que foram implementadas.

O conjunto da EFNOB em Campo Grande possui 22,3 hectares e 135 edifícios em alvenaria e madeira, erguidos em datas diferentes a partir da ampliação das atividades e ainda mantém parte dos trilhos que não foram retirados da área urbana de Campo Grande. Entre os imóveis estão as casas dos operários, dos funcionários intermediários e dos graduados, os escritórios, as oficinas, uma escola, a caixa d'água e a estação, construída a partir de 1914, com ampliações em 1924 e 1930. Originalmente, possuía 12 metros de extensão, mas foi expandida para 165 metros de comprimento. O imóvel abrigava áreas para bar, apoio, bilheteria, administração de cargas, serviços médicos e depósito.

Um dos destaques do conjunto é a rotunda de manutenção, construção semicircular de 1951, com 110 metros de diâmetro. Continha oficinas, área de lavagem e depósito de peças, num complexo de amplas coberturas que marcam a sua imponência, identificada pela logomarca da EFNOB. O arquiteto do Iphan-MS, Fábio Guimarães Rolim, explica ainda que o Complexo Ferroviário é um documento vivo sobre o modo de vida da população na época em que foi construído e cita como exemplo a forma como foram feitas as residências para os funcionários da ferrovia. As casas para os operários, tanto as de 1930 quanto o conjunto da rua dos Ferroviários, de 1951, eram geminadas sendo a maioria feita de madeira. Já para os funcionários intermediários e para os graduados, as construções eram de alvenaria, em terreno único, sendo que as residências para os de nível hierárquico mais alto tinham um melhor acabamento.

A poligonal de tombamento do complexo da EFNOB em Campo Grande, proposta pelo Iphan-MS, foi definida com base em sua relevância cultural nas esferas nacional, estadual e municipal, considerando-se seus sentidos geopolítico e de integração nacional, de aproximação política e econômica do sul do Mato Grosso com São Paulo, e a urbanização do início de Campo Grande. A área vai dos viadutos nas ruas Maracaju e Antônio Maria Coelho e das residências oficiais junto às avenidas Mato Grosso e Calógeras, ao sul, até o limite da área do complexo ferroviário junto à rua Eça de Queiroz, ao norte. A leste, a poligonal tem início no limite de concentração das residências para profissionais de nível intermediário da antiga EFNOB junto à rua 14 de Julho e segue até o córrego do Segredo, que durante anos exerceu o papel de barreira natural à expansão da cidade na direção oeste.

A poligonal de entorno foi definida em função da incorporação de edificações representativas da evolução política e econômica de Campo Grande após o advento da ferrovia. Também faz parte da área de tombamento um trecho de pouco mais de um quilômetro da via férrea que empreende grande curva a oeste a fim de retornar na direção de Corumbá. Esse é um elemento marcante na referência visual e na configuração urbana dessa área da cidade.

## **A história**

A necessidade de garantir a comunicação no extenso território brasileiro, no final do século XIX e início do século XX, foi o grande impulsor do desenvolvimento do setor de transporte no território nacional. Foi nesse cenário de expansão que começou a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, ligando o litoral paulista, em Santos, com as fronteiras do Brasil com a Bolívia, em Corumbá, atualmente no estado do Mato Grosso do Sul.

Desde o Segundo Império, em meados do século XIX, já se discutia a construção de uma ligação férrea do longínquo Mato Grosso ao litoral brasileiro, um trajeto que só podia ser feito por navegação pela bacia platina, o que dependia de relações com Paraguai e Argentina. Durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) a falta de meios de transporte na região ficou evidente quando o primeiro contingente brasileiro enviado para as trincheiras demorou oito meses para percorrer os dois mil quilômetros entre a Capital do Império e a vila de Coxim, na então província do Mato Grosso.

Foram muitos os planos para a construção da ferrovia, mas todos eles esbarravam em questões políticas, econômicas ou geográficas e não eram aprovados. Somente em 1904 foi criada a **Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil** que recebeu a concessão. Mesmo assim, os trilhos só começaram a ser implantados depois que a Companhia Paulista, percebendo que uma nova via seria prejudicial a seus interesses, divulgou parecer técnico sugerindo que a nova ferrovia partisse da Estrada de Ferro Sorocabana com destino a Cuiabá.

De acordo com o Iphan-MS, num registro histórico, a importância fundamental para o patrimônio cultural brasileiro da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e de suas estruturas está na dimensão estratégica nacional de que um país desenvolvido passava necessariamente pela integração de seus territórios, o que poderia ser feito com o trem. Essa ação ficou evidente quando em meados da década de 1910 o governo do Mato Grosso assumiu a responsabilidade direta pelo término do trecho da ferrovia entre Itapura e Corumbá, em função dos atrasos das obras e da importância da linha para o estado. Essa era também uma forma de aproximar as relações internacionais entre Brasil, Paraguai e Bolívia.

Em 1914 as duas frentes de trabalho na construção da linha – uma que saía de Bauru em 1905 e outra que saía de Porto Esperança em 1908 – se encontram em Campo Grande, conforme o previsto. Era a chegada do trem, símbolo da modernidade, ao então Mato Grosso e o início de suas operações naqueles distantes sertões.

## **Mais informações**

### **Assessoria de Comunicação Iphan / Monumenta**

Adélia Soares – [adelia.soares@iphan.gov.br](mailto:adelia.soares@iphan.gov.br)

Ana Rosa Saraiva – [ana.saraiva@iphan.gov.br](mailto:ana.saraiva@iphan.gov.br)

Gabriela Coelho – [gabriela.coelho@iphan.gov.br](mailto:gabriela.coelho@iphan.gov.br)

(61) 3326-6864 / 3414-6187

[www.iphan.gov.br](http://www.iphan.gov.br) / [educacaopatrimonial.wordpress.com](http://educacaopatrimonial.wordpress.com) / @IphanGovBr