

LETÍCIA SOARES GOMES

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
MONOGRAFIA**

**ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE - MS: UMA
ALTERNATIVA DE APROVEITAMENTO TURÍSTICO CULTURAL**

Campo Grande – MS

2017

LETÍCIA SOARES GOMES

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
MONOGRAFIA**

**ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE - MS: UMA
ALTERNATIVA DE APROVEITAMENTO TURÍSTICO CULTURAL**

Trabalho de conclusão do curso apresentado ao Curso de Turismo com ênfase em Empreendedorismo e Políticas Públicas da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul como parte das exigências para a obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Ma. Luciana de Jesus Rabelo Silva

Campo Grande – MS

2017

G615a Gomes, Leticia Soares

Antiga Estação Ferroviária de Campo Grande – MS: uma alternativa de aproveitamento Turístico Cultural/ Leticia Soares Gomes – Campo Grande, MS: UEMS, 2017.

99p. ; 30cm.

Monografia (Graduação) – Turismo – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2017.

Orientadora: Profa. Ma. Luciana de Jesus Rabelo Silva.

1. Memória 2. Turismo cultural 3. Complexo Ferroviário

CDD 23.ed. 796.5

LETÍCIA SOARES GOMES

**TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO
MONOGRAFIA**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MATO GROSSO DO SUL
CURSO DE TURISMO COM ÊNFASE EM EMPREENDEDORISMO E
POLÍTICAS PÚBLICAS**

**ANTIGA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE - MS: UMA
ALTERNATIVA DE APROVEITAMENTO TURÍSTICO CULTURAL**

APROVADO EM: _____ / _____ / _____

Prof^a. Ma. Luciana de Jesus Rabelo Silva.
UEMS

Prof^a.:Ma. Sônia Lopes Bennett
UEMS

Prof^a.:Ma. Alaíde Brum de Mattos
UEMS

A Cirilo Arcanjo Gomes e Celina Vitor Gomes (in memoriam), dedico.

AGRADECIMENTOS

Ao universo, que para mim, é a maior representação de Deus e que me deu forças para superar as dificuldades.

À minha família, em especial aos meus pais Edmilson e Ana Rita e ao meu avô Cirilo que são a razão da minha existência e minha maior motivação, bem como às pessoas mais próximas que direta ou indiretamente me deram forças para continuar, em especial aos amigos do Capys e aos do Bonde da Daminha.

A todos os professores que fizeram parte da minha vida e hoje fazem parte da minha formação profissional.

À Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul em me oportunizar o ingresso ao Curso de Turismo.

Aos professores da graduação, em especial a minha orientadora Prof^a M^a. Luciana de Jesus Rabelo Silva por acreditar no meu potencial, pela paciência e dedicação para me auxiliar nesse trabalho tão importante para minha formação, igualmente às mestras Alaíde Brum de Mattos e Sônia Lopes Bennett pela aceitação do convite em fazer parte dessa avaliação.

Aos colegas de sala pelo companheirismo e união durante esses quatro anos onde dividimos algumas dificuldades e muitas alegrias.

A todas as pessoas que contribuíram para essa pesquisa, em especial a Suzamar e Sidney da Fundação Municipal de Cultura e também a toda a equipe do Museu da Imagem e do Som onde pude realizar meu estágio obrigatório e durante esse tempo pude desenvolver maior parte da pesquisa.

Aos ferroviários da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (AFAPEDI – MS), que durante as minhas visitas a Estação Ferroviária foram muito prestativo, ao arquiteto Nivaldo Vitorino que me cedeu seu projeto “Museu da Ferrovia” e se dispôs a me ajudar no trabalho.

E, por fim, aos órgãos públicos que contribuíram para o desenvolvimento desse trabalho como o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional, , Secretaria de Cultura e Turismo, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Arquivo Público Estadual e Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul.

“A verdadeira viagem do descobrimento não consiste em procurar novas paisagens, mas em ver com novos olhos”.

- Marcel Proust

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo apresentar os aspectos históricos e sociais presentes na trajetória da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul e, sobretudo, no desenvolvimento existente em Campo Grande e as mudanças que ocorreram no pacato vilarejo que teve a sua dinâmica espacial transformada com a chegada da ferrovia. A chegada dos trilhos, além do desenvolvimento, trouxe novos povos e conseqüentemente novas ideias e novos hábitos que prevaleceram em vários aspectos, o que fez de Campo Grande um local de grande confluência cultural. Após o encerramento da atividade ferroviária de passageiros em Mato Grosso do Sul, restaram algumas edificações que hoje são espaços de memória individual e coletiva de Campo Grande, entre elas destaca-se a Estação Ferroviária a mais expressiva obra da NOB no Estado. A análise das informações foi obtida com base em pesquisas de caráter exploratório na forma bibliográfica e coleta de dados em fontes primárias, secundárias e terciárias pertinentes ao assunto. A estas, se acrescenta a observação *in-loco* e a coleta de dados nos órgãos de fomento a cultura e turismo. Ao final propõe possibilidades de ações para a inserção da Estação Ferroviária e conseqüentemente do Complexo Ferroviário como uma alternativa para o crescimento do segmento do turismo cultural em Campo Grande.

PALAVRAS-CHAVE: Memória; Turismo Cultural; Complexo Ferroviário.

ABSTRACT

This research has as main objective to present the historical and social aspects in the journey of the Northwest Railroad of Brazil in Mato Grosso do Sul and, above all, in the existing development in Campo Grande and the changes that occurred in the quiet village that had its spatial dynamics transformed with the arrival of the railway. The arrival of the rails, besides the development, brought new people, and consequently, new ideas and new habits, that prevailed in several aspects, which made of Campo Grande a place of great cultural confluence. After the closing of the railway activity of passengers in Mato Grosso do Sul, there were some buildings that today are spaces of individual and collective memory of Campo Grande, among them stands out the Railway Station, the most expressive work of NOB in the State. The analysis of the information was obtained based on exploratory research in the bibliographical form and data collection in primary, secondary and tertiary sources pertinent to the subject. To these, it is added the observation *in-loco* and the data collection in the bodies of foment the culture and tourism. At the end, it proposes possibilities of actions for the insertion of the Railway Station and consequently of the Railway Complex as an alternative for the growth of the segment of cultural tourism in Campo Grande.

KEYWORDS: Memory; Cultural tourism; Railway Complex.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	7
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS	8
INTRODUÇÃO	9
1.1 Problema	10
1.2 Justificativa.....	10
1.3 Área de abrangência da pesquisa.....	11
1.4 Objetivos.....	12
1.4.1 Objetivo geral	12
1.4.2 Objetivos específicos	12
2 DESENVOLVIMENTO.....	Erro! Indicador não definido.
2.1 Fundamentação teórica	12
2.2 Procedimentos metodológicos.....	16
3 ANTECEDENTES DA FERROVIA: RETROSPECTO HISTÓRICO	18
3.1 A evolução férrea no Brasil: um breve histórico.....	20
3.2 A Guerra da Tríplice Aliança e sua relação com a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB.....	25
3.3 A formação de Campo Grande e a chegada da ferrovia.....	30
3.4 A criação da RFSSA.....	37
4.PATRIMÔNIO E MEMÓRIA	40
4.1 Turismo cultural	47
4.2 Turismo ferroviário	50
4.3 Antiga estação ferroviária de Campo Grande - MS: uma alternativa de aproveitamento turístico cultural.....	54
4.4 O Armazém Cultural Helena Meirelles	62
4.5 O declínio da ferrovia e as modificações com o patrimônio ferroviário existente em Campo Grande – MS.....	64
4.6 Tombamento da área	68
4.7 O esquecimento acerca do lado humano da ferrovia e as possibilidades existentes por trás da memória ferroviária.....	72
4.8 Ferroviários: os verdadeiros protagonistas dessa história	75
5 PROPOSTAS.....	80
5.1 Projetos de Educação Patrimonial	81

CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
REFERÊNCIAS.....	83
ANEXOS	89

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Localização do Complexo Ferroviário de Campo Grande.....	12
Figura 2: Extensão da malha ferroviária em km	24
Figura 3: Esquema das linhas	28
Figura 4: Mapa do trajeto da NOB em Campo Grande	29
Figura 5: Mapa da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil- EFNOB, 1960.....	Erro!
Indicador não definido.	
Figura 6: Planta do arruamento de Campo Grande em 1909.....	32
Figura 7: Maria fumaça da CEFNOB em Campo Grande.	34
Figura 8: Passageiros aguardando o trem em Campo Grande.....	36
Figura 9: SR-10 e as cidades participantes.....	38
Figura 10: Anúncio sobre a mudança.....	57
Figura 11: Estação de Campo Grande – MS.....	58
Figura 12: Semelhanças nas obras em Araçatuba (SP) e Campo Grande (MS).	59
Figura 13: Estação Ferroviária de Campo Grande na década de 70.	60
Figura 14: Estação de Ligação.....	61
Figura 15: Estação Ferroviária de Campo Grande – MS ao longo do tempo.....	61
Figura 16: Armazém Cultural após as modificações	63
Figura 17: Evento no armazém	63
Figura 18: Anuncio de jornal veiculado em Corumbá – MS	65
Figura 19: Galeria de vidro	66
Figura 20: Parte interna da galeria de vidro	66
Figura 21: Acampamento em plena mata, no trecho, época da construção da ferrovia	72
Figura 22: Índios Kaingang posando para registro fotográfico em Mato Grosso.....	74
Figura 23: Acervo montado pelos ferroviários	78

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABOTTC - Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais

ABPF – Associação Brasileira de Preservação Ferroviária

ABTTC - Associação Brasileira de Trens Turísticos e Culturais

AFAPEDI- Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos

ALL - América Latina Logística –

ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre

ARCA - Arquivo Histórico de Campo Grande

ART – Artigo

CEFNOB - COMPANHIA ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL

CSN - Companhia Siderúrgica Nacional

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

FEPASA - Ferrovia Paulista Sociedade Anônima

FUNDAC - Fundação Municipal de Cultura

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MEC - Ministério da Educação

MTUR - Ministério do Turismo

PABX - Private Automatic Branch Exchange

RFFSA – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima

SECTUR - Secretaria Municipal de Cultura e Turismo

SPHAN - Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

SPI - Serviço de Proteção ao Índio

SR-10 - Superintendência Regional número 10

UNESCO - União das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

INTRODUÇÃO

A ferrovia surgiu na Europa e o trem foi um meio de transporte muito utilizado no mundo todo, não só pelas facilidades no deslocamento e comunicação, mas também auxiliou no desenvolvimento econômico e social de muitas regiões, formando núcleos habitacionais que posteriormente se transformaram em cidades. No Brasil sua chegada deu início na época imperial, por meio das concessões aliadas há privilégios dados pelo governo com o intuito de atrair investimentos nacionais e estrangeiros, assim foram formadas muitas companhias ferroviárias privadas ao longo do país.

A estrada de ferro no até então estado de Mato Grosso já era ideia para desenvolver a região Oeste que estava isolada do restante do país, a ação se concretizou após a Guerra da Tríplice Aliança, devido às dificuldades de estratégias encontradas durante o conflito. Após vários planos de viabilidade e discussões sobre o traçado da estrada de ferro no Estado, o engenheiro Emílio Schnoor após uma visita a Campo Grande decide que ferrovia deveria passar pelo município. Assim, alterou-se o trajeto que antes passaria por Coxim para Campo Grande. Esse fato trouxe avanços significativos para a cidade devido à confluência cultural existente por meio dos migrantes e imigrantes que utilizavam a ferrovia como meio de transporte.

Para atender os passageiros que embarcavam e desembarcavam em Campo Grande, foi construída a estação ferroviária central que funcionava também como ponto de encontro da população. O local passou por vários momentos e transformações, até chegar a seu estado atual, resultando assim na obra de maior relevância em termos arquitetônicos da estrada de ferro em Mato Grosso do Sul. Com o passar do tempo e o avanço da indústria automobilística brasileira, as estradas de ferro foram substituídas pelas estradas de rodagem e por ser um meio de transporte mais rápido e eficaz, passaram a receber maiores investimentos, conseqüentemente o transporte ferroviário caiu em desuso e ficaram entregues ao esquecimento.

Uma alternativa de reaproveitamento viável da malha ferroviária em algumas regiões foi o turismo ferroviário que deu novos usos as ferrovias antes esquecidas

que passaram a desenvolver a atividade como forma de valorização e resgate cultural da própria memória ferroviária.

Como em Campo Grande, os trilhos foram arrancados da parte urbana, não é possível desenvolver o segmento na forma de transporte, a exemplo de grandes partes do Brasil e do mundo. Apesar desse fato, ainda há outros elementos como o patrimônio edificado formado pela Estação, oficinas e as moradias, além da área de entorno, formada pelo complexo ferroviário e comunidade.

Esse trabalho pretende abordar formas de melhor aproveitar esses elementos para o fomento da atividade turística e cultural em Campo Grande e ações voltadas a salvaguarda do patrimônio ferroviário.

1.1 Problema

As perguntas acerca desta pesquisa se fazem necessárias devido às várias possibilidades de um maior aproveitamento do patrimônio histórico-cultural de Campo Grande- MS. Nesse trabalho, o objeto de pesquisa abordado é a Antiga Estação Ferroviária, que apesar da infraestrutura existente e as atividades realizadas no espaço, não há outros elementos (além do museu da ferrovia montado pelos próprios ferroviários em 2017) e recursos que contem a sua história, evidenciando assim a importância desse bem histórico para a memória individual e coletiva da população campo-grandense.

- De que forma a antiga Estação Ferroviária e seu entorno poderiam se tornar uma área turística cultural e ser mais bem aproveitada pelo trade turístico e comunidade local para o crescimento da oferta do turismo-cultural em Campo Grande?
- Como os eventos culturais poderiam contribuir para a ocupação e uso constante da Antiga Estação Ferroviária?

1.2 Justificativa

O patrimônio seja material ou imaterial faz com que a gente se remeta não só às memórias e à relação de pertencimento local, mas também ajuda a contar e a resgatar toda história de transformação de uma localidade através de suas edificações e dos seus símbolos. Dar nova forma ao espaço sem degradar,

mantendo a conservação do patrimônio é uma das formas de manter passado e presente lado a lado.

Nesta pesquisa na modalidade de monografia de conclusão de curso, o objeto de estudo é a antiga Estação Ferroviária de Campo Grande - MS, localizada na Vila dos Ferroviários. O estudo se faz necessário devido à importância histórica que o local possui e as possíveis ações de reutilização que podem ser aplicadas no mesmo a fim de se agregar valores ao segmento de turismo cultural em Campo Grande. De forma que o reuso constante do espaço histórico poderia ser capaz de contribuir para o cenário cultural existente no Estado e no município, podendo assim posteriormente se transformar em fator de atração local.

Isso se deve ao fato de que a estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve grande importância não só para o desenvolvimento de Campo Grande e de Mato Grosso do Sul, mas também para o centro-oeste brasileiro no início do século XX. Com o passar dos anos e o advento das novas tecnologias em transportes, a privatização dos trilhos e a falta de manutenção, a atividade se tornou obsoleta, o que resultou no fim das atividades ferroviárias.

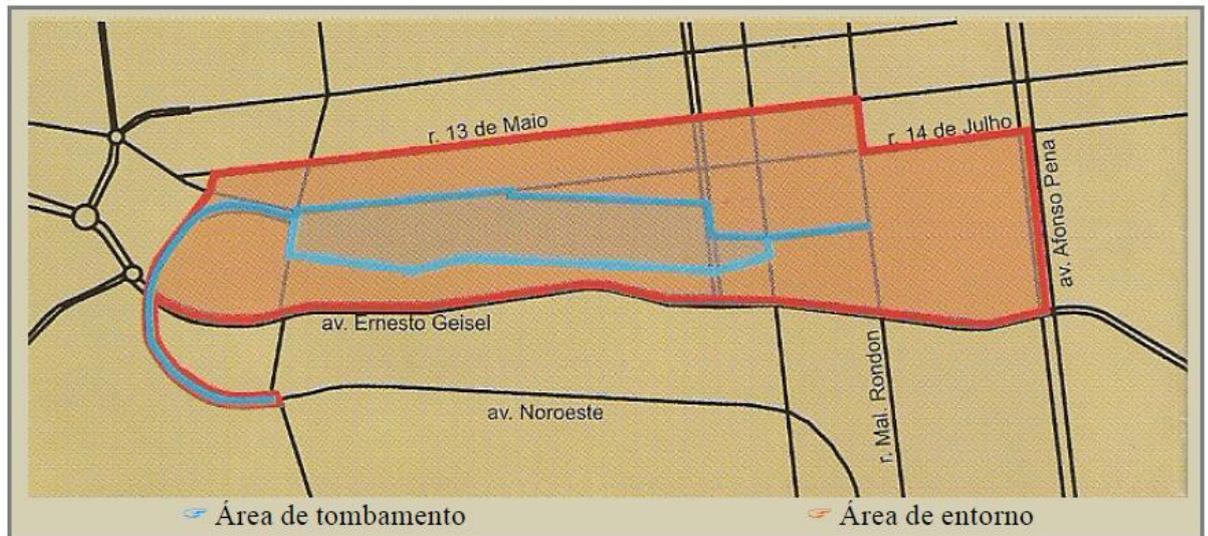
Nesse contexto, o que restou desse tempo foram apenas as lembranças contadas através da memória individual e coletiva, representadas pelos objetos, pelas fotografias, e pela arquitetura visível por meio das construções daquela época que até hoje sobrevivem no complexo arquitetônico da esplanada ferroviária.

1.3 Área de abrangência da pesquisa

O presente estudo busca fazer uma análise da trajetória da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e sua contribuição para o desenvolvimento Mato Grosso do Sul e Campo Grande, aliando esses fatores ao patrimônio edificado aqui representado pela Estação Ferroviária, os aspectos sociais, culturais e a memória coletiva, a fim de despertar outros olhares para a valorização do local, contribuindo assim para sua preservação.

A área de abrangência desta pesquisa tem como objeto principal a Estação Ferroviária de Campo Grande, localizada na Avenida Calógeras – 5045, esquina com a Avenida Mato Grosso, na Vila dos Ferroviários e conseqüentemente o Complexo Ferroviário de Campo Grande, representado pela figura abaixo.

Figura 1: Localização do Complexo Ferroviário de Campo Grande



Fonte: IPHAN, 2010

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo geral

Identificar as transformações ocorridas no espaço e o potencial de atratividade turístico-cultural da Antiga Estação Ferroviária de Campo Grande e seu entorno.

1.4.2 Objetivos específicos

- Analisar o contexto histórico-cultural anterior à estação ferroviária e a sua importância para o desenvolvimento de Campo Grande;
- Levantar as ações que já foram feitas para a valorização histórico-cultural do local;
- Sugerir propostas de ações que poderiam ser aplicadas no âmbito da Estação Ferroviária e seu entorno.

1.5 Fundamentação teórica

O reuso de espaços culturais para fins turísticos é uma estratégia que tem proporcionado a utilização de maneira sustentável de locais detentores de um rico passado histórico e cultural, mas que por algum motivo, deixaram de ser úteis funcionalmente (no caso desse estudo, à extinção do transporte ferroviário de passageiros em Mato Grosso do Sul). Diante disso, a ação de reutilização pode transformá-los novamente em espaços proporcionadores de qualidade de vida aos

moradores locais e visitantes, aumentando assim a oferta de atrativos culturais da cidade por meio da reutilização que conforme Choay (2001, p.222).

(...) deveria ser objeto de uma pedagogia especial. A reutilização (grifo nosso) deriva do bom senso, mas também de uma sensibilidade inscrita na longa vida das tradições urbanas e dos comportamentos patrimoniais (...) (CHOAY, 2001, p. 222).

Além da contribuição para uma melhor qualidade de vida, locais como esse poderiam fomentar o ensino da educação não formal fora do ambiente escolar, como por exemplo, ações de educação patrimonial aliada ao turismo cultural.

A partir desta pesquisa sugerem-se outros olhares acerca de uma antiga edificação, a fim de valorizar o patrimônio para reinseri-lo no contexto urbano, sugerindo-se assim a transformação deste em um espaço funcional turístico com um uso constante.

Por conseguinte a ação de reutilizar e transformar os espaços já restaurados da Antiga Estação Ferroviária, localizados na Esplanada Ferroviária da Noroeste do Brasil – em Campo Grande – MS em um espaço funcional turístico, que serviria tanto para os moradores locais e para os visitantes, pode somar como uma forma de contribuição para valorização da história local bem como contribuir significativamente para o resgate da memória individual, social e coletiva de muitos sul-mato-grossenses e demais pessoas que viveram naquela época ou até mesmo pessoas que possuem algum tipo de interesse na área histórica e cultural da cidade.

As características existentes no complexo da Estação Ferroviária de Campo Grande podem ser classificadas no conceito de *Retrofit*, que segundo Moraes e Quelhas (2011, p.7):

(...) em sua forma original, é qualquer tipo de reforma, a renovação completa de uma edificação, uma intervenção a um patrimônio, ou seja, colocar o velho em forma de novo preservando seus valores estéticos e históricos originais, além de trabalhar com o conceito de sustentabilidade, na medida em que busca preservar os elementos que caracterizam a edificação ao invés de simplesmente descartá-los. (MORAES E QUELHAS, 2011, p.7).

Ao aplicar as afirmações anteriores ao local, é possível compreender que a Estação Ferroviária não passou por uma reforma, mas sim uma restauração, no qual se buscou o máximo a aproximação de suas características originais, e com isso a renovação do patrimônio histórico. A refuncionalização e valorização do espaço

poderiam ocorrer por meio da prática constante do reuso do espaço para fins turístico-culturais.

O turismo cultural é um dos segmentos existentes no turismo e poderá contribuir para a preservação e resgate dos valores culturais. Diante disso, o patrimônio, a cultura e a comunidade local serão seus principais atrativos.

A cultura aliada ao turismo pode ser um dos fatores determinantes na preservação do patrimônio e no fomento da atividade e o patrimônio merece uma atenção especial devido a sua importância no desenvolvimento do potencial turístico da cidade.

Existem as mais diversas motivações envolvidas para as pessoas praticarem o turismo, e tudo isso auxilia, muitas vezes até de forma indireta no desenvolvimento local, Portuguez (2004, p.3) afirma que:

Pensar o espaço turístico a partir das formas arquitetônicas antigas significa um esforço de interpretação do mundo vivido pelos grupos sociais que antecederam a vida moderna, o que desperta o interesse e a curiosidade dos turistas (PORTUGUEZ, 2004, p.3).

É interessante aqui ressaltar que a interação do visitante com os monumentos e cultura local, é um dos aspectos de interesse turístico que compõem a oferta do turismo cultural. Dias e Aguiar (2002, p.133) explicam que esta é:

(...) uma atividade de lazer educacional que contribui para aumentar a consciência do visitante e sua apreciação da cultura local em todos os seus aspectos - históricos, artísticos, etc. Além disso, é uma forma de Turismo que, entre outros objetivos, envolve a apreciação de monumentos e sítios históricos, contribuindo dessa forma para a manutenção e proteção do patrimônio cultural e natural da humanidade (DIAS E AGUIAR, 2002, p.133).

Pode-se perceber que por meio de atividades simples durante a prática do turismo é possível propagar informações importantes para os visitantes, que nem sempre estariam dispostos a aprenderem caso fosse de outra maneira mais formalizada.

Isso porque na implantação da atividade turística deve haver muito cuidado para não se impactar a cultura local da comunidade receptora, procurando trabalhar com ações que resgatem e preservem as suas manifestações culturais, não permitindo que os interesses econômicos de um determinado grupo de pessoas

descaracterizem o patrimônio cultural envolvido. Para Murta (2002 p.140), esses interesses “podem transformar os locais turísticos em meros cenários e as comunidades em museus performáticos de práticas patrimoniais”.

Assim como toda ação, seja ela no ramo do turismo ou não, deve existir um planejamento prévio, olhando a situação da localidade em que o segmento está inserido e avaliar o atrativo como um todo, para que haja o desenvolvimento de um turismo cultural com bases sustentáveis.

Diante disso infere-se que a sustentabilidade não está ligada somente ao meio ambiente de forma tangível e pode atuar diretamente na preservação do patrimônio cultural e com isso contribuir para a identidade local.

O fenômeno do turismo, além de ser uma atividade econômica e agregar valor ao turista de acordo com suas percepções, é uma das alternativas viáveis para a preservação cultural e a valorização do espaço. A inserção da comunidade local como protagonista para o desenvolvimento da atividade é de fundamental importância para garantir a manutenção do espaço, juntamente com a preservação da memória local e a identidade cultural, por meio dos valores e tradições. Segundo Oliveira (2011, p.206) “o envolvimento da comunidade é de fundamental importância para garantir a preservação da memória e identidade cultural”.

O que se pode destacar é que na comunidade estão os atores sociais envolvidos diretamente naquele meio, que acompanharam as mais diversas transformações ocorridas no local, e com isso criam relações de pertencimento. Sobre isso, Santos (1997, p.5) destaca que:

O espaço deve ser considerado como uma totalidade. O espaço não pode ser formado apenas pelas coisas, pelos objetos geográficos, naturais e artificiais, mas também deve ser considerada a sociedade. É no espaço que a vida se torna possível (SANTOS, 1997, p.5).

Nesse trecho, se adaptado à realidade do local tema deste estudo pode-se perceber que a área da Antiga Estação Ferroviária é formada não apenas pelo espaço físico em que está inserida e seu entorno, mas também pelos atores sociais, histórias e todas as questões intangíveis existentes por trás do espaço. Sobre essa perspectiva, Santos (1997, p.66) afirma ainda que:

Somente uma parte dos objetos geográficos não mais atende aos fins de quando foi construída. Assim, a paisagem é uma herança de muitos movimentos, já passados, o que levou Lênin a dizer que a grande cidade é uma herança do capitalismo, e veio para ficar,

devendo os planejadores do futuro, levar em conta essa realidade (SANTOS, 1997, p. 66).

A refuncionalização do espaço, proposta na qual está inserida a Estação Ferroviária pode agregar valores não só para o atrativo em si, mas também para a área que está inserida. Oliveira (2011, p.207) ressalta que:

(...) os núcleos da NOB poderiam fazer parte do roteiro de visitação das cidades e ainda ser locais de pesquisa, em decorrência de sua riqueza e importância no contexto arquitetônico, histórico e sociocultural dos municípios e da região. (...) Dessa maneira, o cenário turístico dos municípios ganharia mais um local de visitação para contar sua história e de sua gente, bem como se tornaria um ambiente para pesquisas que resgatem a compreensão da memória cultural de seu povo. (OLIVEIRA, 2011, p.207).

A proposta defendida pela autora de que os núcleos da NOB devem fazer parte de um roteiro alternativo de visitação turística vem a agregar muitos valores ao turismo local e a população, podendo assim ser adaptada e implementada também em outros municípios de Mato Grosso do Sul que fazem parte da rica trajetória de desenvolvimento e da cultura trazida pela Noroeste do Brasil ao Estado.

1.6 Procedimentos metodológicos

O presente estudo foi realizado em Campo Grande, capital do Estado de Mato Grosso do Sul. O objeto de pesquisa escolhido foi a Antiga Estação Ferroviária de Campo Grande, localizada na Vila dos Ferroviários.

A pesquisa pode ser considerada de caráter exploratório na forma bibliográfica. O levantamento das informações foi construído progressivamente e ocorreu mediante a coleta de dados em fontes primárias por meio de consultas bibliográficas e documentos como legislação, relatórios, artigos científicos, dissertações, teses, mapas, dados estatísticos e jornais. A essas se acrescentou fontes secundárias e terciárias como outras bibliografias pertinentes e específicas sobre o assunto, materiais audiovisuais, eventos, palestras e registros em arquivos para a coleta dos dados e observação *in-loco* direta e participante na Estação Ferroviária de Campo Grande que possibilitou a análise do espaço no qual a edificação está inserida e o levantamento do registro fotográfico de alguns elementos históricos sobre o Complexo da Antiga Ferrovia.

A metodologia utilizada para a pesquisa se baseou nos autores Denker e Gil. Nesse sentido, tomaram-se como norteadoras as seguintes afirmações de Denker (1999, p.124) “A pesquisa exploratória procura aprimorar ideias ou descobrir intuições. Caracteriza-se por possuir um planejamento flexível envolvendo em geral levantamento bibliográfico (...)”. E segundo Gil (2002, p.41) “Embora o planejamento da pesquisa exploratória seja bastante flexível, na maioria dos casos assume a forma de pesquisa bibliográfica ou de estudo de caso”.

O estudo exploratório é capaz de proporcionar maior envolvimento com a questão levantada como problema e nas construções de hipóteses, por meio da observação.

Os resultados do problema em condição de hipóteses surgem como resolução provisória do questionamento que tomam por base as observações e pesquisas realizadas em diversas fontes, entre outros aspectos. Conforme afirmações de Gil (2002, p.44) a pesquisa bibliográfica,

É desenvolvida com base em material já elaborado, constituído principalmente de livros e artigos científicos. Embora em quase todos os estudos seja exigido algum tipo de trabalho dessa natureza, há pesquisas desenvolvidas exclusivamente a partir de fontes bibliográficas. Boa parte dos estudos exploratórios pode ser definida como pesquisas bibliográficas. (GIL, 2002, p.44)

Na pesquisa com base no caráter exploratório, há o maior contato entre pesquisador e o objeto a ser estudado; a pesquisa em fontes primárias e secundárias vem com o objetivo de que se conheça melhor o objeto. De acordo com as afirmações citadas acima a realidade da pesquisa e as técnicas escolhidas foram uteis, pois possibilitaram o contato direto com o objeto a ser estudado e os sujeitos envolvidos no processo.

2 ANTECEDENTES DA FERROVIA: RETROSPECTO HISTÓRICO

O terceiro capítulo aborda a relação entre patrimônio, memória e cultura, desde suas fases iniciais e as transformações ocorridas até chegar à noção que se tem hoje sobre os termos, além dos principais órgãos de fomento ao patrimônio e cultura existentes no Brasil. Após a contextualização dos temas é abordado o turismo cultural e o turismo ferroviário como um de seus segmentos.

No Século XIX, por volta de 1825, as ferrovias surgem na Europa como estratégias comerciais na época da Revolução Industrial, ocorrida na Europa e Inglaterra com a transformação dos meios de produção. De acordo com a afirmação de Arruda (1998, p.9), “a Revolução Industrial foi uma das mais importantes entre todas as revoluções verificadas no decurso do processo histórico. Isto porque transformou radicalmente a história mundial”.

Além de beneficiar o comércio, as locomotivas diminuíram as distâncias, facilitaram o transporte em massa de forma eficiente e segura e contribuía para a ocupação e desenvolvimento de alguns territórios.

O engenheiro britânico Thomas Newcomen construiu, em 1712, uma máquina movida pelo vapor de água de uma caldeira que era aquecida com carvão. Apesar de primitiva, a máquina substituía o bombeamento manual ou por meio do sistema de baldes movidos por cavalos, usado para remover a água que se acumulava nos fundos das minas de carvão. Esse novo aparato auxiliou não somente a mineração, mas, mais tarde, serviria também para movimentar as locomotivas.

O engenheiro e mecânico escocês James Watt, ao estudar a máquina de Newcomen, notou que a criação perdia grandes quantidades de calor e adaptou a invenção com uma câmara de condensação separada para o motor a vapor; a partir desses ajustes, a máquina começou a ganhar espaço nas indústrias.

Com o crescimento das fábricas, fenômeno decorrente da Revolução Industrial, era preciso escoar as mercadorias. Assim, começaram a apoiar as invenções de George Stephenson, engenheiro inglês, que em 1814 apresenta a primeira locomotiva nominada blucher. Ela era destinada ao transporte dos materiais da mina e atingia a velocidade de seis quilômetros por hora, transportando até trinta

toneladas por carga. Essa locomotiva serviria de base para as outras que seriam construídas e futuramente lhe daria o título de inventor da locomotiva a vapor e construtor da primeira estrada de ferro.

Em 1829, George Stephenson foi chamado para executar a construção da linha férrea no trecho de Liverpool e Manchester. Nessa empreitada ele utilizou a locomotiva Rocket. Sobre esse momento, Silveira (2003, p.67-68), comenta:

(...) a “The Rocket” ou o “foguetete”, que transportava até 36 pessoas e tinha uma velocidade média de 40 Km/h. A locomotiva “o foguetete”, percorreu, nesse mesmo ano, uma distância de 15 km, entre Liverpool e Manchester (SILVEIRA, 2003, p.67-68).

Mais tarde, George associa-se a seu filho Robert, e juntos fundam a primeira fábrica de locomotivas do mundo. Já na segunda metade do século XIX, a locomotiva ganhava espaços na Europa e América do Norte – as áreas de maior concentração de estradas de ferro. Silveira (2003, p.66) menciona que “surgem na Inglaterra as estradas de ferro, facilitando o desdobramento dos transportes e permitindo ao país realizar uma acumulação extensiva, saindo em busca de novos mercados”.

As ferrovias desenvolveram um importante papel no transporte de pessoas, matéria prima, escoamento da produção e no transporte de maior número de mercadorias por um tempo menor e se tornaram sinônimos de modernidade e progresso, pois diminuía distâncias, facilitavam as comunicações, interligando os países, ocupando e desenvolvendo regiões através do comércio, além de promover inter-relações culturais, sociais e econômicas.

Com o passar dos anos e a facilidade das locomotivas a diesel, as locomotivas a vapor não atendiam mais aos anseios dos novos tempos e com isso foram perdendo espaço. A Enciclopédia Delta Universal (1985) cita os motivos da substituição das locomotivas a vapor pelas locomotivas movidas a diesel, dentre eles estão:

- a) necessidade de vigilância permanente, especialmente para manter aceso o fogo na fornalha;
- b) transcorre algum tempo para acender o fogo e aquecer a caldeira para produção do vapor;
- c) não mantêm a mesma velocidade média das locomotivas diesel ou elétricas;

- d) não têm boa eficiência de combustível, precisando queimar grande quantidade de combustível para produzir energia;
- e) pequena parte do calor produzido é usado para mover a locomotiva.
- f) grande parte do calor produzido não é aproveitada. (ENCICLOPÉDIA DELTA UNIVERSAL, 1985).

Aliado a esses fatores também estava o grande consumo de lenha, servindo como combustível fornecedor de energia responsável pelos deslocamentos das locomotivas a vapor.

Como se observa, a ferrovia está ligada diretamente a Revolução Industrial ocorrida na Europa nos séculos XVIII e XIX e que se estendeu por todo o mundo gerando novas e profundas transformações econômicas e sociais.

2.1 A evolução férrea no Brasil: um breve histórico

No Brasil, antes da chegada da ferrovia, a comunicação era de difícil execução, devido às longas distâncias. Por causa disso, o acesso às informações se dava exclusivamente por via fluvial. Por volta de 1828, porém, o Governo Imperial autoriza por carta de lei a construção e exploração de estradas de ferro.

O propósito era a interligação das diversas regiões do país. Nesse contexto, o governo imperial efetuou a consolidação da Lei n.º 101, a concessão no período de 40 anos para as empresas interessadas em construir estradas de ferro que interligassem o Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia.

A proposta não despertou interesse dos investidores e a ideia acabou fracassando. Mais tarde, notou-se que a ligação dos caminhos por terra não eram muito satisfatórios devido à longa distância e às más condições da estrada de terra, a qual podia levar até meses para haver o deslocamento pretendido, se mostrando ineficazes. As dificuldades também eram encontradas no transporte de mercadorias que eram carregadas pelos escravos ou animais.

Com a esperança de progresso, atendendo a interesses políticos e econômicos (defesa e proteção das fronteiras e facilitar o escoamento da produção até os portos de exportação, por exemplo), a ferrovia surge no Brasil em 30 de abril de 1854. Conforme ressalta Oliveira Neto (2005, p.93), “esse projeto balizado em

uma ideia de ‘modernização conservadora’, procurava viabilizar o Brasil no cenário internacional como um ator-não subalterno”.

A primeira seção da Estrada de Ferro Mauá foi criada por Irineu Evangelista de Souza devido aos serviços prestados a pátria. Nascido em Arroio Grande, município localizado no Rio Grande do Sul, posteriormente Irineu ficou conhecido como Barão de Mauá. O Barão de Mauá tinha conhecimento na indústria naval e foi um importante empresário industrial, banqueiro, político e diplomata do século XIX.

A concessão da implantação da estrada de ferro no país foi dada por D. Pedro II no governo imperial. O percurso inicial tinha 14,5 km de trecho que ficava entre a Baía de Guanabara a Serra de Petrópolis no Rio de Janeiro.

Depois da capital fluminense, foi a vez da ferrovia ser implantada em São Paulo, auxiliando no transporte do café. Após ser introduzida à região sudeste, a estrada de ferro passou a ser constituída também em outras regiões do país. Foi um período de fomento e integração de vários estados por meio das ferrovias brasileiras. A Revista dossiê ferrovias (2011, p.29) afirma que:

A possibilidade de expansão do mercado internacional do café exigia a ocupação de novas áreas e uma produção cada vez maior do produto. A precariedade dos transportes por tropas representava um ponto de estrangulamento no processo de crescimento da produção agrária no país. A cultura do café se distanciava cada vez mais dos portos de exportação e sua expansão exigia meios para escoar a produção (REVISTA DOSSIÊ FERROVIAS, 2011, p.29)

Como fenômeno de modernidade transformador no Brasil na época do império, a estrada de ferro surge provocando melhorias no comércio e desenvolvendo aglomerações, que mais tarde se tornariam municípios influenciados pela cultura vinda com as estradas de ferro, e grandes transformações urbanas, inclusive no até então Mato Grosso uno. Sobre essas questões, Ghirardello (2002, p.18) constata que:

(...) diversas províncias terão penosas ligações com a capital; Mato Grosso será uma delas. Essa longínqua região, pela contiguidade e facilidade de deslocamento através dos rios Paraguai e Prata, estabeleceu relações comerciais diretas com as nações cisplatinas, causando séria preocupação ao poder central. (GHIRARDELLO, 2002, p.18)

Apesar de ser um fenômeno transformador capaz de solucionar o isolamento de regiões com o resto do país, havia muitas dificuldades para implantação da ferrovia no Brasil, e como forma de atração de investimentos, o governo cria um sistema de concessões, fortalecendo a lei n.º 641, de 1852 que dava isenções a empresas nacionais e estrangeiras e garantia de juros sobre o capital investido nas ferrovias do país. Sobre isso, Mattos (1974, p. 49) pontua que:

A lei n. 641 foi uma resposta às novas condições econômicas internas e externas que exigiam a melhoria das comunicações terrestres. A legislação estabelecia concessões e favores sólidos para as companhias ferroviárias com objetivo de atrair capitais nacionais e estrangeiros para o setor, tais como privilégios de exploração da zona cortada pelas linhas e garantia de juros acima de 5% ao ano para os investimentos ferroviários. (MATTOS, 1974, p. 49).

Essas ações de incentivos se tornaram características da política de infraestrutura existente do período imperial. Nesse clima de euforia ferroviária, muitas companhias privadas foram formadas com capitais nacionais, estrangeiros ou mistos, pois segundo Roná (2002, p.96):

Elas recebiam concessões governamentais para construir trechos muitas vezes completamente dissociados da malha ferroviária em formação. (...) originou um grave problema das ferrovias brasileiras: a diferença de bitolas, o que impediu, e ainda impede a unificação ferroviária do país. (RONÁ, 2002, p.96).

Os incentivos além de fazer entrar capital no país, incentivava a exportação, com isso as primeiras ferrovias possuíam localizações estratégicas com interligação facilitada para o escoamento da produção agrícola e mineração nos grandes centros de produção e os portos.

Com a proclamação da República houve a expansão nas linhas construídas, posteriormente foi realizado um dos planos de viação mais importantes, onde foram elaboradas diretrizes para a malha ferroviária brasileira. O governo passa a ser protagonista desse novo processo e linhas estratégicas são implantadas para a defesa de territórios fronteiriços.

Em 1922, ano do centenário de independência do Brasil, o país já contava sistema ferroviário de aproximadamente, 29.000 km de extensão e cerca de 2.000 locomotivas a vapor e 30.000 vagões em tráfego;

Entre 1940 e 1950 houve um grande investimento do governo federal brasileiro nas rodovias e prioritariamente na indústria automobilística, justificado como um atalho para o crescimento econômico e com isso a queda no transporte ferroviário de passageiros que passaram a utilizar automóveis e ônibus. Roná, (2002, p.103) reitera ainda que:

O Brasil literalmente saiu dos trilhos e abandonou o transporte ferroviário. O setor iniciava assim um longo período de crise até seu completo sucateamento. A decadência das estradas de ferro e o *boom* rodoviário que se iniciava no país estavam diretamente vinculados às mudanças internas e externas da economia. (RONÁ, 2002, p.103).

Em 1952 houve uma grande dificuldade econômica nas linhas férreas administradas pelo governo, quando Álvaro Pereira de Sousa Lima, então ministro de Estado dos negócios da viação e obras públicas encaminha ao até então presidente Getúlio Vargas, um documento referente à situação do momento, conforme relata o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional - IPHAN (2017), “medidas drásticas em relação à melindrosa situação financeira das estradas de ferro, com a constituição, o mais breve possível, da Rede Ferroviária Federal S. A”.

Posteriormente Vargas assina a lei 3.115 de 16 de março de 1957 que prevê a criação da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA, com o patrimônio férreo de 18 empresas, a RFFSA atinge quatro, das cinco regiões geográficas existentes do Brasil, operando em 80% das linhas ferroviárias.

Após 1995 com o Programa Nacional de Desestatização, criado em 1992, que previa a transferência inicial das ferrovias federais a iniciativa privada, é iniciado os leilões dos 25.999 km da malha ferroviária pertencentes à RFFSA. A transferência das ferrovias para a iniciativa privada era prevista por 30 anos, sendo esses prorrogáveis por mais 30.

Após três anos devido ao processo de privatização, a RFFSA é extinta e os trens começaram a ser usados mais para o transporte de cargas, depois foram perdendo espaço para os caminhões, ocasionando a falta de manutenção dos trilhos existentes na ferrovia.

O capital através dos investimentos financeiros eram aplicados quando as estradas de ferro estavam em ascensão e geravam lucro, a partir do momento de

decadência, as estradas eram estatizadas. O Brasil possui mais de 29.000 km de malha ferroviária e funcionaria como meio de transporte ideal devido a sua área geográfica e seu extenso território, além de ser formada por terrenos baixos e relativamente planos.

Atualmente as ferrovias brasileiras são administradas por três grandes grupos: Vale e Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, na área de mineração e siderurgia. A Vale controla os trechos de acesso aos principais portos do Brasil, a CNS, juntamente com outras empresas de logística faz os trechos RJ-SP-MG e atua nos estados do MA, PI, CE, RN. Já a América Latina Logística – ALL abrange os estados de RS, SC, PR, SP, MT, MS e regiões da Argentina.

A figura 2 apresenta dados sobre a malha ferroviária brasileira:

Figura 2: Extensão da malha ferroviária em km

OPERADORAS	BITOLA			Total
	Larga	Métrica	Mista	
NOVOESTE – Ferrovias Novoeste S. A.		1.942		1.942
FCA – Ferrovias Centro-Atlântica S. A.		7.885	208	8093
MRS – MRS Logística S.A.	1.632		42	1.674
FTC – Ferrovias Tereza Cristina S.A.		164		164
ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.		7214	11	7225
FERROESTE / FERROPAR		248		248
EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas		905		905
EFC – Estrada de Ferro Carajás	892			892
CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste S.A.		4220	18	4238
FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.	1.513	241	275	2029
FERRONORTE – Ferrovias Norte do Brasil	504			504
VALEC / Estrada de Ferro Norte Sul	311			311
Subtotal	4.852	22.819	554	29.370
Trombetas/Jari/Corcovado/Supervia/Campos do Jordão		374		374
Amapá/CBTU/CPTM/Trensurb		715		715
Subtotal	-	1.089	-	1.089
TOTAL	4.852	23.908	554	29.314

Fonte: Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, 2006

2.2 A Guerra da Tríplice Aliança e sua relação com a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – CEFNOB

A estrada de ferro foi um grande evento da modernidade advinda da era industrial. A área extensa do até então Estado do Mato Grosso tinha acesso facilitado através dos rios Paraguai e Prata, mesmo com isso ainda havia algumas dificuldades na logística do transporte.

A guerra da Tríplice Aliança foi um conflito armado que envolveu o Estado. Foi o conflito mais longo (1864 a 1870) e um dos fatores que levaram à chegada da estrada de ferro na região. Sobre isso, Queiroz (1997, p.30) destaca que:

A necessidade de agilidade de mobilização era devido aos meios de transportes que eram muito demorados e os mais utilizados eram os terrestres e fluviais, sendo que o fluvial era o caminho das monções, o mesmo estabelecido através da descoberta do ouro em Cuiabá, na segunda década do século XVII, e o terrestre era feito através de Goiás (QUEIROZ, 1997, p.30).

Na época do conflito, uma das estratégias foi proibir as navegações que eram feitas por meio do rio Paraguai no lado brasileiro. Durante esse tempo o Estado do Mato Grosso ficou isolado e sem comunicação com o resto do país, motivos esses que levaram a várias discussões políticas na época com o intuito de ligar a região com o resto do Brasil por via férrea.

Desde 1851 já havia algumas discussões sobre um meio de transportes que possibilitasse com mais rapidez o contato com o Estado do Mato Grosso, mas só em 1890, após a Proclamação da República é formada a comissão geral para organizar os trabalhos dos engenheiros que mais tarde daria origem a CEFNB.

Assim projetaram como prioridade 36 ferrovias, entre essas o Estado de Mato Grosso estava inserido na criação do trecho Uberaba (MG) - Coxim (MT). Dentre as propostas, Ghirardello (2002, p.21) apresenta abaixo três aspectos que foram inovadores para aquele período:

- Ligação de zonas com potencial econômico aos principais portos do país;
- Favorecimento à continuidade dos traçados ferroviários existentes, pois a década de 1880 é pródiga na construção e ampliação de linhas, possibilitando o aproveitamento delas;

- Forte sentido estratégico, induzindo a ocupação econômica e colonização às fronteiras com Uruguai, Paraguai, Argentina e Bolívia, prevendo, inclusive, a continuidade desses troncos em direção ao Pacífico. (GHIRARDELLO, 2002, p.21)

Apesar das propostas, esse plano não foi viabilizado, mas influenciou o governo a decidir o decreto de n.862, de 16 de outubro de 1890. Totalizando assim mais de 16 projetos de traçado até o final. Conforme relatos de Paiva (1913, p.317) afirmando que:

O decreto oferecia a concessão para uma estrada de ferro que partiria de Uberaba – Minas Gerais, com destino a Coxim – Mato Grosso, mais tarde esse traçado seria alterado, dando origem ao traçado existente hoje da Noroeste do Brasil. (PAIVA, 1913, p.317).

Apesar dos diversos projetos, somente dois deles atendiam as demandas necessárias para aquela época, um deles era o projeto de Emílio Schnoor, um engenheiro francês que mais tarde daria início a chegada da estrada de ferro no Estado de Mato Grosso.

Em janeiro de 1894 foi aprovado definitivamente o plano de origem do então proposto traçado da linha, mas o banco União de São Paulo, que tinha a concessão não iniciou as obras, fazendo assim surgir novos decretos até o ano de 1905.

Depois de algumas considerações, ficou constatado que a região de Bauru seria o novo ponto de partida inicial da estrada de ferro. Assim, em 1905 inicia-se a construção da ferrovia de Bauru até Itapura, as duas cidades localizadas em São Paulo. Oliveira Neto (2005, p.88) aponta que:

Deve ser levada em consideração, também, a deliberação que o Clube de Engenharia tomou, em outubro de 1904, indicando ao governo como “problema nacional inadiável” a construção de um caminho de ferro “ligando São Paulo ao Oeste brasileiro que possibilitasse encaminhar o Brasil o comércio do norte do Paraguai e do Sudoeste da Bolívia” (OLIVEIRA NETO, 2005, p.88).

Ainda com muitas discussões sobre o traçado da linha, o engenheiro Emílio Schnoor, publica o “Memorial do projeto de estrada de ferro até o Estado do Mato Grosso e fronteira da Bolívia”, trabalho onde o engenheiro apresentava observações feitas a partir dos vários trechos propostos referentes ao caminho da ferrovia.

No referido projeto se definia que o trajeto deveria nascer em São Paulo dos Agudos em direção a Itapura, Miranda e Rio Paraguai, através desse trajeto, Schnoor e sua comissão formada por técnicos da área de engenharia, realizaram um apontamento onde listou doze justificativas e viabilidades, sendo citadas abaixo por Ghirardello (2002, p.26) aquelas de maior relevância,

1º – Alternativa em caso de guerra, ou de grande trafego, de ter duas linhas férreas independentes, entre seu ponto inicial em São Paulo dos Agudos, e São Paulo, que já tem linha dupla de São Paulo a Santos;

2º – Desenvolvimento seguro de 468 Km de região feracíssima e coberta de matas entre São Paulo dos Agudos a Itapura, no Estado de São Paulo;

3º – Utilização de enorme força hidráulica, superior, talvez a 200.000 cavalos, das cachoeiras de Itapura e Urubupungá, junto às quais passará a estrada...

4º – Atravessando os formosos Campos da Vacária que alimentam milhões de cabeças de gado, desenvolverá toda a zona sul de Matto-Grosso em 843 Km, de leste a oeste por outro tanto de sul a norte, em vista não só da estrada como da concentração em Itapura de toda navegação do Rio Paraná ao sul e ao norte do Urubupungá, em mais de 1.000 Kilometros;

5º – A captação da barranca do Rio Paraguay de toda navegação hydrographica do estado de Matto-Grosso, na parte sul do divisor de água entre o amazonas e o Rio da Prata. A estação da estrada de ferro projectada no Rio Paraguay fará, se nos permittem a expressão, o effeito de uma gigantesca torneira, desviando para o Rio e Santos a corrente comercial de Matto-Grosso e Bolívia, que agora se dirige à Buenos Aires;

6º – A importância política de facilitar a ligação internacional da Bolívia com o Atlântico, por uma linha férrea de Huanchaca ao Rio Paraguay, ao ponto fronteiro á nossa estação terminal nesse ponto, ligação que será a mais curta possível e que se nos a figura de grande actualidade política;

7º – A incontestável situação estratégica da estrada de ferro projectada, permitindo levar tropas e munições de guerra, no tempo mais curto e pelo menor custo, ao Rio Paraguay e a Corumbá, protegendo tanto a fronteira Boliviana como a Paraguaya, e estando protegida pela sua distancia á Paraguaya contra o perigo de ser cortada por surpresa, e a vantagem da ligação immediata a Corumbá e ao Arsenal do Ladadrio, podendo estabelecer-se campos entrincheirados onde fôr necessário, ao longo da linha. (SCHNOOR, 1908, p.4-5, apud GHIRARDELLO, 2002, p.26).

As justificativas foram pautadas nas dificuldades advindas da Guerra do Paraguai e as estratégias de defesa que não foram utilizadas e que poderiam ser viáveis por meio da proposta de traçado estrada de ferro caso ocorresse um novo

conflito. Também traria viabilidades econômicas, com o desenvolvimento das regiões que margeariam a ferrovia.

O projeto proposto por Schnoor que conforme se pode ver no mapa abaixo, ganhou força e além do clube de engenharia teve o apoio de diversas personalidades importantes da época, entre as personalidades estava o geólogo americano Orville Adalberty Derby, considerado a maior autoridade em ciências geológicas.

Na figura 3 observa-se o mapa traçado pelo engenheiro Schnoor.

Figura 3: Esquema das linhas



Fonte: ARCA

Houve a alteração no projeto que anteriormente seguiria para Cuiabá, o trecho já vinha sendo construído e com a mudança passaria em Campo Grande e seguiria para Corumbá rumo à fronteira boliviana. Assim no final de 1907 e começo de 1908 Schnoor segue juntamente com sua equipe para reconhecimento do restante da área e fazer algumas correções no projeto. Relatos de Oliveira Neto (2005, p.96) evidenciavam que:

O novo destino final a ser alcançado pela ferrovia trazia objetivos outros tão ou mais importantes daquele estratégico de ocupação anteriormente apontado. Ela passaria por uma região, embora também muito pouco povoada, mas já com algum reconhecimento como produtora de gado, o que levaria inevitavelmente, ao abastecimento do mercado consumidor de carne, em São Paulo e Rio de Janeiro, de forma mais rápida e barata. (OLIVEIRA NETO, 2005, p.96)

Após muitos planos de viabilidade, a estrada finalmente seria construída para atender os anseios políticos e econômicos, servindo de ligação ao então Estado do

Posteriormente, em outubro do mesmo ano, os trilhos que vinham de Bauru e os trilhos que vinham de Porto Esperança se encontraram próximo a Campo Grande. Fato esse que deu origem ao nome da estação, que ficou conhecida como Estação de Ligação. Como define Menecozi (2012, p.164),

A inauguração oficial, porém ocorreu após um mês e meio, em 14 de outubro de 1914, em Campo Grande, o evento teve por grandiosidade da obra, cobertura de correspondentes internacionais e brasileiros (...) (MENEZOZI, 2012, p.164).

E só então depois de muitos anos em 19 de abril 1953 foi realizada a entrega do trecho Ponta Porã – Campo Grande.

2.3 A formação de Campo Grande e a chegada da ferrovia

Campo Grande é conhecida como cidade morena devido à coloração escura de sua terra. Atualmente possui cerca de 863.982 habitantes, conforme o censo demográfico estimado de 2016. (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE, 2017).

O município do antigo Estado do Mato Grosso uno surge em 1872 quando o seu fundador José Antônio Pereira, sai de Minas Gerais sem a família em busca dos campos de pastagens nativas e águas cristalinas e se instalou onde hoje se localizam os córregos Prosa e Segredo. Após se estabelecer em suas terras, em 1875 o fundador retorna a Minas Gerais para buscar a família e chega em Campo Grande acompanhado de 61 pessoas distribuídas em 11 carros de boi, cavalos e gado. Naquela época o chamado Arraial de Santo Antônio de Campo Grande cresceu rapidamente, com localização estratégica que interligava grandes vias que dão acesso a áreas mais distantes do Estado e ligação entre São Paulo, Paraná, Goiás e Minas Gerais. A localidade atraía muitos viajantes e comerciantes que por aqui passavam.

Em 1889, devido ao rápido crescimento populacional, Campo Grande passa a ser município, desmembrando-se de Nioaque. Medeiros e Cunha (1999, p.274) evidenciam que:

Nascido como pouso de boiadeiros, o Arraial de Santo Antônio de Campo Grande, fundado em 1872, cresceu rapidamente. Em 1889, a Lei Estadual nº 792 transformou o lugarejo no Distrito de Paz de Campo Grande, pertencente à Comarca de Nioaque. Emancipando

de Nioaque, em 26 de agosto de 1899, foi elevado à categoria de cidade pela Lei no 772, de 16 de julho de 1918 (MEDEIROS; CUNHA,1999, p.274).

Com as transformações ocorridas na cidade e o seu constante crescimento populacional, em 30 de janeiro de 1905 é instituído um Código de Posturas em Campo Grande, documento esse que ficou vigente até 1911 e regulamentava as condutas de higiene, limpeza e ordenamento existentes nas áreas públicas. O objetivo do documento era de induzir a população aos comportamentos urbanos elitistas existentes nos grandes centros com maior desenvolvimento. Oliveira Neto (2005, p. 79) infere que “com ele, tentava-se normatizar os novos padrões de condutas sociais que estavam sendo experimentados pelos habitantes do lugar”.

Era visível a influência que outras localidades exerciam na construção do espaço em Campo Grande, sobretudo aspectos euro centristas, quando em 1913 é elaborado um programa de arborização para o centro, que previa o plantio de árvores europeias, como magnólias e carvalhos. As mudas foram adquiridas junto ao Ministério da Agricultura localizado no Rio de Janeiro. Oliveira Neto (2005, p.110) aponta que:

Ao tentar introduzir em Campo Grande uma arborização com espécies típicas do continente europeu, fica claro que aquela elite buscava, também, fazer assimilar, tanto no seu próprio meio, quanto nos habitantes da cidade, uma mentalidade diferenciada que deveria ter nas cidades europeias, o ideal de paisagem, urbana, a ser reproduzida no local. Por outro lado, ela buscava, também, um maior controle sobre a população. (OLIVEIRA NETO, 2005, P.110)

No ano seguinte, em 1906, a Câmara Municipal contratou Emílio Garcia Barbosa, um profissional de agrimensura para executar um projeto de arruamento no vilarejo por consequência do Código de Posturas que previa a ação, mas no fim os planos não foram viabilizados e ficaram só no papel.

No mesmo ano o francês Emílio Schnoor já estava no Brasil e foi o primeiro engenheiro a visitar em Campo Grande, é ele a quem é atribuída a responsabilidade pela chegada da ferrovia na cidade, após a sua chegada, ele realiza alguns estudos de reconhecimento do local e logo depois é dado início a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil no trecho de Campo Grande. Na visão de Machado (2008, p. 66),

(...) foi desta forma que Emílio Schnoor consolidou o novo traçado, que em lugar de tomar o rumo de Cuiabá seguiu para Corumbá, em demanda da Bolívia, e, por decisão de Schnoor, iria passar também por Campo Grande (MACHADO, 2008, p. 66).

Antes de Campo Grande, Schnoor já havia auxiliado na construção de ferrovias no Sul do país, Alagoas, Argentina e grandes obras em São Paulo. Com a notícia da ferrovia começam a chegar os primeiros comerciantes das mais diversas partes Brasil e do mundo.

Já em 1909, com o constante crescimento populacional de Campo Grande foi preciso voltar ao planejar a organização da cidade, já que o projeto de arruamento não havia sido executado em 1906.

A pedido municipal a cidade ganha um traçado urbanístico que seguia os interesses da ferrovia e foi elaborado por Nilo Javary Barém, formado em agronomia e perito em agrimensura. Assim o traçado foi feito em direção aos pontos cardeais e ortogonais, as quadras foram dispostas em formato de xadrez, com ruas e avenidas mais largas e arborizadas. Machado (2008, p. 127) frisa que,

Depois que elaborou a primeira planta foi que começou o crescimento de Campo Grande, obedecendo a um traçado inteligente, organizado, funcional, dentro dos parâmetros urbanísticos das cidades modernas, com ruas largas, bem direcionadas, que fizeram de Campo Grande a bela cidade de tantas vezes elogiada por semelhantes predicados (MACHADO, 2008, p. 127).

Nessa época surgiram as ruas 26 de agosto, 7 de setembro, 15 de novembro, Afonso Pena e a Praça Ary Coelho, conforme ilustra a figura abaixo.

Figura 5: Planta do arruamento de Campo Grande em 1909 (onde se lê Rua Afonso Pena é a atual Rua 26 de Agosto e onde se lê Avenida Marechal Hermes é a atual Avenida Afonso Pena).



Fonte: ARCA, 1909.

Mais tarde, em 1930, surgiu a Rua 26 de agosto que era considerada a rua principal, a mesma perderia sua importância para a Rua 14 de julho, devido à proximidade com a estação ferroviária. Em outra obra Machado (1991, p.13) traz relatos sobre como a Rua 14 de julho passou a ser a rua principal e destaca que,

Com o advento da Estrada de Ferro Noroeste e a localização de sua gare ao norte da cidade, a rua passou a ser mais comprida de todas as existentes e era caminho para a estação, por onde trafegavam os carros de praça, puxados a cavalos e perambulavam os pedestres, que se divertiam com o movimento da chegada dos trens, numa vila de poucas distrações. Fácil entender que os comerciantes passaram a preferir esse logradouro para a instalação de suas lojas (MACHADO, 1991, p.13).

Antes da 14 de Julho se tornar a rua principal devido à ferrovia, a história se inicia quando o governo precisava de mão de obra para a construção de uma estrada de ferro que partiria de Porto Esperança, distrito de Corumbá, na região do Pantanal.

Na mesma época, o Japão vivia uma grande crise econômica que fez com que muitas pessoas deixassem o país e embarcaram para o Brasil em busca de melhores oportunidades. Ao chegar, encontraram trabalho nas lavouras de café, mas era época de baixa colheita, e já no primeiro ano de trabalho muitos não se adaptaram. Também, com a pouca remuneração recebida, se viram sem condições de retornar ao Japão, conforme afirma Oliveira Neto (2005, p.99), “alguns imigrantes japoneses encontraram na construção da nova ferrovia outra atividade, desvinculada da cafeicultura”.

A notícia da construção da estrada de ferro rapidamente chegou até as lavouras de café e com a esperança de relações econômicas fortalecidas pela ferrovia muitos fugiram em busca de uma nova oportunidade, com isso a localidade começou a receber um grande número de japoneses que aqui se instalaram. Sobre esse acontecimento Oliveira Neto (2005, p.99) revela que:

Eles chegaram a Campo Grande com a frente de trabalho proveniente de Bauru e por terem tradição em lavouras, aqui se estabeleceram, formando o que se constituiria mais tarde no cinturão verde da cidade (OLIVEIRA NETO, 2005, p.99).

Outros povos que exerceram influência na cultura campo-grandense nessa época foram os árabes sobre esses, Oliveira Neto (2005, p.100) pontua que:

(...) chegaram até a vila proveniente de Corumbá, essa transferência deu-se na medida em que a função de entreposto comercial exercida por aquele porto foi se deslocando para Campo Grande. Como aqueles imigrantes eram, na sua maioria comerciante, eles se sentiram estimulados a mudar para o local que apresentava maiores vantagens no desenvolvimento de suas atividades, fazendo junto consigo a migração de capitais (OLIVEIRA NETO, 2005, p.100).

Em 1914 Campo Grande se torna um importante entreposto comercial devido o advento da ferrovia e a expansão das relações capitalistas. Assim em 14 de outubro de 1914 a estrada de ferro chega oficialmente a Campo Grande no intuito de facilitar a ligação através dos oceanos Atlântico e Pacífico (Brasil e Chile) e teve um papel importante não somente na região de Campo Grande, mas também em todo o Estado do Mato Grosso do Sul e até outras regiões do Brasil. Conforme a figura 7, datada na época de 1920 nota-se que na chegada da Maria fumaça em 1914, Campo Grande ainda era uma pequena vila.

Figura 6: Maria fumaça da CEFNOB em Campo Grande.



FONTE: ARCA, 1920.

No século XIX, o trem foi responsável pelo fomento de cidades que estavam à margem da ferrovia e a formação de núcleos urbanos que se tornaram grandes municípios. Azevedo (1950, p. 83) retrata em suas obras as transformações ocorridas naquela época ao ressaltar que:

Para se ter uma ideia do impulso que tomou, em um quarto de século, de 1914 a 1940, o povoamento dessas regiões, bastará observar que a população dos quatro municípios, de Três Lagoas (15.378 hab.), Campo Grande (49.629), Aquidauana (20.949) e Miranda (14.126) ascendeu, nesse período, a mais de cem mil

habitantes ou mais do quántuplo da população estimada antes da construção da estrada de ferro (AZEVEDO, 1950, p. 83).

A ferrovia foi um fenômeno transformador para aquela época, não só para Campo Grande que junto com Aquidauana formavam as principais fontes de comércio do estado, além de diminuir as distancias geográficas, a estrada de ferro despertava a esperança de mudança e desenvolvimento por onde passava, trazendo a modernização, a organização e o reordenamento do espaço. Azevedo (1950, p. 91) ainda chama atenção para:

(...) o valor estratégico de uma estrada de ferro não se mede apenas pela sua capacidade de transporte de tropas e de seu abastecimento, mas pela função civilizadora (econômica, comercial, política e cultural) que exerce, transformando as regiões percorridas que, de terras de ninguém, *no man's lands*, desertas ou quase desabitadas, passaram a ser poderosos centros de produção agrícola e industrial. É que, não apenas os caminhos em si mesmos, mas povoamento, produção e circulação constituem elementos essenciais de defesa das fronteiras de um país (AZEVEDO, 1950, p. 91).

As locomotivas não traziam passageiros ou cargas apenas, mas o êxodo rural e também novos povos de outras nacionalidades, informações, modernidade, novas formas de organização do espaço, novas culturas e novos hábitos que mais tarde se tornaram aspectos para a formação da identidade de Campo Grande. Sobre esse cenário, Arruda (2009, p.72) pontua que foi:

A partir da inauguração da ferrovia Noroeste do Brasil chegam os construtores. Eles trouxeram a experiência construtiva e a técnica de erguer fachadas adornadas com elementos da arquitetura clássica (ARRUDA, 2009, p.72).

As construções também ganhavam um novo padrão de engenharia e arquitetura, as edificações rústicas feitas com barro são substituídas por alvenaria, elo que ligava a São Paulo, de lá vinham os materiais de construção, atraindo a migração dos construtores espanhóis, italianos e portugueses. Azevedo (1950, p. 83) deduz que:

Em pouco mais de 25 anos, sua população ascendeu de cerca de 7.000 habitantes em 1914 a 49.629, em 1940; e mais ainda do que a paisagem urbana, em que se erguem, sem, no entanto, dominá-la, numerosas casas confortáveis e prédios de cinco andares, se transfigurou a sociedade que lhe empresta, pelos seus hábitos,

alguns dos aspectos mais amáveis das cidades modernas (AZEVEDO, 1950, p. 83).

A migração dos novos povos contribuiu para o crescimento populacional do então vilarejo, que no início tinha cerca de cinco mil habitantes e por volta de 200 casas, pois segundo Arruda (1995, p. 30,31),

A ferrovia aparece como fecundadora do desenvolvimento da cidade, na constituição de sua importância político-econômica nos anos seguintes. Teria ocorrido então, uma espécie de ruptura. Antes da estrada de ferro, Campo Grande não passava de uma pequena aglomeração de pessoas, perdida no “sertão” e encoberta pela poeira da história. Depois, eis a cidade surgida do limbo, e já como promissor núcleo urbano centro-comercial econômico e político, estratégico para a circulação de mercadorias e ao processo de acumulação do capital monopolista (ARRUDA, 1995, p. 30,31).

Os núcleos residenciais com pessoas vindas de diversas partes foram se formando a partir da necessidade de funcionamento da linha férrea. Nesse contexto Congro (2003, p.38) reforça que:

Grande e operosa é a população estrangeira, destacando-se as colônias síria, italiana e portuguesa, que se dedicam ao seu intenso comércio, e a japonesa, vinda empregada na construção da ferrovia e agora dedicada, nas redondezas da cidade, à pequena agricultura, abastecendo diariamente o mercado consumidor (CONGRO, 2003, p. 38).

Há uma simbiose muito forte no que diz respeito à imigração japonesa em Campo Grande e a Estrada de Ferro. Segundo a Associação Nipo-Brasileira, o Estado de Mato Grosso do Sul é atualmente a terceira maior concentração de nikkeis no Brasil e cerca de 10% da população de Campo Grande são de origem japonesa ou descendentes de japoneses.

Além dos japoneses, paraguaios, espanhóis, portugueses e italianos, a cidade também foi fator de atração para árabes, libaneses, sírios, armênios e turcos que futuramente se destacariam no comércio local. Na figura 8, é constata-se o trem como principal meio de transporte utilizado para os deslocamentos partindo de Campo Grande.

Figura 7: Passageiros aguardando o trem em Campo Grande



Fonte: autor desconhecido, 1980.

2.4 A criação da RFFSA

A Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA, criada pela lei nº3.115, surge em 16 de março de 1957, resultante da junção de 18 estradas de ferro pertencentes à união, com atuação em 18 Estados, sua finalidade era de explorar e administrar os interesses do transporte ferroviário, totalizando assim 73% da malha ferroviária distribuídas pelo território nacional nas regiões Nordeste, Sudeste, Centro-Oeste e Sul. Nas palavras de Vieira (2002, p.98), a criação da RFFSA,

Teve como objetivo maior vencer os graves problemas após implantação das ferrovias no país, até então geridas por grupos privados internacionais que não tiveram competência para a sua gerencia. Sua criação visou superar a fragmentação do sistema, assegurando a uniformização e a sistematização, capaz de torna lá em um fator essencial a integração, desenvolvimento e soberania nacional (VIEIRA, 2002, P.98).

As empresas ferroviárias integradas a RFFSA eram: Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, Estrada de Ferro de Bragança, Ferrovia São Luiz-Teresina, Estrada de Ferro Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Estrada de Ferro Mossoró-Sousa Estrada de Ferro Sampaio Correia, Rede Ferroviária do Nordeste, Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro, Estrada de Ferro Bahia-Minas, Estrada de Ferro Leopoldina, Estrada de Ferro Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Estrada de Ferro Goiás, Estrada de Ferro Santos a Jundiáí, Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina.

Após algum tempo, em 1969, as ferrovias que compunham a RFFSA foram reunidas, formando quatro sistemas regionais abaixo:

- Sistema Regional Nordeste, com sede em Recife;
- Sistema Regional Centro, com sede no Rio de Janeiro;
- Sistema Regional Centro-Sul, com sede em São Paulo;
- Sistema Regional Sul, com sede em Porto Alegre.

Em 1976 a RFFSA cria Superintendências Regionais que depois foram expandidas, totalizando 12 superintendências, coordenadas pela central existente no Rio de Janeiro. Conforme mostra o mapa abaixo, Mato Grosso do Sul pertencia a Superintendência Regional de número 10, juntamente com São Paulo.

Figura 8: SR-10 e as cidades participantes



Fonte: Centro-Oeste, Brasil, 1991.

A RFFSA atuou na prestação de serviços ferroviários por 40 anos, atendendo quatro regiões do país até a sua desestatização, iniciada em 1980 com duração até 1992, momento esse que a rede passava por sérios problemas e não tinha como se manter, resultando em sua participação no Programa Nacional de Desestatização, findando assim os seus serviços. Sobre o Plano de desestatização criado na época do governo Collor, Vieira (2002, p.100) descreve as consequências sofridas,

(...) no primeiro mês de seu governo demitiu 12 mil ferroviários e cortou a liberação contábil e subsídios da RFFSA, começando uma campanha para desmoralizar as ferrovias e principalmente a nossa regional SR-10 (VIEIRA, 2002, p.100).

O transporte de cargas foi transferido no período de 1996 a 1998, onde em 1998 também houve a junção da Ferrovia Paulista S.A - FEPASA com a RFFSA, a justificativa do governo se pautava na falta de recursos públicos e com a ação haveria oportunidade do setor privado realizar investimentos no modal ferroviário que estava no início de sua decadência.

A responsabilidade sobre a RFFSA a partir de então estava conferida nas mãos do setor privado, as malhas foram entregues pela União mediante concessão durante o período de 30 anos, dentre outros benefícios nos quais estava a redução do valor do frete em 15%, estimando o atendimento as empresas de petróleo e a retirada do transporte de passageiros, para se dedicar ao transporte somente de cargas. Assim as malhas foram divididas em seis regiões.

Após quatro anos da desestatização, pode se perceber que a iniciativa privada não havia cumprido nenhuma das metas estabelecidas nos contratos, resultando assim em desempenhos muito abaixo dos antes exercidos. Para se ter uma ideia do ocorrido e a sucessão de decadências, Vieira (2002, p.101) traz alguns dados, onde caracteriza que,

O Brasil em 38 anos perdeu 7.449 km em trilhos e 121.372 ferroviários perderam seus empregos. A maioria esmagadora desses ferroviários foi demitida entre 1990 e 1996, quando o governo determinou o enxugamento, instituindo vários planos de demissão voluntários, pagando indenizações pífias aos funcionários com o dinheiro público, para entregar as ferrovias ao capital privado do “saneador” (VIEIRA, 2002, p.101).

A partir dessa época as coisas foram só piorando, resultando em ramais ferroviários desativados, a extinção de vários trens que faziam o transporte de passageiros, redução na malha ferroviária existente, eliminação dos direitos anteriormente conquistados através das lutas dos ferroviários, aumento do número de acidentes e danos ao meio ambiente.

Esses fatos que culminaram na extinção da RFFSA sob a medida provisória 553, de 22 de janeiro de 2007, que foi assim estabelecida pelo decreto de nº 6.018

de 22 de janeiro de 2007, sancionado pela lei nº 11.483 e assim conseqüentemente o fim dos serviços.

3 PATRIMÔNIO E MEMÓRIA

O quarto capítulo aborda a Estação Ferroviária de Campo Grande – MS como herança cultural da NOB. Sendo esta a mais importante obra em termos arquitetônicos da estrada de ferro em Mato Grosso do Sul e as possibilidades de melhor explorar a memória ferroviária no local e entorno para o fomento do turismo cultural em Campo Grande.

O termo patrimônio remete a muitos conceitos, entre os mais diversos significados, um deles é o sentido de herança repassado aos familiares e suas gerações. Atualmente, patrimônio pode ser facilmente compreendido por bens que estão à disposição para o desenvolvimento da sociedade, podendo assim ser divididos em três elementos: o natural, o conhecimento e as formas de fazer e o conjunto de bens culturais, que é uma junção de vários elementos em um só. De acordo com Choay (2006, p. 11):

Esta bela e antiga palavra estava, na origem ligada às estruturas familiares, econômicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo. Requalificada por diversos adjetivos (genérico, natural, histórico, etc.) que fizeram dela um conceito nômade, ela segue hoje uma trajetória diferente e retumbante (CHOAY, 2006, p.11)

A palavra patrimônio origina-se do grego *pater* que significa paterno ou pai, a partir dessa ideia foram adotadas outras abordagens sobre o assunto, como patrimônio histórico e cultural. Pode-se destacar entre estes os bens existentes em uma sociedade. Como forma de contribuição ao termo, Barreto (2007, p. 110) destaca que:

(...) etimologicamente, patrimônio vem do latim (...) e refere-se aos bens legados pelos pais aos filhos ou por uma pessoa aos seus descendentes diretos. Aplica-se ao conjunto de bens que alguma pessoa ou instituição possui e por isso pode-se falar em patrimônio público, patrimônio privado ou patrimônio nacional. Tanto um quanto o outro podem ser classificados em patrimônio natural e cultural (BARRETTO, 2007, p. 110).

O patrimônio pode ainda ser formado pelo conjunto de acumulações, os bens podem ser de natureza material e/ou imaterial. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN (2012, p.18):

Os bens culturais materiais (também chamados de tangíveis) são paisagens naturais, objetos, edifícios, monumentos e documentos. Os bens culturais imateriais estão relacionados aos saberes, às habilidades, às crenças, às práticas, aos modos de ser das pessoas (IPHAN, 2012, p.18).

A ideia de patrimônio ganhou força na época da Revolução Francesa no século XVIII (1789 – 1799), período de intensas transformações políticas e sociais. Nesse momento o termo começou a adquirir sentido de pertencimento coletivo, quando muitos revolucionários começaram a destruir elementos que representassem a classe dominante. Sendo assim atacavam templos, igrejas, obras de arte, castelos, prédios, entre outros objetos que representassem o clero.

Tal ação passa a manifestar repúdio, pois, os monumentos não representavam somente o clero, mas também o resto da nação francesa. Então outra parte da sociedade existente na França, como forma de salvaguardar os bens começou a eleger edificações e monumentos com a intenção de fortalecer os acontecimentos históricos existentes na época, os chamados patrimônio de pedra e cal. Sobre essa relação de pertencimento, Funari e Pelegrini (2006, p. 19) comentam que:

Em plena Revolução Francesa, em meio às violências e lutas civis, criava-se uma comissão encarregada da preservação dos monumentos nacionais. O objetivo era proteger os monumentos que representavam a incipiente nação francesa e sua cultura (FUNARI E PELEGRINI 2006, p. 19).

Assim o patrimônio edificado representava para aquele povo uma forma de identidade aliada a outros elementos que construíam o patrimônio material e imaterial, sendo a ideia vinculada à noção de cidadania.

Durante a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) muitos monumentos foram deteriorados, destruindo a história e cultura de diversos países. Com isso a ideia de patrimônio histórico passa a ser reconhecida e valorizada como algo de interesse coletivo.

A verdadeira efetivação do conceito só veio com a notícia da construção da barragem de Assuam, localizado no sul do Egito as margens do rio Nilo, a ação além de não ser benéfica para as questões ambientais, destruiria as edificações que faziam parte da história daquele povo.

O governo do Egito não tinha condições financeiras para transportar esses bens para outro espaço, quando um apelo é lançado pelo Ministro da Cultura da França e também escritor, André Malraux. O apelo foi lançado para a comunidade internacional, enfatizando a importância daqueles bens não só para a nação egípcia, mas sim para toda a humanidade, sendo assim seria dever de todos atuarem para sua salvaguarda.

A União das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura-UNESCO foi criada em 1945 “com o objetivo de garantir a paz por meio da cooperação intelectual entre as nações, acompanhando o desenvolvimento mundial e auxiliando os Estados-Membros”. Com a nota sobre a construção da barragem no Egito, a Unesco decide acolher o apelo feito por André Malraux, a partir disso, em 1972 foi formada uma convenção para a proteção do patrimônio mundial. Atualmente, 193 países fazem parte da UNESCO, sendo mais de mil bens inclusos para a proteção.

Apesar dos ganhos na nova concepção de patrimônio, com o passar do tempo ficou sendo visível que os bens inscritos como patrimônio mundial tinham seus valores baseados nas edificações com influências euro centristas, não contemplando outras culturas como indígena, africana, dentre outros povos não eram ligados a edificações e sim costumes, crenças, tradições, rituais, natureza e modos de fazer.

Posteriormente, a UNESCO passou a desenvolver projetos que resultaram na elaboração da convenção para salvaguarda do patrimônio cultural imaterial intangível. Sobre isso Abreu e Chagas (2003, p.31) destacam que “uma nova história heroica das nações passou a ser construída, onde não só os indivíduos – reis, líderes, heróis – eram os sujeitos. A partir de então, o novo sujeito da história era o povo”.

No Brasil na década de 30, o patrimônio era entendido somente pelas edificações e monumentos que eram usados como forma de mérito para identificar a conquista da elite. Sendo assim tudo aquilo que tinha sua origem de conquista pelo povo era desconsiderado. Sobre essa visão Lemos (1981, p.31) frisa que “a classe

dominante, quase sempre, tem seu prestígio herdado e, por isso, gosta de preservar e recuperar os testemunhos materiais de seus antepassados numa demonstração romântica ou saudosista“.

Desse modo, não existia as concepções que são adotadas hoje como o modo de fazer, as tradições e as formas de viver das comunidades que são consideradas como elemento para o patrimônio imaterial. Barreto (2003, p.9-10) relata que:

Até a primeira metade deste século, praticamente, patrimônio cultural foi sinônimo de obras monumentais, obras de arte consagradas, propriedades de grande luxo, associadas às classes dominantes, pertencentes à sociedade política ou civil. Os prédios merecedores de cuidados especiais e exibidos eram antigos palácios, residência de nobres ou locais onde aconteceram fatos relevantes para a História política de determinado local (BARRETTO, 2003, p.9-10).

Com o passar do tempo entre a década de 20 e 30 e a influência das novas formas de pensar existentes na França, a História passa a questionar a forma em que os fatos eram considerados, sobre essa interação entre História e patrimônio, Chuva enfatiza (2012, p.13) que:

Vale ressaltar que, no campo do patrimônio, a história sempre esteve presente, fosse como disciplina subsidiária, fosse como metodologia de investigação – voltada para a produção de conhecimento sobre o patrimônio cultural. (...) no contexto brasileiro, contudo, a presença da história nas práticas de preservação do patrimônio cultural se deu, por muito tempo, de modo subliminar, ocultando (ou mesmo limitando) as contribuições da disciplina para o campo da preservação e, em especial, o papel do historiador como produtor de narrativas que também fabricam o patrimônio (CHUVA. 2012, p.13).

Assim há outras abordagens e a evolução da ideia de cidade que passa a ser mais ampla, valendo as outras formas de complementar os outros acontecimentos que ocorriam fora do ambiente da classe dominante, como as crenças, os documentos, as falas das pessoas envolvidas no processo, dentre outros aspectos.

A partir dessa concepção o Brasil cria instituições com intuito de salvaguardar os bens e estabelece políticas públicas para proteção. Dentre as instituições está o Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - SPHAN e a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura- UNESCO. Esses órgãos são responsáveis pela preservação do patrimônio cultural brasileiro, o que resultou em importantes discussões em eventos como a Eco 92, entre outros.

A criação do SPHAN é de 1937, por meio do decreto de novembro, nº30, influenciado pelo anteprojeto de Mario de Andrade para a criação do órgão, o anteprojeto que foi um conceituava as novas formas de patrimônio abarcando também as questões imateriais.

Mário de Andrade (1893-1945) foi um grande escritor brasileiro que estudou literatura, artes, música, cultura e durante suas viagens pelo Brasil e registrava as diversas formas de cultura popular. De acordo com o MEC/SPHAN/FNPM (1980, p.97) apud Abreu (p.51, 2003), Mário tratava a arte como “habilidade com que o engenho humano se utiliza das coisas e dos fatos”, pois para Mário, arte equivalia à cultura. O escritor teve participação nas primeiras ações e entre 1941 a 1945 foi diretor do SPHAN em São Paulo.

Apesar das contribuições, a proposta de Mário de Andrade não foi aprovada naquele momento e sim mais tarde quando Aluísio Magalhães retoma suas ideias incentivando as outras formas de patrimônio existentes. O órgão hoje é conhecido como IPHAN.

A Unesco foi criada em 1945, mas no Brasil sua organização é datada no ano de 1964, com as atividades iniciadas em 1972. Entre suas áreas de atuação está a cultura, onde a Unesco desenvolve projetos de preservação e salvaguarda em cooperação com outras instituições.

A partir desses marcos, as formas de cultura foram ganhando cada vez mais força com a criação de novos órgãos referentes ao assunto, junto a isso vem a necessidade de regulamentação para garantir a preservação dos bens, quando em 1988 o governo se impõe por meio da constituição federal no artigo 216, ampliando o conceito de patrimônio anteriormente existente pelo decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 que instituía como patrimônio somente

O conjunto de bens móveis e imóveis existentes no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico (DECRETO-LEI Nº25, 1937).

Dentre as mudanças está a ampliação conceitual de Patrimônio Histórico e Artístico, a partir de então se abrangeu também o conceito de Patrimônio Cultural Brasileiro. A constituição (1988) diz que

Art. 216. Constitui patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto,

portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I. as formas de expressão; II. os modos de criar, fazer e viver; III. as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV. as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artísticas; V. os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (ART. 216,1988).

Além de incluir os bens materiais e imateriais, a atividade passa também a envolver parcerias entre comunidade e poder público para salvaguardar o patrimônio existente no Brasil, posteriormente há a publicação de outros decretos importantes para a área.

No Brasil, a UNESCO e o Iphan trabalham de forma conjunta para gestão e defesa do patrimônio, enquanto a UNESCO reconhece os bens, o Iphan atua por meio dos marcos legais.

Aliado ao patrimônio está a memória que vem desde os povos antigos, surge após a escrita nas ciências humanas e atua como resposta aos questionamentos, conforme Carazzai; Werthein (2000, p. 10) “na mitologia grega, a memória tem origem divina e é personificada através de *Mnemosyne*, a titanide filha da deusa Gaia e do deus Urano”

Mnemonize é mãe de nove deusas as quais são atribuídas o nome de áreas do conhecimento, assim dentre as nove, ela também é a protetora das artes e História e proporcionava a transmissão dos conhecimentos do passado entre os seres humanos.

A memória é viva e está em constante construção e mudança, é uma ferramenta importante para conservar informações, as questões culturais e de identidade ligadas à memória, onde todas as lembranças, relatos e histórias são repassados aos outros com o auxílio da história oral, que ainda recente, surgiu nos anos 70 a partir dos primeiros movimentos europeus como método de pesquisa em algumas áreas e ferramenta de manutenção para manter viva a memória coletiva. Le Goff, (1992, p. 426) ressalta que:

Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos, dos indivíduos que dominaram e dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva. (LE GOFF, 1992, p. 426)

Somente no fim de 1970 os historiadores começaram a trabalhar a chamada nova história, assim incluíram a memória, estudo esse que já estava avançado em outras áreas e vinha sido observado desde a época de Platão. Anteriormente, a isso a memória era tratada de forma isolada entre os estudiosos e aos poucos sendo apresentada ao resto da sociedade.

Sobre as formas de repasse da memória, Bosi (1979, p.42) afirma “Sem estas haveria apenas uma competência abstrata para lidar com os dados do passado, mas não a memória”.

A mesma não deve ser entendida somente na forma individualizada, pois também abrange aspectos coletivos e sociais. Sob o ponto de vista de Maurice Halbwachs (1877-1945) destaca que toda memória é “coletiva”.

Por meio dela, podem-se acompanhar diversos acontecimentos e transformações, como relata Todorov (2002, p.141), “a memória é a vida do passado no presente”. Por meio da preservação da memória há a continuidade das manifestações e valores existentes em muitos grupos da sociedade.

O turismo cultural pode atuar como mantenedor desses aspectos, onde Barreto (2000, p.47) enfatiza que:

A recuperação da memória coletiva, mesmo que seja para reproduzir a cultura local para os turistas, leva, numa etapa posterior, inexoravelmente à recuperação da cor local e, num ciclo de realimentação, a uma procura por recuperar cada vez mais esse passado. (...) a recuperação de um centro histórico e a encenação de um cotidiano do século passado (...) não são apenas atrativos para os turistas que estão de passagem. Constituem também uma ferramenta para professores e pais que queiram ensinar às crianças, e para todos aqueles cidadãos que queiram aprender a história local de uma forma lúdica e prazerosa (BARRETO, 2000, p. 47).

E como forma de complementação da citação acima há um trecho de Le Goff (1992, p.476) onde o autor destaca que:

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia (LE GOFF, 1992, p.476).

A memória aliada ao patrimônio constrói um dos objetos mais importantes de um lugar, por meio de relatos é possível entender melhor a história, cultura, trajetória

social, política e vários outros aspectos existentes naquela localidade. Sobre isso Bosi (1979, p.49) frisa que “Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos (...) momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente”.

Nesse contexto, é importante abordar no próximo tópico o turismo cultural que tem na memória um dos fatores determinantes na preservação do patrimônio e no fomento da atividade.

3.1 Turismo cultural

A concepção que existe hoje enquanto turismo manifestou-se na sociedade industrial, com as diferenciações nas relações de tempo de trabalho e tempo livre. Além disso, havia uma grande aglomeração de pessoas em determinados espaços, causada pela era industrial e a viagem funcionava como fuga daquele ambiente, se transformando assim em um produto de primeira necessidade.

O capitalismo originário das grandes mudanças econômicas também exerceu influências no turismo, a partir dele as pessoas passaram a incorporar novos elementos e hábitos ao seu modo de viver.

Dentre os mais de 50 segmentos existentes no mercado turístico, o turismo cultural destaca-se como um dos mais importantes da atividade, funciona como base para uma ferramenta dinâmica e rentável de desenvolvimento através da atratividade local e captação de turistas, podendo até influenciar a imagem do destino. O deslocamento é motivado pela cultura.

Durante o período de deslocamento o viajante aproveita não só do patrimônio material e imaterial existente na localidade, mas também utiliza os demais equipamentos de apoio aos serviços turísticos disponibilizados. Dias e Aguiar (2002, p. 133) reforçam que:

O turismo cultural é um dos principais segmentos do turismo, e de modo geral pode ser associado com outras atividades turísticas. Pode ser definido como uma atividade de lazer educacional que contribui para aumentar a consciência do visitante e sua apreciação da cultura local em todos os seus aspectos – históricos, artísticos etc. Além disso, é uma forma de turismo que entre outros objetivos, envolve a apreciação de monumentos e sítios históricos, contribuindo dessa forma para a manutenção e proteção do patrimônio cultural e natural da humanidade (DIAS E AGUIAR, 2002, P. 133).

Não se sabe ao certo quando nasce o conceito de cultura, mas uma de suas origens surge no século XIII com o hábito de cultivar a terra. No século XVI a definição se opunha a tudo aquilo que era natural e significava que era o conhecimento adquirido em determinadas áreas como artes e ciências.

Após essas percepções, o entendimento sobre cultura foi mudando ao longo dos anos, até chegar ao que é concebido como cultura atual, onde se pode defini-la em dois grupos “o nosso e o dos outros”, e não pode ser nivelada, pois tratam de aspectos diferentes, sendo assim cada grupo da sociedade tem a cultura inserida em diversos aspectos, como seus hábitos, seu modo de pensar e agir.

Conforme apontam Santos e Castilho (2012, p.26) “A cultura de cada grupo social é repassada aos seus descendentes, reforçando a ideia de cultura ser um elemento social”.

Atualmente, a cultura é vista sobre vários conceitos, mas pode ser entendida por um processo de acumulação, sendo assim, o conjunto de normas e valores de uma sociedade, levando em conta as formas de expressão do homem e a relação do ser humano no meio em que se encontra inserido.

Como forma de reforçar o conceito, Tylor (1871) *apud* Laraia (2003, p.25) enfatiza que “Cultura é todo complexo que inclui conhecimentos, crenças, arte, moral, leis, costumes ou qualquer outra capacidade ou hábitos adquiridos pelo homem enquanto membro de uma sociedade”.

A cultura é um dos segmentos abordados no turismo e que abrange outras segmentações com características em comum, como por exemplo, turismo gastronômico, de eventos, cívico, religioso, étnico, dentre outras formas de exploração da atividade. Sendo assim, apesar de todas as formas de turismo ser cultural, nem todo turismo é cultural, pois o turismo cultural acontece quando a cultura é o principal fator de deslocamento.

No turismo cultural os deslocamentos são motivados pelo interesse cultural e histórico existente nas localidades. Este segmento trabalha com elementos tangíveis e intangíveis, fatores esses que contribuem para a diversificação da atividade em várias partes do mundo, já que a cultura existe em todos os lugares e não depende necessariamente do turismo para ocorrer, ao contrário do turismo, que para o fomento de sua existência, um dos fatores mais importantes é a cultura. O Ministério do Turismo – Mtur (2008, p.15) define que o Turismo Cultural,

Compreende as atividades turísticas relacionadas à vivência do conjunto de elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais, valorizando e promovendo os bens materiais e imateriais da cultura (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2008, p.15).

Nesse segmento a comunidade é a principal protagonista do atrativo, capaz de proporcionar grandes intercâmbios culturais entre turista e comunidade visitada. As culturas são diferentes em diversas sociedades, é esta uma das razões para qual do turismo cultural existe e atrai visitantes a uma localidade.

A atividade funciona como uma das estratégias para o desenvolvimento local de forma sustentável, por meio da preservação de seu patrimônio para o fomento da economia para as gerações futuras e ao valorizar esses aspectos contribui para o aumento da autoestima da população e as relações de pertencimento.

Desde os primórdios o homem já tinha a necessidade de locomoção. Alguns povos, por serem nômades estavam sempre em busca de melhores condições de vida, assim o hábito de viajar é antigo. Do deslocamento das viagens aliado às formas de locomoção, surge o turismo que hoje é uma das maiores atividades com impactos positivos no setor econômico.

No final do século XVIII, surgem na Europa as primeiras viagens motivadas pela cultura com a ascensão do *grand tour*, assim chamada as grandes viagens de estudo realizadas pelo continente europeu, promovidas pela elite aristocrata daquela época. A intenção da viagem era de provocar novas informações e experiências de educação e civilidade a essa classe. Knebel (1974) *apud* Castelli (2001, p.21) ao se referir ao *grand tour* pontua que era:

(...) motivado pelos desejos de formar-se, educar-se e divertir-se por parte do jovem de boa família, passa, a partir do século XVII, para as viagens informativas de clara orientação econômica, ocultas pelas aparências culturais. (Knebel (1974) *apud* Castelli 2001, p.21).

A burguesia atribuía grandes valores às viagens, assim a atividade passa a ser um dos fenômenos mais importantes a partir do século XX. Outros acontecimentos propiciadores ao deslocamento, aliados ao turismo, foram a ascensão do período cultural conhecido como romantismo, as peregrinações, o surgimento dos esportes e os jogos olímpicos e a volta dos balneários, que antes utilizados para fins terapêuticos e passaram também a assumir fins de distração por meio da junção com os cassinos.

A comercialização do turismo eleva-se século XIX, época de surgimento das primeiras agências, que surgem com Thomas Cook, que é considerado o pai do turismo moderno. Cook foi um inglês pioneiro do turismo mundial, o qual transformou o turismo em indústria a partir da Revolução Industrial. Nesse período se verificou significativos avanços nos deslocamentos, com o surgimento da máquina a vapor e posteriormente, o trem.

Em 1825 o inglês apresentou a ideia de interligar dois caminhos por intermédio da ferrovia, caminhos esses com o intuito de transportar 500 pessoas em uma excursão, com o objetivo de sanar problemas sociais existentes na época, o trecho partiu de Leicester com destino a Loughborough, ambas localizadas na Inglaterra. Com a facilidade no transporte, Cook começou a organizar viagens e a incorporar novos produtos, assim o turismo passava a ganhar cada vez mais novos adeptos.

3.2 Turismo ferroviário

As primeiras ferrovias surgem na Inglaterra na época da Revolução Industrial e desde essa época sofreu inúmeros avanços. Essa inovação auxilia o turismo até hoje, e faz com que o continente europeu seja considerado o melhor lugar para se deslocar utilizando o trem como meio de transporte. Thomson (2004) *apud* Allis (2006) ressalta que

Desde os primeiros dias dos trens, sempre houve turistas que se deslocavam em trens, mas normalmente o ocupavam como meio de chegar a um destino atrativo do ponto de vista turístico, sem que considerasse o próprio trem como parte desta atração (THOMSON, 2004, *apud* ALLIS 2006).

Na Europa os trens possuem modernas e confortáveis instalações, com internet, serviços de bordo incluindo bar e restaurante, atendendo os anseios de seus passageiros com serviços eficientes. Os trens fazem viagens por todo o continente, são 25 países e mais de 100 destinos.

Além da Inglaterra, Áustria, Noruega, Japão, África do Sul, Canadá, Peru, China, Coreia do Sul, Índia, Estados Unidos, Argentina, entre outras localidades também possuem condições favoráveis ao transporte ferroviário.

O Brasil possui condições geográficas ideais para a ferrovia, a maioria das estradas de ferro que antes eram destinadas ao transporte regular de passageiros, agora é utilizada para o transporte de cargas.

Uma alternativa para utilizar os mais de 29.000 km de via férrea existentes no Brasil são os trens turísticos, os trens turísticos e culturais. Eles são caracterizados pelo serviço de transporte de forma não regular de passageiros.

Além do deslocamento, seu intuito principal é agregar valor a viagem e atua como diversificação de atividades existentes na localidade, favorecendo assim a manutenção da memória ferroviária. O setor ferroviário no país é organizado por meio de associações, as quais estão: Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF), Associação Brasileira de Trens Turísticos e Culturais (ABTTC) e Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC). Como consta em Brasil (2010, p.30) o conceito de turismo ferroviário:

(...) poderia ser considerada uma classificação do turismo quanto ao meio de transporte utilizado na viagem (segmentação dos meios de transporte), quando a finalidade da viagem é a utilização de trens, ou melhor, a realização de “passeios sobre trilhos” – atrativos cuja singularidade contribui para a diversificação da oferta turística brasileira. Contudo, como os atrativos habitualmente utilizados estão associados ao segmento de Turismo Cultural, o turismo ferroviário pode ser considerado um tipo de turismo deste segmento.

O turista é inserido em uma época anterior ao seu tempo atual, na composição, belas paisagens para contemplação e o saudosismo marcado pelas antigas viagens que também é uma forma de salvaguardar o patrimônio ferroviário formado não só pelas linhas férreas, objetos antigos, estações ferroviárias, edificações e outros tipos de elementos intangíveis, como a nostalgia e as memórias.

Sendo assim o turismo cultural aliado ao turismo ferroviário atua também como mantenedor dessas estruturas na forma autêntica das antigas viagens. Além de possuir os benefícios citados acima, o turismo ferroviário atua na diversificação da oferta turística existente e aliado a isso surge o segmento de turismo cultural que de acordo com Brasil (2010, p.31),

(...) possui inúmeras possibilidades de construção de produtos turístico-culturais sustentáveis por meio da valorização do patrimônio cultural nacional, atendendo, com isso, aos novos consumidores que estão cada vez mais interessados em ampliar os conhecimentos

sobre a cultura de determinado local e que valorizam cada vez mais as experiências autênticas (BRASIL, 2010, P.31)

Dados divulgados pelo Ministério de Turismo afirmam que no Brasil no ano de 2014, o país possuía 33 trens turísticos e culturais em funcionamentos nos Estados de Minas Gerais, São Paulo, Santa Catarina, Paraná, Pernambuco, Rio de Janeiro. Dentre os principais destinos que se destacam, estão os trechos abaixo:

São João Del Rei-Tiradentes (MG): Trecho de 12 km, onde o passageiro é inserido em outro contexto de tempo, o trecho entre as duas cidades históricas é feito de Maria-fumaça, São João Del Rei ainda conta com um museu ferroviário dentro da estação ferroviária.

Belo Horizonte (MG) - Vitória (ES): Com saídas diárias e 13 horas de viagem, o trecho de 664 km é realizado em vagões modernos com ar-condicionado de onde é possível contemplar a paisagem externa, câmeras espalhadas pelo trem garantem a segurança dos passageiros, o trem também conta com um vagão-restaurante, onde é possível realizar refeições, que são cobradas a parte. Ao todo são 30 estações e 28 paradas.

Curitiba-Morretes (PR): Um dos passeios mais bonitos do Brasil para contemplação, o trecho possui extensão de 75 km e duração de 4 horas, o trem passa em 4 estações, com a parada final em Morretes, uma antiga cidade com muitas construções históricas. Dentro da locomotiva é possível apreciar comidas típicas da região e dentre as opções há o transporte regular ou então litorina.

São Luís (MA) - Parapuebas (PA): Com 892 quilômetros, é o mais longo percurso de trem de passageiros realizado no Brasil, com 151 estações, tem a duração de 16 a 20 horas de viagem, todos os vagões possuem TV e apenas os vagões da classe executiva com ar-condicionado, o trem também possui restaurante, mas o melhor está nas paradas, onde é possível interagir com a população local que fica do lado de fora dos vagões vendendo comidas típicas.

Bento Gonçalves- Garibaldi (RS): Conhecido como o trem do vinho, o percurso de 23km, realizado em aproximadamente 1h30. Durante a viagem a bordo da Maria fumaça é possível conhecer de perto um pouco das tradições gaúchas por meio das apresentações culturais e degustações de vinho, espumante e suco de uva.

Campinas - Jaguariúna (SP): Antes de iniciar o passeio é possível conhecer o funcionamento das locomotivas e o museu que possui o maior acervo preservado da América Latina. Ao longo do passeio de 24,5 km, são seis estações com apresentações musicais e serviço de restaurante dentro de um dos vagões. Na última estação é possível comprar artesanato e produtos locais.

Viana (ES)-Araguaia (ES): No percurso de 46 km, nas 4 horas de viagem é possível apreciar a beleza das serras capixabas e a adrenalina causada por precipícios, alguns chegam até a 500m de altura. O trem passa por quatro estações e em uma das paradas é possível visitar um pequeno museu ferroviário.

Trem do Corcovado – Rio de Janeiro: O trecho é de apenas 4 km, mas com uma linda paisagem ao fundo, onde é possível observar a Floresta da Tijuca, o Cristo Redentor, Vista do Mirante para a cidade do Rio de Janeiro e a antiga Estação Cosme Velho.

Pindamonhangaba - Campos do Jordão (SP): O Percurso é de 47Km, com pausa de 4 horas em Campos do Jordão antes do retorno para Pindamonhangaba.

Trem Turístico Luz – São Paulo-Paranapiacaba (SP): Com destino ao topo da Serra do Mar, o trem parte do centro de São Paulo, são 48 km e cerca de 1h30 de viagem. Em Paranapiacaba é possível encontrar uma antiga vila de ferroviários, um museu da ferrovia, além de trilhas e cachoeiras. Na cidade também há a opção do passeio de maria-fumaça acontece com duração de 20 minutos.

Serra da Mantiqueira-Passa Quatro (MG): Trecho de 10 km, composto por belas paisagens, durante o passeio há várias paradas, onde é possível conhecer um pouco mais sobre a cultura local, dentre as paradas estão: a feira de artesanato e produtos locais, exposição fotográfica de minisséries gravadas no local, passeio no túnel e atividades ao som da música regional.

São Lourenço – Soledade (MG): O passeio conhecido por “trem das águas”, ao som de violeiros durante a viagem, o trecho tem a duração de aproximadamente duas horas e passa por lindos vales. No desembarque o turista pode adquirir produtos típicos, como artesanatos, cachaças, queijos e até se deliciar com a culinária mineira.

Pirituba (SC) - Marcelino Ramos (RS): Conhecido como trem das termas, o trecho liga os dois estados, e dura a parte toda, na parada em Marcelino Ramos, há opções turísticas para desfrutar da cidade.

Recife-Cabo de Santo Agostinho (PE): O famoso trem do forró permanece em operação somente nos períodos de festas juninas, comporta até mil pessoas e faz o trajeto de cinco horas ao som de muita música pernambucana, os vagões contam com decoração temática, bar, restaurante, enfermaria e equipe para socorro. Ao chegar ao destino, os passageiros são recepcionados com fogos de artifício, shows, apresentação de quadrilha, comidas típicas e feira de artesanatos.

3.3 Antiga estação ferroviária de Campo Grande - MS: uma alternativa de aproveitamento turístico cultural

Localizada na Avenida Calógeras, a Antiga Estação Ferroviária de Campo Grande é o maior símbolo da Estrada de Ferro em Mato Grosso do Sul e uma das heranças culturais da NOB. É tombada nas três esferas do poder (municipal, estadual e federal), juntamente com resto do complexo ferroviário composto pelas outras edificações.

O Complexo Ferroviário de Campo Grande, é o segundo Complexo Ferroviário do Brasil tombado pela união, juntamente com o de São João Del Rey - MG. As estações inicialmente eram erguidas em madeira, de forma rústica e simples se comparada a outras ferrovias existentes na época, as estações da CEFNOB atendiam as necessidades do momento com barracões provisórios, cobertos por telhas de zinco e telhado tradicional em duas águas, em Campo Grande não foi diferente. Arruda (2009, p.125) comenta a respeito da estação inicial,

A primeira edificação construída do atual complexo ferroviário de Campo Grande foi a estação de passageiros em madeira, inaugurada em 6 de setembro de 1914. Constava de uma área de embarque coberta com telhas de barro e uma área ao lado, com bilheteria, sanitários e apoio ferroviário (ARRUDA, 2009, p.125)

Devido à incerteza de sucesso, a companhia procurava instalar estações provisórias e de baixo custo. As plantas obedeciam a um desenho padrão: numa das extremidades, a casa do agente; anexa a esta, a agência com os seus guichês de

venda de bilhetes; a espera, que nada mais era que o acesso à plataforma de embarque e desembarque e pequeno depósito. Próximos à casa do agente, mas em construção isolada, estavam os banheiros públicos. Marques (2007, p.223) relata as características arquitetônicas da primeira estrutura da pequena estação que consistia em:

(...) fundação de pedra. Alvenaria estrutural de tijolos maciços com revestimento de argamassa. Aberturas com quadros e vedos em metal e vidro. Cobertura com estrutura de madeira e ferro. Telhamento cerâmico (MARQUES, 2007, p.223).

Contrariando as chances de incerteza, a procura pelo transporte ferroviário crescia cada vez mais em Campo Grande. Esse tipo de transporte reduzia os diversos problemas enfrentados pelo principal meio de transporte antes utilizado, os cavalos e carros de boi. Os caminhos de ferro trouxeram modernidades aos comerciantes, que a partir de então se viram motivados a importar e exportar produtos. Crescia também a exportação de charque para outros locais.

Além disso, havia o intercâmbio cultural possibilitado pelos novos povos que para esse lugar se deslocavam, trazendo novos hábitos, novos materiais e técnicas de construção que foram muito benéficas ao crescimento local. Aliado a tudo isso, estava o progresso da cidade. Com o crescente desenvolvimento aqui instalado, a cidade passou a receber análises pelos dirigentes da Companhia como um local que deveria receber mais incentivos.

Em 1921, Arlindo de Andrade Gomes, prefeito de Campo Grande, no dia 12 de janeiro, por intermédio da resolução de nº36 previa a desapropriação de terrenos próximos a até então estação de madeira, que serviriam para a construção de uma praça e espaço destinado a veículos e que a partir de então seriam destinados à construção de uma nova estação em alvenaria. Apesar dos planos, a desapropriação não aconteceu naquele momento, ocorrendo de fato só em 1932.

Em 1924 a estação de madeira foi demolida e uma nova foi construída pelo construtor Antônio Leite da Silva, em alvenaria com pedras, telhado em barro e parede com tijolos autoportantes, método esse que dispensa o uso de vigas e pilares.

Mais tarde com o crescimento da cidade, com a expansão da ferrovia e a construção de quartéis militares, houve o crescimento no transporte de cargas e passageiros. Na década de 30 foi implantada a diretoria regional da NOB, responsável por todo o Estado do antigo Mato Grosso.

Com isso, um novo prédio de alvenaria com os padrões europeus foi projetado pelo recém-chegado Aurélio Ibiapina (1899-1956), engenheiro paulista, nascido em Pirassununga que havia vindo para atuar na construção de importantes quartéis militares pelo Estado e em Campo Grande foi escolhido para comandar o escritório regional da NOB. De acordo com Menecozi; Arruda (2012, p.71),

Foi com a transferência de Aurélio Ibiapina de Aquidauana para Campo Grande que germinou na Noroeste do Brasil a ideia de se construir um prédio maior que o existente, graças à pujança econômica e social de Campo Grande, conforme seus relatos em documentos oficiais aos diretores da NOB na época (MENEZOZI, 2012, p.71).

Apesar da ideia da nova instalação atender os anseios da NOB e dos passageiros, não existia um local adequado para a sua construção. Ao redor da estação havia terrenos que em 1921 tinham sofrido pedido de desapropriação e a mesma não tinha ocorrido até então. Ali próximo havia uma serraria e serralheria dos conhecidos irmãos Thomé, que já haviam prestado serviços à Companhia Noroeste do Brasil durante a construção de algumas casas, além da pavimentação das ruas da vila calçadas em paralelepípedos e outras obras.

Em 1932 a NOB adquire esses terrenos diretamente com proprietários, os irmãos Thomé. É a partir deste momento, então, que o plano da nova explanada começa a ganhar força. Na visão de Menecozi e Arruda (2012, p.74), a nova área da Esplanada,

(...) passou a ter uma área de 223.200 m², localizada na porção centro-norte da cidade, tendo como perímetro a seguinte descrição: iniciando na esquina da Rua Antônio Maria Coelho com a Rua dos Ferroviários, seguindo por esta, no sentido norte; nas proximidades das oficinas segue uma linha margeando os trilhos até a Rua Eça de Queiróz, por essa até a Rua 14 de Julho, por essa, sentido sul, até a esquina com a Rua Dr. Temístocles, seguindo pela Rua Calógeras até encontrar a Rua Antônio Maria Coelho, ponto de partida da área (MENEZOZI, 2012, p.74).

Abaixo o anúncio do jornal folha da manhã, que em 1936 anunciava sobre as obras da nova estação.

Figura 9: Anúncio sobre a mudança

Melhoramentos para a Noroeste em Campo Grande

RIO, 2 (FOLHAS) — O presidente da Republica assinou decreto aprovando projetos e orçamentos referentes à construção da variante entre os quilômetros 889 e 901 que inclui a transferencia da estação e esplanada de Campo Grande, no Estado de Mato Grosso, para local mais amplo, condizente com as necessidades da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Fonte: Folha da manhã, 1936..

Com o significativo aumento da área, em 1935 o engenheiro Aurélio Ibiapina realiza sua obra. Arruda (2002) tece informações sobre as características arquitetônicas ao afirmar que

Constitui-se num corpo prismático alongado e baixo, com dimensões retangulares no pavimento térreo de 11,70m x 165,72m; a Plataforma de Embarque Coberta possui largura única de 3,95m por toda a extensão do prédio. No pavimento superior, uma área de 13,20 m x 8,85m com acesso por uma escada estreita, sem patamar, localizada na parte lateral do saguão. A área construída da parte térrea é de 1.938,92m², e mais 116,82m² no piso superior, totalizando 2.055,74m², distribuídos em diversos espaços cobertos, abertos e fechados. No corpo principal e frontal do edifício, composto do saguão de entrada com 102,48m² de área de piso, existe uma escada (...). A área de embarque de passageiros, na parte sul da estação, possui uma área coberta de 646,80m² (11,55 x 56,00m) (ARRUDA, 2002).

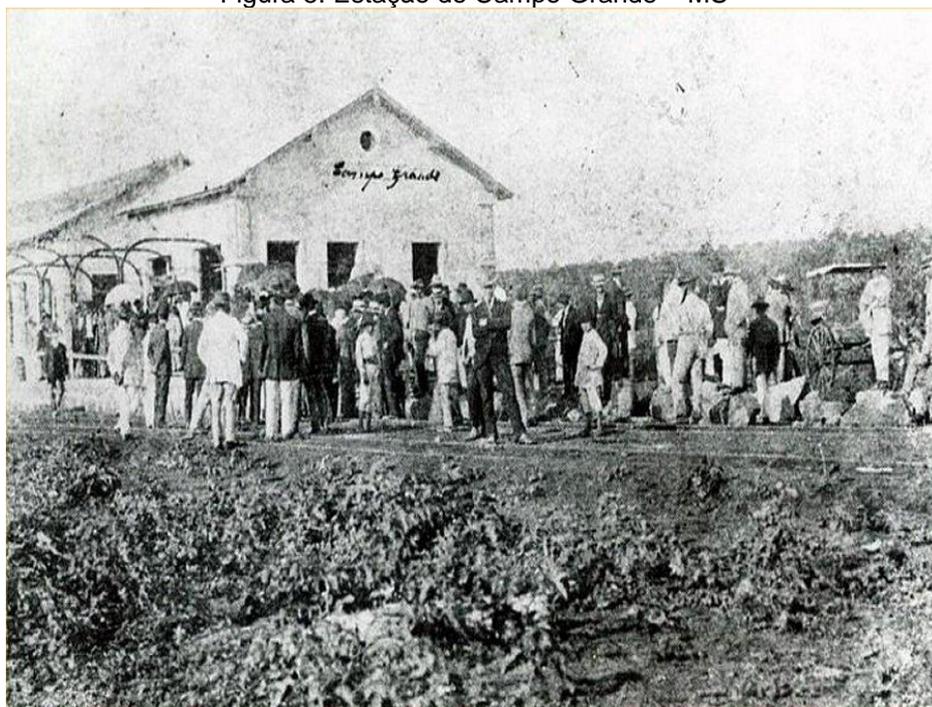
A ornamentação da área de embarque é composta por antigos trilhos em forma curvada feitos de material inglês, vindos diretamente da Europa. Arruda (2002), ainda relata que resto da estrutura é composto pelas,

(...) paredes de alvenaria e tijolos, tanto as de vedação quanto às de fechamento interno; a alvenaria externa está rebocada no corpo central e lateral direito enquanto que no, corpo lateral esquerdo, a alvenaria está aparente e pintada com tinta látex cinza; as esquadrias são de ferro com vidro liso ou canelado e as portas em madeira. As molduras das portas e janelas são em argamassa de areia e cimento e muito usadas em edifícios ferroviários. O telhado,

em telha de barro francesa, possui, no corpo principal com dois pavimentos, quatro águas; nos demais corpos, duas e quatro águas; a cobertura da plataforma de embarque é em telha de fibrocimento ondulada (ARRUDA, 2002).

A figura 10 está sem data, mas provavelmente é uma foto da estação nessa época devido às características que remetem a nova construção de 1935.

Figura 5: Estação de Campo Grande – MS



Fonte: Estações Ferroviárias

Além da obra da Estação, o engenheiro Ibiapina construiu a casa da frente, localizada na Av. Calógeras e por ali residiu por pouco tempo, só até 1938 até mudar-se para Bauru. Atualmente, no mesmo terreno está instalada a sede do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul.

A residência construída pelo engenheiro é conhecida como casa do engenheiro chefe e atualmente abriga o segundo gabinete do prefeito de Campo Grande, utilizado somente para cerimônias especiais. Com arquitetura europeia a obra é reprodução da casa do engenheiro existente em Araçatuba.

A semelhança das duas obras pode ser observada a seguir por meio da figura 11, onde a primeira figura é a casa do engenheiro chefe em Araçatuba (SP) e a segunda figura, a casa do engenheiro chefe em Campo Grande (MS).

Figura 11: Semelhanças nas obras construídas em Araçatuba (SP) e Campo Grande (MS).



Fonte: GOMES, Leticia, 2017

Sobre a estação ferroviária, novamente em 1938 houve o aumento da plataforma e a nova estrutura foi construída com três blocos, compostos de despacho e armazenamento de bagagens, saguão, restaurante, cozinha, sanitários e escritório administrativo. Todos os blocos davam acesso à plataforma. Marques (2007, p.223) traz os detalhes arquitetônicos sobre a mudança da nova estrutura e pontua que a partir de então a estação possuía:

Embasamento em soco com plataforma e escada de acesso. Corpo central em ressaltado ladeado por alas. Trama de pilastras com aberturas retangulares emolduradas. Coroamento com frontão em formas geométricas curvas e relógio no tímpano acima da cobertura aparente. Inspiração no eclétismo (MARQUES, 2007, p.223).

Os ambientes estavam distribuídos em três blocos: corpo principal (com dois pavimentos), a bateria de sanitários e o setor do restaurante, sendo a plataforma a conexão entre esses três volumes. As divisões foram construídas por alas, na ala

direita: sala da eletrotécnica, PABX (distribuidor de linhas e ramais), hall e também agência bancária, sala do supervisor de tráfego e sala da composição. Na ala esquerda: bilheteria, sala de escada, sala médica e bar/restaurante e em 1970 um novo bloco de sanitários foi construído na ala esquerda. A estação era uma área comum e ponto de encontro em Campo Grande, local de grande confluência cultural, seu estilo eclético e a implantação de um relógio na platibanda deixam evidente a influencia europeia na arquitetura daquele tempo. Os elementos representados pelo intenso fluxo de pessoas e o relógio central estão presentes na figura 15.

Figura 6: Estação Ferroviária de Campo Grande na década de 70

Jose Henrique Bellorio
Estação Campo Grande - NOB
04-09-1976



Fonte: Bellorio, 1976.

Além da Estação na Vila dos Ferroviários, Campo Grande ainda possui outra estação, mas que se encontra em total estado de abandono. Localizada na rodovia BR 262, na saída para Três Lagoas, a estação ficou conhecida por estação de “Ligação”, o nome se dá devido ao elo de junção das duas frentes de trabalho por meio da ligação entre Porto Esperança e Bauru que se encontraram em Campo Grande.

A construção do local foi iniciada em 1912 tendo o seu término em 1914, como declara Queiroz (2004, p. 27), “Em 1914, pouco a leste de Campo Grande (num ponto batizado precisamente com o nome de Ligação), a esperada junção entre as duas pontas de trilhos, sendo declarada aberta ao tráfego toda a linha entre Bauru e Porto Esperança”.

Através da figura 13, é possível notar que a estação de ligação possui arquitetura mais simples do que a da estação central.

Figura 7: Estação de Ligação



Fonte: Gomes, 2014

Ao longo dos anos o espaço em que se encontra a Estação Ferroviária localizada na Vila dos Ferroviários, na área central de Campo Grande foi administrado pela Fundação Municipal de Cultura - FUNDAC e atualmente está aos cuidados da Secretaria Municipal de Cultura e Turismo – SECTUR e da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos – AFAPEDI, os dois órgãos desenvolvem a manutenção do local.

Como se pode observar abaixo, após o fim das atividades a estação passou por algumas mudanças externas ao longo dos anos.

Figura 8: Estação Ferroviária de Campo Grande – MS ao longo do tempo



Fonte: Estações Ferroviárias do Brasil – Imagem elaborada por GOMES, Letícia, 2017

Dentre as atividades para reaproveitamento do espaço, a SECTUR realiza eventos, exposições, oficinas de artesanato e dança e também ocupa para abrigar o Centro Municipal de Música. Já a AFAPEDI, além de possuir escritório para tratar de

assuntos administrativos, mantém um pequeno museu ferroviário com acervo doado pelos próprios ferroviários, que também se revezam para o funcionamento do espaço.

3.4 O Armazém Cultural Helena Meirelles

Datado de 1938 o Armazém, também conhecido por Galpão da NOB. O prédio foi construído para atender às necessidades que chegaram após a construção da primeira fase da Estação, com área extensa, o local servia para o armazenamento de carga e descarga interna e externa. Em contato direto com a malha ferroviária, sua cobertura de amplos beirais se sustenta em grandes tesouras de madeira aparentes, telhado de duas águas em metal e revestimento externo em alvenaria com tijolos a mostra. Suas características arquitetônicas destacadas por Arruda (2002) apresentam,

Dimensões retangulares de 11,50m x 125,90m, sendo que o interior do edifício possui área de 1.447,85 livres acrescidos de mais 71,40m² de uma área adicionada, que soma um total de área construída em 1.519,25m² e aproximadamente 7.500,00 m³ de volume interno. A Plataforma coberta de carga e descarga, tanto na parte leste – frontal, como na parte oeste, possui uma cobertura com 4,50 m de proteção e calçada de 1,85m de largura de m por toda a extensão do prédio na parte frontal e 2,00m nos fundos (ARRUDA, 2002).

Sua entrada principal se dá pela Av. Calógeras com elementos e frisos verticais, marcados pelo símbolo da NOB, na parte de carga e descarga há oito portas, distribuídas proporcionalmente entre dois lados.

Sobre o piso da edificação, ainda conforme relata Arruda (2002), “O pé-direito do salão é de 5,55m e de 3,50m na plataforma e o piso interno do edifício está, em relação ao nível da rua, erguido, em média, 0,65 cm”.

Observa-se que o armazém foi construído muito depois da chegada da ferrovia, devido ao fato de que no início das atividades não havia grandes cargas a serem transportadas. Com o fim da atividade ferroviária, o local ficou por um bom tempo entregue ao abandono, juntamente com as outras edificações que compõem o Complexo Ferroviário.

Em 2004 passou por algumas adequações e desde então foi denominado “Armazém Cultural Helena Meirelles” em homenagem a conhecida dama da viola e maior violeira do país, Helena Meirelles, nascida em Mato Grosso do Sul. Em 2011,

durante a revitalização do edifício procurou-se manter as características da época passada, com exceção das janelas que antes eram de madeira e foram substituídas pelas janelas de metal. Detalhes esses que podem ser observados na figura 15

Figura 9: Armazém Cultural após as modificações



Fonte: Panoramio, 2012

Outras adaptações foram os sanitários amplos que construídos em nos dois lados do prédio, além de cozinha, palco para apresentações e mezanino. Houve a instalação de 125 metros de duto para refrigeração, com equipamentos de ar condicionado, para maior eficiência na refrigeração do amplo espaço, 18 portas foram vedadas com vidro temperado com ornamentos que remetessem as características antigas, preservando a estrutura original do edifício. Atualmente o espaço serve para a realização de eventos, exposições e feiras, mas no momento encontra-se interdito. Conforme a figura 16 observa-se a exposição de orquideas, um dos eventos que eram realizados anualmente no armazém antes da interdição.

Figura 1610: Evento no armazém



Fonte: Apontador, 2014

3.5O declínio da ferrovia e as modificações com o patrimônio ferroviário existente em Campo Grande – MS

Desde a década de 20 já se falava sobre novos planos, que atendessem outros modais de transporte além do ferroviário, sendo os políticos influentes favoráveis às rodovias, apesar da existência desses planos, foi só na década de 30 que finalmente foi aprovado o Plano Geral de Viação Nacional.

Após várias discussões e planos, em 1950 houve de fato o incentivo ao transporte rodoviário, com o surgimento de novas vias rodoviárias e inserção das fabricas automobilísticas no mercado, conseqüentemente a ferrovia começa a perder seu sinônimo de progresso para dar espaço ao novo modal de transporte. Como exemplifica Azevedo (1950, p.25-26), as rodovias utilizadas pelo transporte rodoviário estavam,

(...) em planos cada vez mais largos e de construção cada vez mais perfeita, as estradas de rodagem ou as rodovias destinadas ao tráfego de automóveis. O impulso que, em consequência da invasão dos autos, de passageiros e de carga tomaram as iniciativas e atividades rodoviárias, foi tão extraordinário e tão vigorosamente sustentado (“governar é abrir estradas”) que, no Brasil, já se registraram, em 1930, mais de 113 mil quilômetros de rodovias em tráfego (...) (AZEVEDO, 1950, p. 25 – 26).

No mandato do presidente Juscelino Kubitschek foi a época de ascensão das rodovias no Brasil que estavam ligadas a ideia de atratividade de grandes indústrias no país. Quase ao fim do mandato de Kubitschek, em 1960 Mato Grosso do Sul, ganhou com duas rodovias para a facilitação do acesso:

- BR 267 que liga Campo Grande ao Estado de São Paulo;
- BR 163, que liga Campo Grande a Cuiabá- Mato Grosso.

Com o passar dos anos, a popularização das rodovias e o processo de desestatização, a malha ferroviária da CEFNOB foi privatizada em 1996, extinguindo o transporte de passageiros em 1995 e privilegiando o transporte de cargas, sendo assim terceirizando muitos serviços e reduzindo o número de funcionários, provocando demissões em massa.

Como constata na figura abaixo, retirada de um jornal veiculado em Corumbá, a notícia anunciava a suspensão temporária das atividades da ferrovia por 120 dias que não voltaram desde então, acarretando assim o encerramento das atividades.

Figura 11: Anuncio de jornal veiculado em Corumbá – MS



Fonte: Diário da manhã, 1991.

Diante da situação o então prefeito de Campo Grande na época, Juvêncio Cesar da Fonseca busca ações para a preservação do sítio da NOB como patrimônio histórico.

Em 1996 após vencer um leilão, a Ferrovia Novoeste S.A assume a ferrovia, mas por pouco tempo; em 1998, outra empresa assume o segmento e por último a ferrovia passou a ser administrada pela ALL. Após a privatização, a história contada pelas edificações das estações e oficinas foram abandonadas, servindo assim para depredação e descaracterização do patrimônio. Conforme ressalta Techarani (2003, p.6).

Um patrimônio público tombado pelo governo do Estado e pela Prefeitura de Campo Grande, formado por prédios da estação ferroviária, está abandonado em meio ao matagal, lixo e ferro-velho. A situação estende-se também a outros 160 prédios operacionais e mais 39 estações em outros municípios de Mato Grosso do Sul. Dos 2.600 vagões, 25% ou seja, 650 já estão destruídos sem que qualquer providência seja tomada pela Brasil Ferrovias (Novoeste). Os vagões ainda são propriedade da União (TECHARANI, 2003, p.6).

O patrimônio ferroviário existente em Mato Grosso do Sul sofreu e ainda sofre grandes depredações resultando perdas irreparáveis.

A estação ferroviária de Campo Grande ficou um tempo sem cuidados, com isso alguns objetos foram saqueados, depois para evitar mais perdas foram destinados novos usos ao local. Antes de passar pelo restauro do Iphan, serviu de sede para a Guarda Municipal de Campo Grande, após a obra, a Guarda Municipal foi transferida para outro espaço e novas funções foram designadas ao local.

A mudança inicial ocorreu em 2010, com a instalação de um anexo, chamado “galeria de vidro” que atualmente serve para exposições de arte, utilizando materiais transparentes foi construído bem na entrada da estação, onde se pode notar que é uma construção recente, técnica essa para que o novo espaço não interfira no antigo patrimônio. Nas figuras 21 e 22 é possível enxergar os elementos externos por meio da transparência, com detalhe para o muro vazado e o espaço interno.

Figura 12: Galeria de vidro



Fonte: GOMES, Letícia, 2017

Figura 13: Parte interna da galeria de vidro



Fonte: GOMES, Letícia, 2017

Em 2011 a estação recebeu investimentos do IPHAN, por meio do PAC Cidades Históricas - (Programa de Aceleração do Crescimento) programa do

Governo Federal, coordenado pelo Ministério do Planejamento com a ideia de abrigar o Centro de Documentação e Referências Históricas da Ferrovia em âmbito Estadual. Segundo o site de notícias local, Campo Grande News (2012) que lançou uma reportagem na época,

A inserção de Campo Grande acontece devido ao PAC das Cidades Históricas, pelo tombamento do complexo ferroviário, no âmbito federal, por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. As intervenções começam no prédio da Estação e incluem ainda reestruturações no Armazém Cultural, nos galpões de manutenção dos trens, na rotunda da ferroviária e em outros prédios do complexo (CAMPO GRANDE NEWS, 2012).

A obra fez parte do principal corredor cultural do Plano de Revitalização do Centro e teve um orçamento superior a R\$ 2 milhões. Em entrevista ao site de notícias local “Campo Grande News”, na época a então diretora-presidente do Planurb (Instituto Municipal de Planejamento Urbano), Marta Martinez, (2011), relatou:

Dentre as diversas melhorias, na Estação Ferroviária, a revitalização contou com a troca de todas as telhas de fibrocimento por metálicas com isolamento termo acústico, tratamento de limpeza e pintura protetora com solução de silicone, feitos nas telhas de cerâmica francesa, revisão do madeiramento e correção das juntas de dilatação do piso da plataforma (CAMPO GRANDE NEWS, 2011).

Na Antiga Estação Ferroviária de Campo Grande foram realizados serviços de recuperação, readequando alguns aspectos, como as normas vigentes de acessibilidade e segurança, dentre outros aspectos internos.

Todas as mudanças foram feitas tentando manter o equilíbrio entre intervenção, interferência e bem tombado, onde se buscou aproximar o máximo possível as características originais da época em que a Estação estava em seu pleno funcionamento.

Inicialmente o projeto tinha duas fases: A primeira foi a revitalização para na segunda fase o local abrigar o Centro de Documentação e Referência da Estrada de Ferro Noroeste Brasil/RFFSA. A parte de museologia foi projetada pelo arquiteto Nivaldo Vitorino, se encontra pronta e a instalação ainda não foi executada por parte do poder público. Sobre o projeto, Vitorino (2017), pontua,

O projeto museográfico foi construído com uma narrativa a partir de entrevistas e vivências com personagens ligados a memória da ferrovia, pesquisadores e historiadores com o apoio do IPHAN e da Prefeitura Municipal através da PlanUrb. O roteiro museográfico distribui ao longo do espaço da antiga estação suportes expositores de acervo material e registros de patrimônio intangível, como narrativas orais de contar a história, costumes, hábitos e humores da cultura local (VITORINO, 2017).

Mesmo após o término da revitalização, que ocorreu no final do mesmo ano, o local ainda permaneceu por algum tempo fechado, tendo o uso apenas no Armazém, para eventos e exposições. Segundo informações IPHAN (2017) sobre o PAC,

(...) iniciado em 2007, é uma iniciativa do governo federal coordenada pelo Ministério do Planejamento que promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, com o mesmo pensamento estratégico, aprimorado pelos anos de experiência da fase anterior, mais recursos e mais parcerias com estados e municípios (IPHAN, 2017).

No final de 2011 a área em que se encontra o Complexo Ferroviário também recebeu investimentos do “Projeto tudo de cor”, idealizado pela Coral Tintas e teve a participação da comunidade local em suas etapas, que vão desde discussões sobre o valor do local para aquela comunidade até a prática, nas ações de pintura, onde a empresa oferece treinamento aos voluntários.

3.6 Tombamento da área

O Complexo Ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, onde está inserida a Antiga Estação Ferroviária foi tombado em conjunto pelo IPHAN, devido a sua grande contribuição histórica e cultural.

Com área de 22,3 hectares e 135 edifícios, entre eles a Estação Ferroviária Central, a Vila dos Ferroviários, escritórios e oficinas. Construídas pela Noroeste, as casas serviam para abrigar os trabalhadores da ferrovia enquanto prestavam serviço à ferrovia e seus familiares. As casas, erguidas em datas diferentes, acompanhavam o desenvolvimento e ampliação das atividades da ferrovia e seguiam um padrão social hierárquico de acordo com a função e graduação exercida dentro da empresa. Diferença visualmente notável, onde as casas mais suntuosas eram destinadas a

cargos maiores como chefes de setores e engenheiros. Operários, como maquinistas e mecânicos moravam em casas mais simples e menores.

Em algumas partes do complexo ainda é possível observar alguns trilhos que não foram totalmente retirados da área central da cidade.

Devido à trajetória histórica da ferrovia em Mato Grosso do Sul e a sua importância para o resto do país, procurou-se tornar não só um elemento, como a estação, a exemplo de outras localidades, mas sim todo o complexo. O Complexo Ferroviário existente em Campo Grande é protegido nas três esferas do poder, sendo tombado a nível municipal, estadual e federal. Conforme afirma o IPHAN (2009),

O tombamento considerou a relevância cultural do complexo ferroviário, em âmbito nacional, devido ao seu sentido geopolítico e de integração nacional, aproximação política e econômica do sul do Mato Grosso com São Paulo, e a urbanização do início de Campo Grande. A ferrovia favoreceu a transferência do eixo econômico Cuiabá e Corumbá, por meio da navegação no rio Paraguai, para Campo Grande e São Paulo (IPHAN, 2009).

Após um movimento popular realizado pelo arquiteto Ângelo Arruda que estava à frente da ONG “ferroviva”, composta por ex-ferroviários e pessoas com interesse em comum. Com auxílio do até então vereador Athayde Nery, lutaram pelo reconhecimento do local. O processo de tombamento inicial foi em 1996, de esfera municipal, ocorreu em 13 de maio deste mesmo ano pelo decreto-lei 3.249 /96 no qual se destaca abaixo alguns dos seus principais artigos:

Art. 2º - Fica proibido demolir ou alterar a Estação Ferroviária, suas dependências internas e externas, a sua fachada e seu estilo arquitetônico.

Art. 3º - Fica proibido demolir ou alterar as fachadas e telhados das casas da Vila Noroeste, localizadas na Rua Doutor Ferreira.

Parágrafo Único - As dependências internas destas casas podem ser reformadas ou alteradas, desde que não danifiquem os telhados e fachadas originais.

Art. 4º - As casas da Rua 14 de Julho e Rua dos Ferroviários pertencentes ao Patrimônio Histórico podem ser reformadas, desde que mantenham a originalidade.

Art. 5º - Fica proibido remover os paralelepípedos da Rua Doutor Ferreira, da Rua General Mello e Avenida Calógeras em frente à Estação Ferroviária, bem como alterar seu traçado ou aplicar lama asfáltica.

Art. 6º - As Empresas de Saneamento, Energia Elétrica e Telefônica, quando necessitarem executar alguma obra no local, deverão comunicar com antecedência à Administração Municipal, para que proceda a fiscalização quanto à inalteração do patrimônio histórico e, ao término da obra, deverão reconstituir a originalidade do Patrimônio Histórico.

Art. 7º - A Escola Estadual de 1º Grau Álvaro Martins Neto integra o Patrimônio Histórico, devendo ser mantida sua originalidade.

Art. 8º - São isentos de pagamento de IPTU os imóveis integrantes do Patrimônio Histórico ora tombado, conforme a regra do art. 2º, inciso II da Lei nº 2.786, de 27/12/90. (que altera dispositivo do Código Tributário do Município).

Art. 9º - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

O local foi inserido no livro de tombos de Campo Grande e passa por manutenções periódicas sob responsabilidade da prefeitura municipal. No ano de 1997 todos os bens que compõem o conjunto ferroviário da Noroeste do Brasil e seu entorno histórico no Estado de Mato Grosso do Sul foram tombados em Estância Estadual pela Lei 1.735.

Em 12 de março de 2002 surgiu a lei de nº10.413 que determinava o tombamento dos bens culturais das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização. Essa lei abrangeria todos os bens da empresa, sem levar em consideração os aspectos para tal proteção. A mesma não chegou a ser regulamentada por se tratar de algo inconstitucional, já que tirava o direito de propriedade sobre os bens e essa não é uma ação imposta pelo tombamento.

Em 2007, surgiu a lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que tratava sobre a revitalização do setor ferroviário, alterando alguns dispositivos da lei nº10.233 de 2001. Devido ao tombamento ser algo específico, a lei não o garantia, mas apesar disso visava a gestão e salvaguarda da memória ferroviária.

Posteriormente a lei 11.843/2007 foi publicada e logo extinta, essa lei tratava dos bens da Noroeste do Brasil, após o acontecimento, no mesmo ano o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional – IPHAN, começa a analisar a trajetória e o histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – NOB e Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA.

Antes de ser tombado a nível Federal, desde 2004 estavam sendo realizados estudos, e posteriormente foi realizado um levantamento referente à estrada de ferro, nos anos de 2007 e 2008 onde foram encontradas 76 estações em Mato Grosso do Sul através de um levantamento, todas tendo a Estação de Campo Grande como seu principal ponto de ligação.

Após os estudos, finalmente em 2009 o patrimônio foi tombado pelas três esferas de poder: Federal, Estadual e Municipal, ressaltando ainda mais a sua importância como forma de valorização e conservação. Sua valoração foi reconhecida pelo valor histórico, paisagístico, responsável por grande ocupação territorial no estado, hierarquia social e pela lógica funcional e industrial. A seguir estão alguns artigos inclusos na lei nº 11.483/2007:

Art. 9º

Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta RFFSA, bem como zelar pela sua guarda e manutenção.

§ 1º Caso o bem seja classificado como operacional, o IPHAN deverá garantir seu compartilhamento para uso ferroviário.

§ 2º A preservação e a difusão da Memória Ferroviária constituída pelo patrimônio artístico, cultural e histórico do setor ferroviário serão promovidas mediante: I - construção, formação, organização, manutenção, ampliação e equipamento de museus, bibliotecas, arquivos e outras organizações culturais, bem como de suas coleções e acervos; II - conservação e restauração de prédios, monumentos, logradouros, sítios e demais espaços oriundos da extinta RFFSA. (BRASIL, Lei nº 11483, 2007).

Após a publicação da lei ficou reservado ao IPHAN os cuidados e a responsabilidade sob os bens da ferrovia. Desde 2005 técnicos do IPHAN, estavam realizando estudos e levantamentos acerca do Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para agrupar os dados em um inventário, detalhando assim o seu valor cultural e histórico. Somente em 2009 o tombamento foi aprovado, reforçando ainda mais a importância da ferrovia para o desenvolvimento de Campo Grande. Em 2014 no ano do centenário da ferrovia em Campo Grande, ocorre o tombamento definitivo da área.

Atualmente o local se encontra interditado há mais de uma no devido às irregularidades encontradas após vistoria e problemas no projeto contra incêndio e pânico. Além desses, o armazém também enfrenta problemas como destelhamento

na parte externa causado por um forte temporal que também ocasionou na queda de um muro nos fundos.

3.7O esquecimento acerca do lado humano da ferrovia e as possibilidades existentes por trás da memória ferroviária

Quando se fala no assunto ferrovia, muito são os sinônimos de progresso advindos com a estrada de ferro, como desenvolvimento, modernidade, avanço, entre outros. Realmente não se pode negar que foram ocasionadas diversas transformações na sociedade, mas um assunto que pouco se fala ou que muitas das vezes é até esquecido, é lado humano e social existente por trás de todo esse avanço, dos homens e mulheres que dedicaram suas vidas e merecem todo reconhecimento.

Com a ferrovia também surgiram algumas profissões que são reconhecidas até hoje, como por exemplo, topógrafos, desenhistas, maquinistas, mecânicos, entre outras que despontaram nessa época.

Durante o período de sua construção, a ferrovia ficou popularmente conhecida por “ferrovia da morte”, onde trabalhadores doavam suas vidas e agiam como verdadeiros desbravadores em um território até então desconhecido, enfrentando os perigos da mata como os mosquitos, calor e as doenças endêmicas. Sobre esse cenário Moratelli (2013, p. 141) ressalta que “homens cobertos de feridas lutavam tenazmente em defesa da própria vida”.

Figura 14: Acampamento em plena mata, no trecho, época da construção da ferrovia



Fonte: Projeto museu ferroviário de Bauró, 1905

A assistência médica prestada a esses trabalhadores era quase que inexistente e as condições de trabalho, moradia e segurança eram precárias e em regime de escravidão. Esse fato foi denunciado por vários jornais existentes naquela época. Ao tratar das notícias vinculadas sobre esse assunto, Moratelli (2013, p.175), destaca que:

(...) a construção da ferrovia ocorria sob 'um regime de escravidão e terror sem similares em nosso tempo e que a única salvação encontrada pelos trabalhadores era a fuga, já que sofriam terríveis represálias caso reclamassem seus direitos. Os empreiteiros vigiavam o trabalho com a ajuda de capangas armados de fuzil e obrigavam os trabalhadores a uma jornada sem descanso. "Mas fugir para onde?" A resposta era seguida da informação de que a floresta era repleta de "bugres", os quais trucidavam aqueles que se aventuravam a esse desafio (MORATELLI, 2013, p. 175).

Além dos fatos citados acima, a construção da EFNOB tinha uma frente de trabalho que vinha de São Paulo e adentrava uma área indígena, com isso os trabalhadores sofreram muitos ataques da tribo caingangs, que defendiam bravamente suas terras em uma constante batalha por sobrevivência. Um fato difícil de ser mencionado sobre o tema, mas que se pode ver descrito por Vieira (2002, p.41) ao relatar que:

(...) sentindo que o avanço da estrada significava a invasão de suas terras, tentavam impedir a construção da ferrovia, e quase conseguiram, porque além de invadir suas terras, a caça aos índios para transforma-los em escravos, executado por grupos brancos, chamados de bugreiros, e a destruição total de povoados indígenas, não poupando mulheres e crianças, provocavam revoltas na tribo e violentas reações (VIEIRA, 2002, p.41)

Nessa interminável batalha entre índios e operários, ambos em busca de seus interesses, houve um fato em comum, onde dos dois lados muitos perderam suas vidas. Moratelli (2013. p. 155), relata ainda que:

Registra-se então a morte de alguns engenheiros e empreiteiros, mas as principais vítimas da resistência indígena foram os trabalhadores da construção da ferrovia, entre os índios, os que não morreram, grande parte foram "civilizados" (MORATELLI, 2013, p. 155).

Fatos esses ocorridos após as ações de pacificação, comandada por Coronel Cândido Mariano da Silva que estava à frente do Serviço de Proteção ao Índio - SPI. Com isso, o que era mais temido pelos indígenas, passa a fazer parte de sua

realidade, além da perda de seu território ocasionada pela estruturação da estrada de ferro, os caingangas se tornaram operários e auxiliaram na construção da mesma. Após o encerramento da batalha e a área pacificada, retomaram-se os trabalhos para construção da estrada de ferro. Como se observa na figura abaixo que provavelmente deve ter ocorrido após as ações de pacificação

Figura 15: Índios Kaingang posando para registro fotográfico em Mato Grosso



Fonte: Acervo digital do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Disponível em:

<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/indios-kaingang-posando-para-registro-fotografico-em-cachoeirinha-mato-grosso/> Acesso em: Outubro. 2017

Quando se trata da cidade de Campo Grande, muito do progresso existente se deve ao engenheiro Emílio Schnoor que mudou o traçado da ferrovia, fazendo com que ela viesse para cá. Esse importante fato fez com que uma Avenida fosse batizada com o nome do engenheiro.

Mas devido à cultura de mudanças de nomes importantes para homenagear outras pessoas que também foram importantes, causando assim um esquecimento acerca de sua história, a Avenida trocou de nome e passou a se chamar João Rosa Pires, em homenagem a um importante médico reconhecido por seus serviços prestados ao município. Sendo assim a Avenida Schnoor atualmente está localizada no bairro Tiradentes, onde sequer há algum resquício de ferrovia.

3.8 Ferrovários: os verdadeiros protagonistas dessa história

Após a inauguração da estrada de ferro, vieram as melhores condições de trabalho e o desenvolvimento da atividade que permeou se por muito tempo até o seu declínio, com isso, outro grupo que merece destaque são os ferroviários que tanto fizeram para o desenvolvimento desse país, sendo esses os verdadeiros protagonistas dessa história.

Mesmo com o encerramento das atividades e o desligamento das suas funções na ferrovia, o que não se encerra até os dias atuais são as lutas dos trabalhadores pela preservação da memória ferroviária.

Durante a trajetória muitos ferroviários lutaram e com isso conseguiram conquistar alguns direitos, entre os nomes de destaque nessa luta está José Duarte que entrou para a Noroeste do Brasil aos 15 anos e desde então já apresentava atitudes de liderança, posteriormente fundou o sindicato dos trabalhadores da Noroeste do Brasil, essa luta pelos direitos ferroviários gerou perseguições a José Duarte, sendo contabilizadas em 38 detenções.

Dentre as conquistas, uma das mais importantes estava o direito ao intervalo mínimo de oito horas de descanso durante uma jornada e outra de trabalho. Nas lutas estava a tentativa de resistência contra as perseguições políticas na época da ditadura militar, que geraram severas punições e até mesmo demissões. Dentre as ações de articulação estavam as greves e mobilizações do setor que se uniam para melhores condições de trabalho.

Sempre muito unidos criaram até time de futebol, o esporte clube noroeste, que nasceu em Bauru foi formado em 1910 pelos ferroviários e se estendeu a outras regionais, com destaque aos times de Bauru, Campo Grande e Corumbá que estavam sempre participando dos jogos da primeira divisão.

Outros incentivos ao esporte ocorreram, ao exemplo dos jogos olímpicos anuais promovidos pela RFFSA, que com a prática de esportes ligados à distração dos trabalhadores, reunia as famílias dos ferroviários em grandes festas e comemorações. No fim dos jogos os jogadores campeões além dos troféus, tinham como direito um intercâmbio cultural de dez dias na Bolívia, sem interferências em seus salários.

Outra ação significativa foi a criação de cooperativas de consumo dos ferroviários da NOB em 1935. Os armazéns que começaram em São Paulo, na estação Bauru e estenderam-se para o Mato Grosso do Sul, tinha como principal objetivo oferecer produtos de qualidade aos trabalhadores que estavam longe dos grandes centros de comércio, auxiliando assim na integração da família ferroviária.

Em 1990, após muito esforço, a batalha ainda não estava encerrada, a luta agora era contra a privatização da companhia, antes de entrar no Programa Nacional de Estatização, mas infelizmente os interesses do capital falaram mais alto, posteriormente esse mesmo interesse resultou no fim das atividades.

Devido à dedicação de suas vidas na ferrovia, pois sem a mesma não havia outra atividade em que os ferroviários pudessem atuar, pois suas áreas de experiência eram essas, assim os trabalhadores se viram sem oportunidades de trabalho, muitos até adoeceram em consequência disso.

É possível notar a emoção e o saudosismo em cada fala dos ferroviários sobre o tempo de trabalho e apesar das lutas se sentem orgulhosos de terem feito parte dessa história, a rede possibilitava certa ascensão social por meio dos cursos de capacitação oferecidos e um plano para mudança de cargos e carreiras conforme o desempenho dos funcionários.

Essa dedicação foi expressa em páginas com o lançamento do livro “Noroeste do Brasil em trilhos e prosas” publicado em 2002 por Valdemir Vieira, presidente da associação, que ao longo das 154 páginas contextualiza a história da Companhia Noroeste do Brasil e ao final traz algumas lembranças pessoais e de companheiros sobre o trabalho como ferroviário repassadas em forma de recordação, e sobre ela Bosi (1994, p. 474), ressalta que “é tão viva, tão presente, que se transforma no desejo de repetir o gesto e ensinar arte a quem escuta”

Durante as rodas de conversa dos ferroviários é de fácil compreensão as relações entre as memórias individuais que se completam com as coletivas, a formação das lembranças vem das relações de ofício existentes com a ferrovia. Bosi (1978, p. 82-83), caracteriza relatos como esse como memória de velho, onde as antigas histórias nos fazem enxergar o passado para compreensão do futuro, pois nesses relatos pode se perceber:

Um mundo social que possui uma riqueza e uma diversidade que não conhecemos pode chegar pela memória dos velhos. Momentos desse mundo perdido podem ser compreendidos por quem não os viveu e até humanizar o presente. A conversa evocativa de um velho é sempre uma experiência profunda: repassada de nostalgia, revolta, resignação pelo desfiguramento das paisagens caras, pela desaparecimento de entes amados, é semelhante a uma obra de arte.

A vivência desses homens pode ser observada por meio da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos – AFAPEDI -MS que depois de muito tempo, agora ocupa o seu verdadeiro espaço e está localizada na Estação Ferroviária de Campo Grande. Nada mais justo esse espaço ser pertencente a esses atores sociais que tanto contribuíram e nas palavras de Choay (2001, p.11) o patrimônio histórico pode ser entendido como “um bem destinado ao usufruto da comunidade”.

A transferência dos ferroviários ocorreu em agosto de 2017 para o novo local. Foi uma parceria com o Iphan e a Prefeitura Municipal de Campo Grande e em contrapartida a AFAPEDI, cuidará da manutenção do espaço. Foi uma conquista muito significativa para o grupo, que há muito tempo esperava por esse momento. Como pode ser observado na fala do presidente da associação Valdemir Vieira, ao site da prefeitura, Campo Grande (2017) ao destacar que:

Hoje é um dia muito importante para nós. Estamos há quase 20 anos longe deste local. Na época em que o prefeito ainda era deputado eu fui lá e pedi para ele nos ajudar a vir para cá. E ele disse que um dia seria prefeito e que nos devolveria esse lugar, porque é justo, porque foi cada um de nós que colocamos cada tijolinho aqui. Fico muito emocionado com isso, por ele está cumprindo uma promessa lá de 2008 (CAMPO GRANDE, 2017).

Além das questões administrativas que podem ser tratadas na associação, o espaço também conta com um pequeno museu com um acervo datado do tempo de funcionamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. As peças que compõem o acervo faziam parte do acervo pessoal dos antigos ferroviários e todas foram doadas pelos próprios após uma ação de Valdemir Vieira, que solicitou aos ferroviários para que juntassem as peças com o intuito de montar um museu.

Na figura 22 é possível identificar uma parte do acervo existente no museu.

Figura 22: Acervo montado pelos ferroviários



Fonte: GOMES, Letícia, 2017

Apesar de contar com poucas peças, é possível perceber a admiração e o cuidado dos ferroviários com o espaço, que em forma de escala se organizam para bem receber o público que visita a Estação e algumas vezes até se vestem com o antigo uniforme durante as ações como forma de contextualizar o momento.

No discurso de Aloísio Magalhães (1997, p. 190) fica claro esse respeito dos ferroviários com o patrimônio, pois, “só se protege o que se ama, só se ama o que se conhece (...)”. Brandão (1996, p.293) também salienta que momentos como esses contribuem para a salvaguarda dos bens através das:

Ações destinadas a proporcionar à comunidade os meios para participar, em todos os níveis, do processo educacional, de modo a garantir que a apreensão de outros conteúdos culturais se faça a partir dos valores próprios da comunidade. A participação referida se efetivará através da interação do processo educacional às demais dimensões da vida comunitária e da geração e operacionalização de situações de aprendizagem com base no repertório regional e local (BRANDÃO, 1996, p. 293).

Ações desse tipo são elementos da educação patrimonial que são os processos de educação formal e/ou não formal que podem ser aplicados dentro ou fora da sala de aula com o objetivo de sensibilizar o olhar das pessoas acerca da

importância sobre o patrimônio cultural. Essa estratégia é capaz de proporcionar conhecimento e reflexões, atuando no fortalecimento do sentimento de identidade, pertença e cidadania, conseqüentemente na valorização e proteção desses bens.

Situações como essa também são benéficas para a atividade turística como forma de diferenciação do produto turístico que através do reuso e a apropriação do espaço auxilia o seu entorno, valoriza a memória dos atores sociais que neste lugar construíram a sua história as oportunidades de vivência reforçam a autoestima enquanto habitante pertencente a aquele espaço e contribui para o acesso democrático a cultura e informação, valorizando assim sua identidade cultural.

4 PROPOSTAS

Dentre os planos oficiais existentes para a área da Explanada Ferroviária estão:

- Plano urbanístico de uso e ocupação da Esplanada Ferroviária - Parque Explanada - (2010);
- Projeto Museu da Ferrovia com o Centro de documentação e referência da RFFSA/NOB - (2011).
- Devido às mudanças de gestão, os dois projetos encontram-se sem previsão para execução. Mas enquanto os projetos não são executados, são apresentadas alternativas para o aproveitamento do local, como transformar o Complexo Ferroviário de Campo Grande em um espaço funcional turístico, onde moradores e turistas podem compartilhar do mesmo espaço.

Como em Campo Grande não há mais os trilhos em grande parte da cidade, o turismo ferroviário de longo percurso ao exemplo de outras cidades apresentadas, seria inviável, mas em contrapartida o segmento pode ser adaptado e trabalhado somente na estação ferroviária onde os trilhos não foram retirados com a formatação de um roteiro ferroviário:

- Vagões podem fazer um pequeno trecho dentro da estação, alusivo a época em que a ferrovia ainda funcionava em Mato Grosso do Sul;
- Montar um memorial dedicado ao engenheiro Emílio Schnoor;
- Melhorar a sinalização turística da região;
- Instalação de totens interativos e painéis ilustrativos;
- Implantação de um centro de atendimento ao turista.

E como a estação ferroviária faz parte do complexo ferroviário e não pode ser trabalhada isoladamente, como forma de agregação de valor ao produto:

- Caminhadas pela vila dos ferroviários onde ainda há a presença de ex-ferroviários e descendentes familiares, fato esse benéfico para o turismo cultural;
- Reuso dos vagões existentes na orla ferroviária;

- Uso constante da Estação e orla ferroviária para eventos e feiras;
- Visita guiada em outras edificações que fazem parte da história da ferrovia em Campo Grande como os armazéns, oficinas, rotunda e garagens;
- Inserir no calendário oficial de eventos de Campo Grande, o dia 30 de abril, data essa em que é comemorado o dia dos ferroviários, com eventos que busquem homenagear os trabalhadores, ação essa importante para a preservação da memória ferroviária;

4.1 Projetos de Educação Patrimonial

Em Campo Grande já foram realizados vários projetos de educação patrimonial com essa temática, mas não há nenhum oficial e o que se pode perceber é que as ações não são contínuas ou que são trabalhadas isoladamente, sendo o Iphan o órgão mais atuante das ações, que se dispõe a conduzir instituições de ensino e visitantes nas visitas guiadas pelo complexo.

- Formatação de um projeto de educação patrimonial com cooperação entre os órgãos de fomento de cultura existentes no município;
- As ações podem ser baseadas no projeto “Educar para proteger: na rota do trem do Pantanal” ocorrido de 2009 a 2013, resultante de uma parceria da Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul e o Governo do Estado;
- O projeto não tinha atuação no complexo ferroviário, pois o trem do Pantanal partia da estação ferroviária do Indubrasil, então as ações eram feitas naquela área e nos demais trechos que o trem passava, mas algumas das ações trabalhavam a memória ferroviária do noroeste do Brasil como conjunto, o que pode ser aproveitado em Campo Grande.
- Trabalhar elementos como a formação e desenvolvimento do município a partir da chegada da estrada de ferro, a diversidade cultural existente que está presente nas tradições, culinária, estilos arquitetônicos, dentre outros aspectos;
- Repasse da memória com a história oral por meio de atividades lúdicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa apresenta uma nova alternativa para o fomento do turismo cultural de Campo Grande e uma forma de complementação para o turismo de Mato Grosso do Sul, já que a história da EFNOB esteve presente em outros municípios.

As abordagens utilizadas para se trabalhar os elementos existentes no Complexo Ferroviário são inúmeras e por meio de ações realizadas pelos órgãos de fomento ao patrimônio e cultura é possível notar uma demanda por parte da população interessada em conhecer e preservar a história da ferrovia que se completa com a história de desenvolvimento de Campo Grande e outros municípios.

Neste trabalho são sugeridas algumas ações de valoração como forma de preservação do patrimônio ressaltando a sua importância para que o mesmo não caia em desuso ou para que não haja rupturas que distorçam a dinâmica do patrimônio ferroviário, ao exemplo da retirada dos trilhos da malha urbana da cidade, que ocorreu de forma a atender a interesses políticos e econômicos de poucos, sendo que a população não consultada.

O que fica evidente é que as ações e intervenções cotidianas que envolvem o patrimônio ferroviário não são realizadas em conjunto pelos órgãos de fomento ao patrimônio e cultura, bem como não possuem continuidade, fato esse que faz com que a história fique cada vez mais em segundo plano.

Diante desse contexto, o que se pode constatar é patrimônio está se tornando apenas um objeto coadjuvante em meio ao espaço urbano. As ações para preservação e salvaguarda do patrimônio ferroviário de Campo Grande carecem não só de intervenções para restauro ou modificações, mas de um novo olhar, onde seja valorizado não só o material por meio do físico, mas também o lado humano imaterial presente na vivência e nas memórias daqueles que ali trabalharam, pois com o desenvolvimento as relações humanas vão ficando cada vez mais de lado, até serem completamente esquecidas.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Regina ; CHAGAS, Mário. **Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos**. 1ed. Rio de Janeiro: DP&A editora Ltda., 2003, v. 1.
- ALLIS, T. **Turismo, patrimônio cultural e transporte ferroviário: um estudo sobre as ferrovias turísticas no Brasil e Argentina**. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Integração da América Latina, Universidade de São Paulo, 2006.
- APONTADOR. **Evento no armazém**. 2014. Disponível em: <https://www.apontador.com.br/local/ms/campo_grande/bibliotecas/C41121703B3C6O3C62/armazem_cultural.html#>. Acesso em: 03 out. 2017.
- ARCA (Campo Grande). **Planta do arruamento de Campo Grande**. 1909. Disponível em: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/arca/artigos/ruas/>>. Acesso em: 17 set. 2017.
- ARCA (Campo Grande). **Maria fumaça da CEFNOB em Campo Grande**. 1920. Disponível em: <<http://www.campogrande.ms.gov.br/arca/artigos>>. Acesso em: 17 set. 2017.
- ARRUDA, Gilmar. **A ferrovia noroeste do brasil: o último trem para o sertão**. Campo Grande: CRECI/PMCG, 1995.
- ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. **História da arquitetura em Mato Grosso do Sul, origens e trajetórias**. 1. ed. Campo Grande, MS: Ed. do Autor, 2009
- ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. **Os edifícios ferroviários da noroeste do brasil em Campo Grande**. 2002. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.027/761>>. Acesso em: 21 set. 2017.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. **A revolução industrial**. São Paulo: Ática, 1998. (Princípios).
- AUTOR DESCONHECIDO. **Passageiros aguardando o trem em Campo Grande**. 1980. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/fotos/>. Acesso em: 03 out. 2017.
- AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. São Paulo: Livraria Martins. S.A, 1950.
- BARRETTO, Margarita. **Turismo e legado cultural**. Campinas: Papyrus, 2000. (Coleção Turismo).
- BARRETTO, Margarita. **Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento**. 4. ed. Campinas: Papyrus, 2003.
- BARRETO, Margarita. **Cultura e turismo: discussões contemporâneas**. Campinas, SP: Papyrus, 2007.

BAURU, Projeto Museu Ferroviário de. **Acampamento em plena mata, no trecho, época da construção da ferrovia.** 1905. Disponível em: <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/construcao-nob-49/>>. Acesso em: 21 out. 2017.

BAURU, Acervo Digital do Museu Ferroviário Regional de. **Índios kaingang posando para registro fotográfico em Mato Grosso.** Disponível em: <<http://www.projetomuseuferroviario.com.br/indios-kaingang-posando-para-registro-fotografico-em-cachoeirinha-mato-grosso/>>. Acesso em: 03 out. 2017.

BOSI, E. **Memória e sociedade:** lembranças de velhos.3.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1979.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **O difícil espelho:** limites e possibilidades de uma experiência de cultura e educação. Rio de Janeiro: IPHAN, 1996.

BRASIL. Artigo nº 216, de 1988. **Art. 216 da Constituição Federal de 88.** Disponível em: <<https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10647933/artigo-216-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 25 set. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. **do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0025.htm>. Acesso em: 25 set. 2017.

BRASIL, Centro Oeste. **SR-10 e as cidades participantes.** 1991. Disponível em: <http://vfco.brazilia.jor.br/RFFSA/regionais/1991-ferrovia-RFFSA-mapa-trilhos-SR-10-Bauru.shtml>. Acesso em: 03 out, 2017.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural:** orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3. ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

BRASIL. INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. . **As ferrovias na república.** 2017. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/610>>. Acesso em: 15 jun. 2017.

CAMPO GRANDE. ARNALDO RODRIGUES MENEZOZI. (Org.). **Campo Grande:** Personalidades históricas. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2012.

CAMPO GRANDE. PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPO GRANDE. . **Parceria entre prefeitura, iphan e afapedi devolve a ferroviários espaço histórico.** 2017. Disponível em: <<https://www.campogrande.ms.gov.br/cgnoticias/noticias/parceria-entre-prefeitura-iphan-e-afapedi-devolve-a-ferroviarios-espaco-historico/>>. Acesso em: 01 out. 2017.

CASTELLI, Geraldo. **Turismo:** atividade marcante do século XX. Caxias do Sul, RS: EDUCS (Editora da UCS), 2001.

CHOAY, F. **A Alegoria do patrimônio.** São Paulo: Editora Estação Liberdade, 2001.

COMUNICAÇÃO, três. Pedagogia. **Irineu Evangelista de Sousa, Visconde de Mauá**: Empresário e Político. Disponível em: <[HTTPS://educacao.uol.com.br/biografias/irineu-evangelista-de-sousa-visconde-de-maua.htm](https://educacao.uol.com.br/biografias/irineu-evangelista-de-sousa-visconde-de-maua.htm)>. Acesso em: 24 mai.2017.

CONGRO, Rosário. **O Município de Campo Grande**. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2003.

DELTA, enciclopédia universal. **Locomotivas a vapor**. Vol. 6 e 9. 1985. Disponível em: <www.geocities.com/tremdedoido/ferroloco/vapor.htm - 8k>. Acesso em: 02 mai. 2017.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa Em turismo**. São Paulo: Futura, 1999. 286 p.

DIAS, Reinaldo; AGUIAR, Marina Rodrigues de. **Fundamentos do turismo: conceitos, normas e definições**. Campinas, SP:Alínea, 2002.

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Atlas, 2013.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. DNIT - **Ferroviário: histórico**. Disponível em: <<http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp>>. Acesso em: 25 maio 2017.

FERREIRA, Mariana; BASSI, Cristina Mantovani. **A história dos transportes no Brasil: Transporte ferroviário**. São Paulo: Horizonte, 2011. Cap. 3. p. 30-50.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio XXI: o dicionário da língua portuguesa**. 3.ed. Totalmente revista e ampliada. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FERROVIÁRIAS, Estações. **Estação de Campo Grande – MS**. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/fotos/campogrande.>. Acesso em: 12 out. 2017.

FUNARI, Pedro Paulo Abreu; PELEGRINI, Sandra C. A. **Patrimônio histórico e cultural**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4.ed. São Paulo: Atlas S.A, 2002.

GOMES. **Estação de ligação**. 2014. Disponível em: <<http://www.topmidianews.com.br/algo-mais/estacao-de-trem-completa-100-anos-com-historia-cheia-de-misterios/5671/>>. Acesso em: 12 out. 2017.

GHIRARDELLO, N. **À beira da linha: formações urbanas da noroeste paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

IPHAN, Instituto do patrimônio histórico artístico e nacional. **Patrimônio Imaterial: para saber mais**. 3.ed. Brasília: Natália Guerra Brayner, 2012.

IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Breve história da ferrovia no Brasil**. Disponível em:

<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Breve%20hist%C3%B3ria%20da%20ferrovia%20no%20Brasil2.pdf>>. Acesso em: 25 mai.2017.

IPHAN, Instituto do patrimônio histórico artístico e nacional. **Campo Grande (MS)**. 2009. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/365/>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

JORNAL, folha da manhã. **Anúncio sobre a mudança**. 1936. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/campogrande.htm>. Acesso em: 12 out. 2017.

JORNAL, folha da manhã. **Anúncio de jornal veiculado em Corumbá - MS**. 1991.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura um conceito antropológico**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Tradução Bernardo Leitão, et al. 2º Ed. Campinas: UNICAMP, 1992.

LE MOS Carlos A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo, Brasiliense, 1981. (Primeiros Passos, n. 51).

MACHADO, Paulo Coelho. **A rua principal: pelas ruas de Campo Grande**. Campo Grande: TJMS, 1991.

MACHADO, Paulo Coelho. **Pelas ruas de Campo Grande**. Campo Grande: Prefeitura Municipal de Campo Grande, 2008.

MAGALHÃES, Aloísio. **E triunfo?** A questão dos bens culturais no Brasil. 2. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Fundação Roberto Marinho, 1997.

MARQUES, Rubens Moraes da Costa. **Trilogia do patrimônio histórico e cultural sul-mato grossense**. 2.ed. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2007.

MATTOS, Odilon Nogueira. **Café e ferrovias**. São Paulo: Alfa Ômega, 1974.

MEDEIROS, Luciano Puccini; CUNHA, Maria Luiza Pimenta da (Org.). **Campo Grande - 100 Anos de construção**. Campo Grande: Matriz, 1999.

MENECOZI, Arnaldo Rodrigues (org.). **Campo Grande: personalidades históricas**. 2. ed. Campo Grande, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2012.

MONASTIRSKY, Leonel Brizolla. **Estação Ferroviária: 'lugar de memória' das cidades brasileiras**. Espaço e Geografia (UnB), v. 16, p. 781-804, 2013.

MORAES, Virgínia Tambasco Freire; QUELHAS, Osvaldo Luiz Gonçalves. **A metodologia do processo do retrofit e os limites da intervenção**. VII Congresso nacional de excelência em gestão. Niteroi, 2011.

MORATELLI, Thiago. **Operários de empreitada**: os trabalhadores da construção da estrada de ferro noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Campinas:Unicamp, 2013.

NEWS, Campo Grande; MACIULEVICIUS, Paula. **Resguardo da história**: inaugurada a revitalização da estação ferroviária. 2011. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/resguardo-da-historia-inaugurada-a-revitalizacao-da-estacao-ferroviaria>>. Acesso em: 12 abr. 2017.

OLIVEIRA, Arlinda Montavão de. **Nos trilhos da memória**: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e o surgimento de cidades em Mato Grosso do Sul. Campo Grande - MS: Life, 2011. 240 p.

OLIVEIRA NETO, Antônio Firmino de. **A rua e a cidade**: Campo Grande e a 14 de julho. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2005.

PAIVA, A. R. **Sinopse da legislação da viação férrea federal (1835-1912)**.Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913.

PANORAMIO. **Armazém cultural após as modificações**. 2012. Disponível em: <<http://www.panoramio.com/photo/64582540>>. Acesso em: 03 out. 2017.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira (org.). **Turismo, memória e patrimônio cultural**.São Paulo: Roca, 2004.

PROUST, Marcel. **A fugitiva**. 8.ed. Tradução de Carlos Drummond de Andrade e revisão de Olgária Chaim Féres Matos e Pierre Clémens. São Paulo: Globo, 1989. (Em busca do tempo perdido, v. 6).

QUEIROZ, P. R. C. **As curvas do trem e os meandros do poder**: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande: UFMS, 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos**: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.

REVISTA, história. **Dossiê ferrovias**: ferrovia e modernidade. Goiânia: UFG, v. 11, dez. 2011. Disponível em: <https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf>. Acesso em: 11 maio 2017.

REVISTA, **História e patrimônio**: entre o risco e o traço, a trama. Brasília: Iphan, n. 34, 12 ago. 2012. Disponível em: <[portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Numero 34.pdf](portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Numero%2034.pdf)>. Acesso em: 05 maio 2017.

REVISTA, do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **A capela de Santo Antônio**. Rio de Janeiro, n1, 1937.

RIBAS. **Mapa do trajeto da NOB em Campo Grande**. 2004. Disponível em: <Disponível em:

http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/campogrande.htm.>. Acesso em: 06 out. 2017

RONÁ, Ronaldo di. **Transportes no turismo**. Barueri: Manole, 2002.

SANTOS, Maria Christina de Lima Félix; CASTILHO, Maria Augusta de. **Rota do trem do pantanal: o dialogo entre patrimônio e desenvolvimento local**. Campo Grande - MS: Life, 2012.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução**. Rio de Janeiro: Memória do trem, 2008.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil**. 2003. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Presidente Prudente, 2003.

TECHARANI, M. **Patrimônio público da rede ferroviária está abandonado**. Folha do Povo, Campo Grande, 19 jan. 2003.

TODOROV, Tzvetan. **Memória do mal, tentação do bem** – indagações do século XX. São Paulo: Arx, 2002.

TV MORENA. (Campo Grande). g1 MS. **Série especial mostra a saga dos imigrantes japoneses em MS**: 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso-do-sul/noticia/2014/08/serie-especial-mostra-saga-dos-imigrantes-japoneses-em-ms.html>>. Acesso em: 07 jun. 2017.

UOL. **10 passeios de trem para fazer no Brasil**. 2017. Disponível em: <<https://viagem.uol.com.br/album/2013/03/13/conheca-15-passeios-de-trem-para-fazer-no-brasil.htm?mode=list>>. Acesso em: 03 out. 2017.

UOL. **Conheça 15 passeios de trem para fazer pelo Brasil**. 2016. Disponível em: <<https://viagem.uol.com.br/album/2013/03/13/conheca-15-passeios-de-trem-para-fazer-no-brasil.htm?mode=list&foto=1>>. Acesso em: 03 out. 2017.

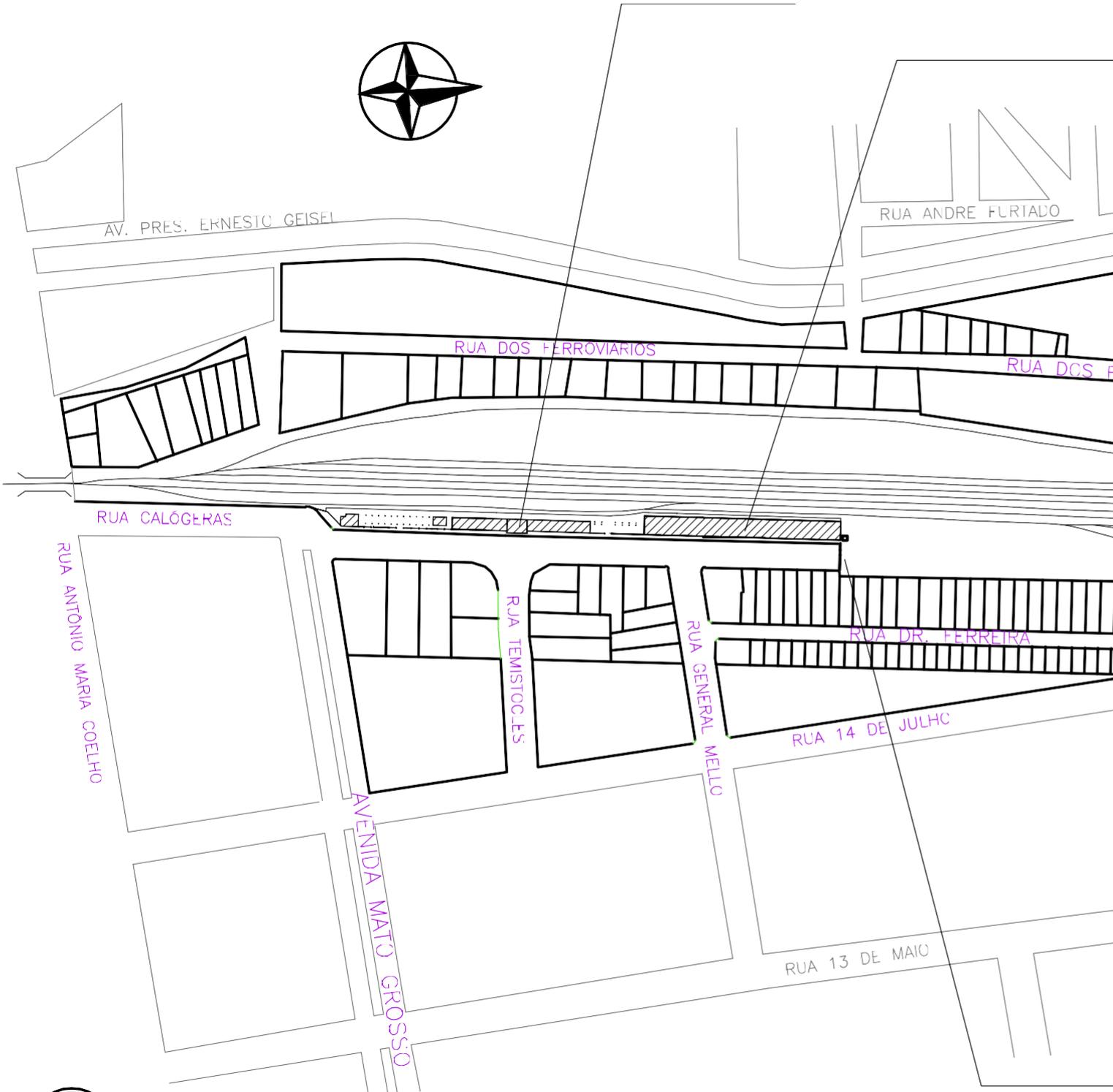
VIEIRA, Valdemir. **Noroeste do Brasil: em trilhos e prosas**. Campo Grande: Plus Assessoria de Comunicação Social, 2002.

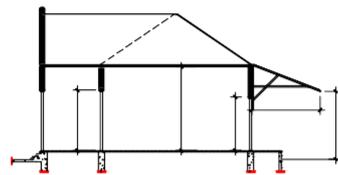
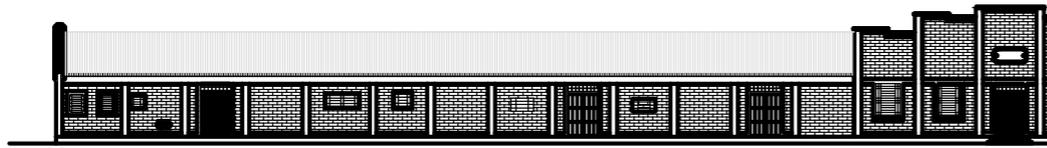
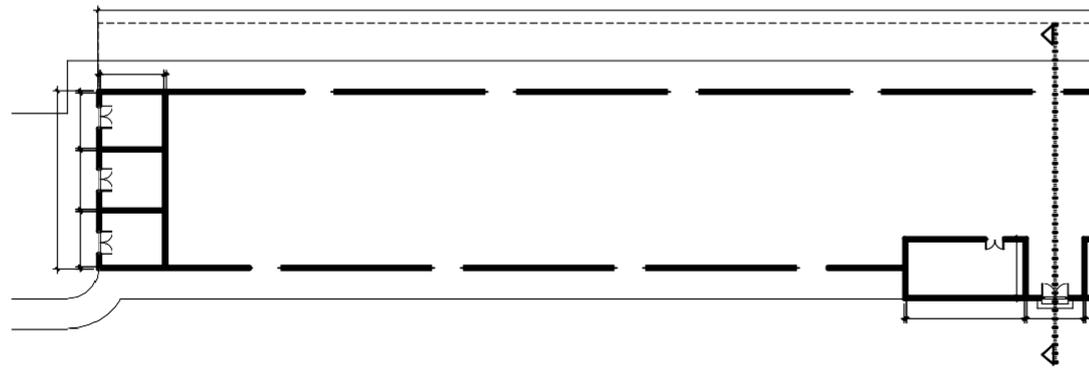
VITORINO, Nivaldo. **Museu da ferrovia / Campo Grande MS**: Centro de Referência e Documentação da RFFSA/NOB. Disponível em: <<http://museolab.com.br/2016/portfolio/museu-da-ferrovia-campo-grande-ms/>>. Acesso em: 06 out. 2017.

WEINGARTNER, Alisolete Antônia dos Santos. **Movimento divisionista No Mato Grosso do Sul**. Porto Alegre: Edições EST, 1995.

WERTHEIN, Jorge. **A sociedade da informação e seus desafios**. Ci. Inf. vol.29, n.2, 2000.

ANEXOS





Campo Grande, 2 de maio de 2011.

A Prefeitura Municipal de Campo Grande
Estado de Mato Grosso do Sul.
A PLANURB.
A/C Marta Martinez.
Diretora

Prezados Sr(a)s.

Seguem as idéias conceituais que permeiam a visitação o Centro de Documenta o e Referencia da RFFSA/NOB na cidade de Campo Grande MS.

Conceito.

Centro de memória viva e janela para espreitar o futuro.

O roteiro de visita o ao museu propõe um eixo narrativo pautado por textos, imagens, instala es de multim dia, cenografia e exposi o de acervo.

A idéia "mestra"   transformar o papel do visitante, de expectador passivo a agente participante de transforma o de sua própria história.

O projeto de museografia propõe um olhar devotado a compreensão do objeto (ferrovia) em suas múltiplas articula es com o processo histórico. A moldura do museu se enquadra como suporte de linguagens interdisciplinares, nave de deslocamento ao imaginário a tempos imemoriais. Será palco de teatraliza o de dramas, romances, história coletiva e individual.

O eixo narrativo será intercalado com informa es didáticas e instala es de arte implicadas na produ o de novos sentidos e conhecimentos, a partir de sentidos e conhecimentos anteriores.

O projeto incentiva os sentidos de espacialidade e temporalidade para apurar a memória e desenvolver gosto est tico e crítico, entre outras fun es que um museu representa. Será um centro de inspira o, composto de evidências do passado, fragmentos de alma, artefatos de ferro e suspeita do futuro.

Um lugar para contar a história e divulgar a cultura dos homens que vivenciaram os caminhos de ferro de formas distintas, sob o olhar de multi disciplinas e novos olhares produzidos pela arte, de linguagem subjetiva, e remeterá o visitante a uma experiência marcante entre as multi linguagens presentes ao roteiro de visita o.

Será um museu da ferrovia cujo protagonista   o homem e a máquina sua musa.

Roteiro e instala es

3 e 4. Maquete Geográfica.

Senso de espacialidade.

O roteiro adotado invoca no início, o conhecimento do lugar, o tempo e o ponto em que o espectador se enquadra.

Ao adentrar no saguão principal o visitante se depara com uma grande maquete, representando o traçado da linha ferroviária e o contexto geográfico em que ela foi implantada.

Através de um totem interativo o visitante acionará informações, localizará cidades e pontos de referência geográfica, além de manipular mecanismos de controle da ferrovia.

A maquete será dotada de instalações eletroeletrônicas e de multimídia interativa.

5. Breve Histórico

Senso de temporalidade.

Um painel frontal a maquete apresentará a história da ferrovia, os antecedentes que inspiraram sua criação, os projetos e a construção.

Textos e imagens fotográficas informarão ao visitante os fatos que influenciaram o processo histórico de sua implantação dentro da cronologia do tempo.

6. Imersão contemplativa.

Apuração de sensibilidade

Depois que o visitante conhece o lugar e o tempo em que se enquadra a história, ele se depara com uma instalação de multi mídia cuja finalidade é e apurar a sensibilidade e desenvolver o senso poético para dar sentido ao que estará exposto na nave de exposição permanente.

Inspirada no mito de Prometeu, a instalação representa a memória como libertadora da imobilidade. A representação em ferro, fixa a parede é a imobilidade, mas as nuvens em movimento suscitam a memória, como salvação da imobilidade.

As imagens da paisagem serão projeções de vídeo, editadas com imagens representativas do olhar da janela do trem, acompanhadas de sonoridades presentes nas viagens ainda vivas na memória do lugar.

7. Mosaico da Memória.

Acender lembranças.

Conjunto de fotografias de época doadas pela comunidade. As imagens serão imantadas fixas a uma estrutura de ferro, material presente na memória da ferro-via, representa um varal onde os homens penduram um pouco de sua alma.

As exposição das imagens terão duração temporária, sendo trocadas por outras do acervo de tempos em tempos.

Estas fotografias também estarão a venda na loja de lembranças.

Espera-se que com a divulgação do Museu, a comunidade se apresentará para participar da constituição deste centro de referência.

8. Acervo objetos.

Evidências do passado.

Suporte de acervo de objetos de forte valor simbólico, evidências de um passado recente. São fragmentos de peças e design de ferramentas, a serem reconhecidos pela memória do visitante durante o passeio pela exposição.

9. Acervo documentos.

Registros oficiais.

Suporte de acervo de documentos significativos, escritos e símbolos. Serão registros da história oficial que ajudarão a compreensão dos processos históricos.

10. Cenário Narrativo.

Histórias contadas pelo imaginário da população.

Alem de documentos e evidências materiais, a história será contada a partir de percepções individuais da comunidade. Será uma instalação provocativa e poética, com registros em desenhos que ilustram histórias peculiares, comoventes e inusitadas, que ainda povoam a memória de experiências individuais, contadas pela população e captadas pela percepção do artista, que registrará a partir de sua linguagem os ecos de narrativas orais contadas de geração a geração.

O cenário com apelo lúdico, representa uma cena do cotidiano, em que uma mãe conta a uma criança histórias para dormir. Estas histórias, colhidas a partir de depoimentos de pessoas que de alguma forma viveram de perto a experiência com a ferrovia e deixaram suas histórias, estarão impressas com desenhos e textos nas paredes do ambiente, que funcionam como suporte de representações da memória. O cenário será construído com madeiras encontradas nas estações abandonadas, representando uma película que registrou o momento narrado.

11. Surgimento de povoados.

Saber dá prazer se saber é lazer.

Os móveis expositores de imagens e textos serão costurados por uma narrativa de linguagem universal. Os textos serão enxutos e dinâmicos e deverão aguçar a vontade de saber mais. Neste espaço, o roteiro propõe um instante de descobertas, sobre a origem do lugar relacionado a implantação da ferrovia e a ocupação humana, ao longo do trajeto da linha. Espaço localizado no roteiro para despertar a consciência do papel social que a ferrovia representou.

12. Tradição oral.

Palco de representação de dramas e comédias.

A instalação propõe uma tensão entre o contraste do passado com presente, para captar o interesse do visitante nas narrativas orais interpretadas por um ator regional. Uma superfície côncava, metáfora para profundidade e distância, receberá imagens disparadas por um projetor de vídeo. Será um filme editado com correção óptica, para que o ator não apareça deformado pela concavidade da superfície. Espera-se que o efeito provoque uma ilusão tridimensional, em que o ator apareça em primeiro plano.

O contraste desejado revela-se nos depoimentos, elo com o passado, e a forma de representação com uso de tecnologia contemporânea.

Serão histórias surpreendentes pela originalidade, colhidas a partir de histórias que ainda ressoam nas casas de ex ferroviários, interpretadas em breves 'sketches' pelo ator sul-matogrossense Salim Hazan.

13 Vitrine acervo.

Recordações de representações simbólicas.

Móvel expositor de signos como representações simbólicas reconhecíveis pelo visitante como referências que o remetem a um tempo distante.

Este expositor será de vidro para deixar a visão do espectador atravessar o móvel e alcançar o depois.

14. Acervo documentos.

Registros.

Suporte de acervo de artigos de imprensa, selos, fotografias de ex ferroviários, bilhetes, cartas e outros signos.

15. Campo Grande.

Noção de pertencimento.

No início da construção da ferrovia, Campo Grande era um povoado com uma população de 2.000 habitantes. Seis anos após a chegada da ferrovia, a cidade já contava com 20.000 habitantes, portanto o seu crescimento econômico e seu traçado urbano estão diretamente ligados ao advento da estrada de ferro.

As imigrações e migrações atraídas pelas oportunidades que a ferrovia proporcionou, provocou um crescimento multicultural, desenhando um quadro de identidade cultural com um elo ligado ao caminho de ferro.

O móvel expositor apresentará com textos, imagens e informações interativas, o histórico da cidade e da estação, reforçando o senso de pertencimento.

16. Malas.

Suportes de representações

Conjunto de representações simbólicas produzidas por estudantes da Escola de Belas Artes,, frutos de um workshop ministrados pela artista plástica suíça Katharina Kreil.

O ponto de partida é a reflexão sobre um artigo ordinário, a mala. Presente em estado de deslocamento ao lado de viajantes, as malas carregam fragmentos de alma, e inclinar sobre elas é muitas vezes, mergulhar em viagem a um passado longínquo, que ainda repousa no fundo das malas.

Serão 8 malas de época originais, como suporte de representações simbólicas, vistas sob o olhar de jovens artistas, com múltiplas formas de linguagem.

17. Acervo.

Patrimônio Material.

Espaço destinado à mostra de mobiliário de acervo da NOB e IPHAN para ser sujeito de admiração e conhecimento de design de época.

18- Cultura Ferroviária

Vitalidade cultural

O cruzamento da linha ferroviária com a história individual dos usuários promoveu um eixo de identidade regional. Neste painel expositor, o visitante encontrará fotografias, crônicas, poesias e músicas relacionadas com a memória do trem, daqueles que partiram e aos que chegaram. Muitos apenas de passagem, de lugares distantes e que não esquecem a aventura em direção ao altiplano, quando pela primeira vez, através de uma janela de trem, viram um Brasil profundo.

19- Sala de projeção 180º

Homenagem aos aventureiros românticos.

A idéia romântica da aventura de se atirar no mundo será citada em um espaço de contemplação de trechos da viagem de trem.

Uma leitura sobre uma viagem original, na capota de um vagão, o despertar do desejo de liberdade humana.

É também um espaço de descanso do passeio “museal”, os assentos serão de representações de malas, agora como suportes do “Eu” aventureiro que vive no interior de cada um de nós.

A experiência narrada em áudio e vídeo em tela de 180º , relata paisagens culturais em movimento, referências a partir de uma ótica inusitada.

20. Privatização

Ventos do liberalismo econômico.

A decisão de interromper os serviços transporte de passageiros, ocorrida no início dos anos

90 será comentada pelos que defenderam a privatização, como meio importante de geração de recursos para dar eficiência operacional a malha ferroviária, nas mãos da iniciativa privada.

O custo social com a paralisação do transporte é muito difícil de ser mensurado, mas através de depoimentos de pessoas comuns percebe-se um sentimento de perda profundo.

Textos, fotografias, e depoimentos em vídeo reacendem a reflexões sobre o fim do transporte de passageiros.

21. Patrimônio Intangível

Malhas do imaginário

Em oito décadas de presença na vida cotidiana dos moradores de cidades e povoados, a ferrovia influenciou uma construção de cultura própria e peculiar.

Este espaço será uma mostra, um mosaico cultural, composto de representações de valores intangíveis. O imaginário através de brinquedos de crianças rurais que viviam ao longo da linha, os saberes e fazeres representados por receitas de comidas e doces que povoavam as estações e o vagão restaurante, que evidenciam o transitar e cruzamento de culturas de fronteira.

22. Ferrovia no mundo contemporâneo.

E se...

Uma instalação interativa apresentará a ferrovia no mundo contemporâneo, para informar aos visitantes, que outros países continuaram a investir em transporte de passageiros e os benefícios dos avanços da tecnologia na ferrovia contemporânea.

Pretende-se provocar uma comparação com o Brasil e aguçar o imaginário para vislumbrar como seria se a ferrovia continuasse.

23. Terminal de internet

Espaço aberto de expressão coletiva.

Um terminal de internet para enviar críticas e sugestões a Espaço aberto para o visitante expressar sua opinião em canais de comunicação com organizações privadas e governamentais relacionadas com transporte público.

24. Esculturas

O instante da hora incerta.

Conjunto de esculturas de representações humanas típicas que povoavam as plataformas de embarque e desembarque de passageiros.

As esculturas expressam os pensamentos que antecedem o instante da partida ou chegada do trem, a iminência do deslocamento, abandonos e encontros, perdas e ganhos.

25. Escultura sonora

A presença do invisível

Na plataforma haverá um conjunto de auto falantes difundindo o som de uma passagem de um trem em movimento seqüencial.

Representará uma sensação de presença do trem, ainda vivo na memória.

Nivaldo Vitorino
arquiteto

