

## Do “ferry-boat” à imponente ponte “Francisco Sá”

O problema da construção da ponte sobre o rio Paraná que era atravessado por moroso e ineficiente serviço de “ferry-boat”, mereceu atenção especial da administração Arlindo Luz, que considerava aquela obra como de grande importância para a ferrovia, vindo a sua concretização integrar na comunidade brasileira o Estado de Mato Grosso, sem a qual a Noroeste falharia lamentavelmente à sua missão estratégica e econômica e aos seus alevantados objetivos internacionais.

Finalmente, em 1925, já na gestão de Alfredo de

Castilho, deu-se um fato importante para a NOB, ou seja, a conclusão das obras da influente ponte sobre o rio Paraná, com a extensão de 1.024 metros, constando de cinco vigas contínuas de dois vãos cada uma e uma viga tipo “cantediver” de 350 metros de comprimento, destinada a transpor o canal numa extensão de 150 metros.

A ponte, que recebeu o nome de “Dr. Francisco Sá”, numa homenagem ao ex-ministro da Viação, foi inaugurada oficialmente no dia 12 de outubro de 1926.

O serviço de “ferry-boat” (foto) que era executado antes da inauguração da ponte, constava de grandes chatas conjugadas aos pares, com tabladros para cinco linhas paralelas normais e com a capacidade para receber um conjunto de cinco vagões. Essas chatas eram comovadas por dois rebocadores denominados “Conde de Frontin”, com 200 HP e “Marechal Hermes”, com 250 HP.

E foi assim que a Noroeste venceu mais um obstáculo em sua caminhada em direção às fronteiras com a Bolívia e com o Paraguai.



# E os índios coroados quase paralisaram a

Inegável, sem dúvida nenhuma, a bravura dos homens que batalharam com todas as suas forças desde fins do século passado, na região da Noroeste, onde construíram cidades e uma ferrovia. Estes verdadeiros heróis, além de enfrentarem as dificuldades de entrada nas matas, as fúrias dos animais selvagens, os insetos, os climas, as endemias, o desconforto e a fadiga, ainda tiveram pela frente os índios que habitavam a região e que não aceitavam, na ocasião, a presença da civilização e foram, portanto,

grande obstáculo ao desenvolvimento e ao progresso, principalmente quanto a construção da antiga Noroeste do Brasil.

Vamos, portanto, focalizar algo sobre os tipos e costumes dos índios coroados que dominavam a chamada "boca do sertão", quando do início dos trabalhos da ex-NOB, hoje Superintendência de Produção de Bauru da Regional de São Paulo - RFFSA.



Esta foto mostra um dos acampamentos onde por algum tempo esteve instalada a comissão que muito trabalhou pela pacificação dos coroados.

## Coroados ou caingangs

Os selvícolas que habitavam no "sertão da Noroeste", chamados de caingangs ou coroados, eram, tipos robustos e altos. Cada grupo obedecia a um chefe, o "rekakê" que, como os demais membros da tribo, trabalhava para prover a subsistência própria, de suas mulheres e filhos. Era adotada a monogamia pelos homens vulgares, porém os mais ousados podiam ter duas esposas.

A autoridade dos pais não cessava nem com a maioria dos filhos e estendia-se até depois do casamento. Não se verificavam casos de união ilícita e era proibido o casamento entre tios e sobrinhos e até entre primos e primas. O casal, enquanto não tinha filhos podia separar-se definitivamente. O nascimento de um só filho já bastava para que o casamento se tornasse indissolúvel. A fidelidade conjugal era absoluta.

Quando as filhas chegavam a puberdade, os pais entregavam-nas a um dos seus "cainqués" que se incumbia de cuidar de sua manutenção até o dia do casamento. Desta forma, o filho mais velho não podia contrair matrimônio antes da irmã. O coroadado só podia casar-se quando soubesse manejar o "cá", porrete ou guarantã e lidar com arco e flecha.

A mulher caingang, quando atingida pela viuvez, recolhia-se a um lugar solitário durante vários dias. Evitava lançar o olhar sobre qualquer vivente, pois as suas vistas "podiam produzir" malefícios. Os alimentos eram colocados nas imediações pelos parentes que tinham o cuidado de não ser alcançados pelo olhar da viúva. Depois deste recolhimento, ela ainda tomava severas precauções, isto é pintava o rosto, os braços e o tronco com pó de carvão misturado com leite de certo cipó e raspava as sobrancelhas. Com este disfarce, acreditava poder perfeitamente enganar o espírito do morto, se porventura a procurasse para ir morar na sepultura.

Os caingangs não matavam as mulheres e os fi-

lhos de seus inimigos ou adversários. Quando faziam-nas prisioneiras, levavam-nas para as suas aldeias e lhes era propiciado um tratamento idêntico aquele dispensado às suas esposas e filhos. Eram humildes quando contavam os seus feitos de guerra e jamais se vangloriavam de suas vitórias.

Apesar de viverem em estado selvagem, eles possuíam a sua indústria em desenvolvimento. Fabricavam balaios, pinças de madeira, tecidos com fibra de taquara, pilões, vasos de barro, fios de fibra para a confecção das tangas, panos de agasalho para o frio, colares feitos com algumas sementes ou dentes de macaco, entremeados com presas ou garras de onça.

## Os contínuos ataques dos coroados

Houve época em que os caingangs quase conseguiram paralisar, com os seus assaltos aos acampamentos, contínuos e violentos, os trabalhos de construção da Noroeste. O desânimo entre os operários, sem a menor garantia de suas vidas, lavrava intensamente. Exigiam eles a proteção armada, sob pena de abandonarem os serviços. O empreiteiro da construção da Noroeste, Machado de Melo, comunicou ao Ministro da Aviação todas essas desagradáveis ocorrências e pedia urgentes providências.

Por outro lado, as "batidas" dos bugreiros espanhavam mais o ódio entre os índios, pois os bugreiros queriam apossar-se das terras e aprisionar os coroados para transformá-los em escravos. Essas provocações tornavam-nos ainda mais furiosos, razão porque os ataques eram frequentes.

## As batalhas entre índios e ferroviários

No quilômetro 259, trabalhadores portugueses em 27 de julho de 1908 tiravam dormentes para o leito da ferrovia. As 15 horas foram inesperadamente cercados por numerosos índios e os trabalhadores, embora armados, não puderam reagir. Os co-

roados utilizavam-se de flechas e tacapes. A carnificina foi tremenda. As vítimas tiveram as cabeças, braços e pernas decepadas e os ventres rasgados.

Em 11 de março de 1910, os silvícolas atacaram a turma 21, nas proximidades de Hector Legru (hoje Promissão). Quatro trabalhadores foram assaltados por mais de cem índios. Um deles foi alvejado por certa flecha, caindo morto. O feitor, enfrentou corajosamente os índios e conseguiu escapar com dois companheiros feridos. Os coroados apoderaram-se do morto, esquartejaram-no, levando as pernas, os braços e a cabeça.

Em 10 de maio de 1910 no quilômetro 255, os índios tentaram assaltar a locomotiva de um lastro que por ali trafegava. O maquinista acelerou a marcha, distanciando-se dos atacantes. No dia seguinte pela manhã, seguiu uma locomotiva com pessoal para inspecionar aquele trecho. Lá chegando, foi também atacada por numerosos coroados. Num trecho de quase cinco quilômetros, os índios haviam danificado a rede telegráfica, o leito da linha e ateado fogo aos dormentes.

No dia 1º de julho de 1910, o agrimensor Cristiano Olsem e alguns trabalhadores procuravam abrigo em uma casa de turma que havia sido abandonada devido aos constantes ataques dos índios, isto nas proximidades de Araçatuba. Inesperadamente surgiu um grupo de índios numa gritaria infernal iniciou o ataque. Dois trabalhadores caíram gravemente feridos. Outros dois abriram um buraco no telhado e de lá passaram a alvejar os índios.

O ataque continuou até mesmo por parte de mulheres e crianças. Quando os coroados se preparavam para o ataque final, ecoou um apito de locomotiva. Os índios recuaram para o interior da mata e os homens aproveitaram e, precipitadamente correram atrás do trem gritando e fazendo gestos para o maquinista parar. Este, sempre passava pelo local em grande velocidade com receio de ser atacado. E o comboio desapareceu. Não tinham os trabalhadores percorrido 50 metros, quando uma flecha sibilou e foi ferir gravemente o agrimensor Cristiano Olsem que caiu no meio da linha. Os companheiros não podendo socorrer-lo, continuaram a correr e de longe viram os índios transportando o corpo de Olsem para a casa abandonada. Os trabalhadores chegaram aterrorizados a Araçatuba e narraram o acontecido. Imediatamente uma locomotiva seguiu para o local com diversas pessoas armadas, mas encontraram os três corpos carbonizados e a casa totalmente queimada.

## Finalmente a pacificação

Em 1910, quando a luta transformou-se numa verdadeira guerra e a construção da Noroeste estava ameaçada, foi iniciada a organização do Serviço de Proteção aos Índios. O então coronel Cândido Mariano da Silva Rondon, chefe daquele departamento, informado da situação gravíssima, resolveu embarcar para a região turbulenta. Estudou a zona ao longo da ferrovia e lateralmente até o rio Tietê, onde delineou o plano de pacificação dos silvícolas. Foi escolhido para realizá-lo o tenente Manoel Rabelo, tendo como principais auxiliares os tenentes Cândido Sobrinho e Sampaio.

O plano Rondon previa, para a pacificação, o aproveitamento dos serviços de alguns coroados tirados do grupo já civilizado do Estado do Paraná. Com o auxílio desse grupo, a comissão pretendia entrar em contato com os aborígenes, por meio de palavras e de certos sinais familiares que eram feitos através de toques de buzinas e por um tipo de hieroglifos construídos com pauzinhos e pequenos ramos de árvores.

A esses índios juntou-se um grupo de uma fazenda de Campos Novos do Paranapanema, que tinha sido capturado, tempos atrás, pelo próprio proprietário da gleba de terras e com eles veio a velha índia Vanuire. Ela prestou enormes serviços para a pacificação de seus irmãos de raça. Desejava a velha índia salvar da morte e da destruição o que ainda restava de seu povo.

Os coroados atacavam, ininterruptamente, numa frente superior a 250 quilômetros de extensão. Desta forma os expedicionários encontraram dificuldades para escolher um ponto que lhes servisse de melhor apoio.

Para a estação de Hector Legru (Promissão), seguiu o tenente Sobrinho, a fim de estudar o terreno.

# construção

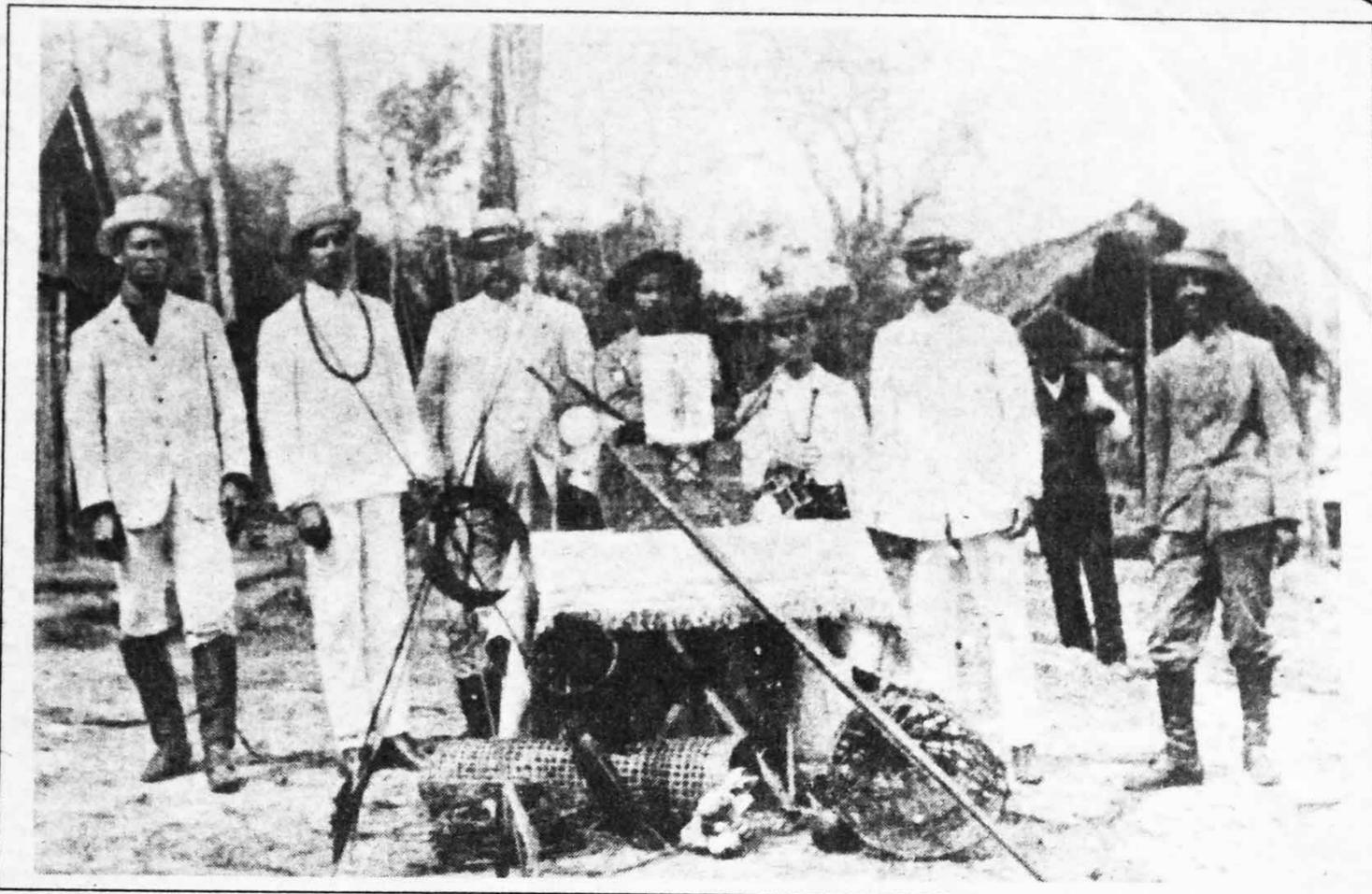
pois aquela área estava seriamente ameaçada com os contínuos ataques. Assim, ficou definitivamente resolvido instalar-se, ali, o acampamento, uma vez que o local era muito frequentado pelos índios. Dali foi iniciada a exploração do terreno em torno e ao ser atingido o ribeirão dos Patos, distante dois quilômetros de Hector Legru, foram divisados na mata, caminhos que seguiam para vários pontos e foi então decidida a transferência do acampamento para as margens do referido ribeirão.

Vanuire, a velha índia, estava no acampamento e, com palavras e cantos de paz respondia, na língua de seus ancestrais, as ameaças de guerra dos coroados que rondavam permanente e ameaçadoramente o acampamento. Os membros da expedição, no entanto, permaneciam em seus postos, confiantes no êxito da missão.

No começo de dezembro de 1911, foi encontrada a primeira aldeia caingang, pertencente ao grupo chefiado por um "rekakê", cujo nome, depois se soube, era Vauhin. Os índios, pressentindo a aproximação dos expedicionários, foram tomados de pânico, não surtindo efeito os apelos de paz dos intérpretes. Mulheres e crianças abandonaram a aldeia e ganharam a mata em louca correria. Ali foram deixados, pela expedição, machados, facões, espelhos e outros presentes.

Estava sendo seguido o lema de Rondon, com respeito ao tratamento que se devia dar aos índios: "afrentar todos os perigos até a morte; matar, nunca". Esse lema foi contraposto à opinião de um ministro da Viação, que, receando a paralisação completa da construção da E.F. Noroeste do Brasil, devido aos assaltos dos coroados, aconselhou o extermínio pelas armas, em massa, dos índios da região, idéia essa vigorosamente repelida.

Após vários outros contatos, os trabalhos acabaram interrompidos e só em janeiro de 1912 foi organizado o serviço com doze coroados já civilizados, contratados no Paraná. Assim os serviços foram reiniciados em fevereiro do mesmo ano e já nessa



época, o acampamento dos Patos era bastante frequentado por índios que ali iam se abastecer de víveres.

## A paz no sertão da Noroeste

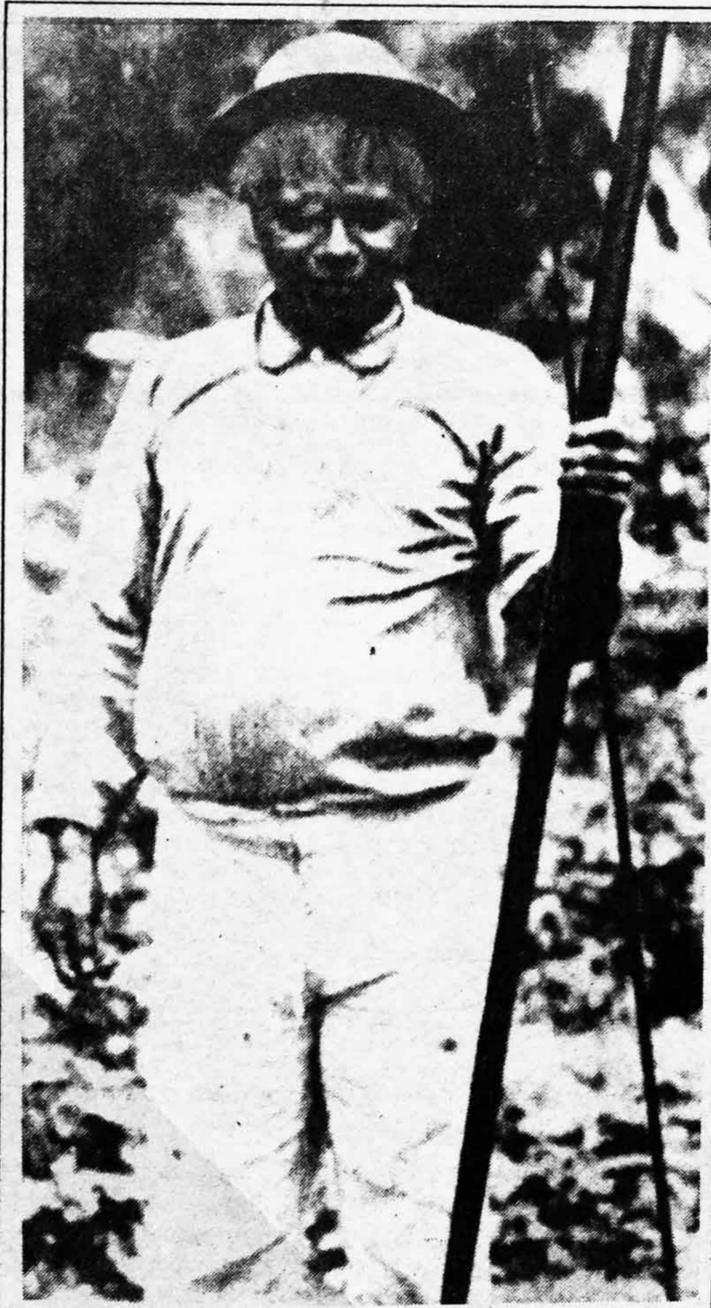
O dia 19 de março de 1912 marcou o início para os entendimentos decisivos de paz em todo o sertão da Noroeste. Pouco depois do meio dia apresentaram no acampamento dez guerreiros coroados. Vinham desarmados. Marchavam resolutos. Mostravam sinais de que desejavam fumar o cachimbo da paz. A velha índia Vanuire, percebendo a atitude pa-

cífica dos dez guerreiros, não conteve o entusiasmo e caminhou firme ao encontro dos visitantes. Disse-lhes que seriam acolhidos como irmãos e pediu-lhes que a acompanhassem ao acampamento. A cena foi verdadeiramente dramática produzindo forte emoção entre todos os presentes.

Estava, assim, iniciado um entendimento que finalizava uma guerra que durava cinquenta anos. Com essa decisão do "rekakê" Vauhin, outros grupos compareceram ao acampamento do ribeirão dos Patos e, assim, o Serviço de Proteção pacificou o sertão e os trabalhos de construção da Noroeste do Brasil prosseguiram normalmente.



Índia Vanuire que teve decisiva participação no episódio da pacificação dos coroados. Nas outras fotos, alguns índios já pacificados, e membros da comissão que muito trabalhou para acabar com os trágicos ataques dos selvícolas.



# Turismo na região servida pela Noroeste

Bauru, cidade com aproximadamente 200 mil habitantes, influente centro comercial, industrial, agropecuário e universitário (11 Faculdades e aproximadamente 35 cursos superiores) do Interior do Estado de São Paulo, é a sede da antiga E.F. Noroeste do Brasil, hoje Superintendência de Produção de Bauru da Regional de São Paulo - RRFSA, cujos trilhos se estendem através de 25 municípios no oeste de São Paulo e 11 do sul de Mato Grosso, chegando ainda às fronteiras com o Paraguai e com a Bolívia.

O território mato-grossense, repleto de pontos pitorescos, oferece hoje um campo turístico dos mais interessantes, razão pela qual está recebendo um fluxo natural de brasileiros que procedem de outros Estados, ávidos em conhecer regiões novas deste nosso imenso e rico Brasil.

Portanto, para as próximas férias, o brasileiro que gosta realmente de viajar terá a oportunidade de realizar um belo passeio, com início em Bauru, partindo pela Noroeste às 15,45 horas, até chegar em Corumbá no dia seguinte às 19,17 horas, passando por diferentes cidades e observando novas paisagens. No trem, contará com o tradicional atendimento da equipe e, no carro restaurante, usufruirá de boas refeições. Os carros-dormitórios são dotados de chuveiros para senhoras e cavalheiros e possuem ainda outras acomodações que proporcionam ao passageiro uma viagem confortável, desde Bauru

a Corumbá, numa extensão de 1.300 quilômetros, com a duração de 28 horas.

Durante a viagem, o passageiro terá a oportunidade de observar belas paisagens. Verá, ao passar pela ponte "Francisco Sá" (sobre o rio Paraná), cuja extensão é de 1.024 metros - divisa São Paulo e Mato Grosso - a fabulosa Usina de Jupia. Sobre o rio Paraguai, conhecerá a ponte "Presidente Eurico Gaspar Dutra", que tem a extensão de 2.009 metros, verdadeira obra de arte e orgulho da engenharia ferroviária nacional. Verá o monte de Urucum com toda a sua imponência, sendo uma das maiores jazidas de manganês do mundo. Em Caradanzal, apreciará uma paisagem diferente, com a mata formada quase que exclusivamente de carandás, coqueiro ou palmeiras semelhantes a carnaúba e característica da região do pantanal, e a árvore "paratudo", rica em quinino.

Campo Grande, é uma cidade que merece uma visita do turista. Um passeio pelos seus mais diversos setores é quase que obrigatório, principalmente à sua "Cidade Universitária". Seu crescimento vertiginoso e progresso incomprável, demonstram a pujança do povo mato-grossense. Uma das visitas a serem feitas é ao Museu do Índio, no Colégio "Dom Bosco", onde muita coisa poderá ser vista e apreciada, num belo trabalho dos padres daquele tradicional estabelecimento de ensino escolar campo-grandense.

Para os que desejam permanecer um dia em Campo Grande, a fim de que possam conhecê-la melhor, a Noroeste criou um trem noturno com poltronas-leito, cabinas individuais e duplas, que circula entre Campo Grande e Corumbá. Assim, o turista poderá viajar de Bauru a Campo Grande às 15,45 horas cuja chegada dar-se-á às 07,59 do dia seguinte, permanecer um dia na "Cidade Morena" para seus passeios ou negócios e à noite às 21 horas prosseguir para Corumbá onde chega às 06,40 horas do dia seguinte.

Em Aquidauana, mais precisamente na localidade de Bonito, poderão ser vistas famosas cavernas cuja visão é um espetáculo indescritível, assemelhando-se às paisagens dos contos de fada, com suas galerias cobertas de estalagmites e estalactites, sendo, portanto, mais um dos atrativos existentes ao longo da região servida pela Noroeste. Salientamos, no entanto, que Bonito fica fora das linhas da ferrovia e até lá, via Aquidauana, a viagem é feita em ônibus.

Em Corumbá, localizada no final da linha-tronco da Noroeste, próxima a fronteira com a Bolívia, podem ser feitas visitas às seguintes atrações turísticas: Museu Regional do Pantanal Matogrossense; Posto Esdras, fronteira com a Bolívia; Minas do Urucum; às instalações da Cia. de Cimento Itau de Corumbá; às grandes jazidas de calcário ao longo das margens do rio Paraguai e viagens pelo seu leito para conhecer as belezas do Pantanal; Forte Coimbra, situado dentro da área do município, obra monumental dos tempos coloniais, construído a partir de 1.775 e reconstruído por Ricardo Franco de Almeida; visitas às fazendas de Nhecolândia e de Paiaçuás, confortáveis e bem montadas e passeio à Gruta do Inferno, nas proximidades do forte Coimbra.

Também de Corumbá, um passeio pode ser realizado à cidade boliviana de Porto Suarez, distante 20 quilômetros. Lá, um contato acontece com o povo boliviano, onde poderão ser adquiridos produtos artesanais etc.

Ainda pela Noroeste, o leitor poderá chegar à fronteira com o Paraguai, viajando de Campo Grande à cidade de Ponta Porã, localizada no ponto final do Ramal do mesmo nome. Ponta Porã oferece uma atração "sui-generis", pois fica exatamente na fronteira e uma grande avenida é que a separa de Pedro Juan Caballero, cidade paraguaia. O contato entre os dois povos é normal. Atravessa-se aquela avenida sem o problema de documentação e o turista, no Paraguai, poderá adquirir até 100 dólares em mercadorias de outros países, uísque, cigarro, produtos estes (duas unidades de cada) que não estão incluídos nos 100 dólares. Há, inclusive, um cassino e bons hotéis.

Considerando-se o movimento entre Campo Grande e Ponta Porã, circulam diariamente entre aquelas duas cidades, além do trem, modernas automotrices com serviço de bufete a bordo, ar condicionado e poltronas reclináveis.

A caça e a pesca em Mato Grosso são, também, grandes atrações turísticas, pois numerosas caravanas demandam à região mato-grossense do Rio de Janeiro, São Paulo, para a prática destes esportes. Existe, em Corumbá, organizações especializadas em turismo e que proporcionam as pescarias no rio Paraguai. No trecho de Piraputanga até Aquidauana, os passageiros são surpreendidos pela imponência da serra de Maracaju. Para aqueles que são colecionadores e pesquisadores, destacamos visitas às tribos indígenas Guaicurus e Terenos.

A fim de que o usuário possa ganhar tempo em sua viagem, inclusive evitando maiores despesas de hospedagem, a Noroeste oferece diversas opções no que tange aos horários de trens e automotrices, facilitando sobremaneira. Assim, Três Lagoas, Campo Grande e Corumbá poderão ser visitadas durante o dia, com as viagens realizadas à noite, podendo o passageiro escolher o tipo de acomodação, ou seja, poltronas-leito, cabina individual ou dupla. Salientamos, no entanto, que nestas interrupções o passageiro não faz uso apenas de um trem. São diversas as composições e, para continuar a viagem, há necessidade da reserva com antecedência, da acomodação que desejar, principalmente na época de férias.



Vistas parciais aéreas de Campo Grande e de Ponta Porã.