



**UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE CAMPO GRANDE**  
**CURSO DE TURISMO**  
**ÊNFASE EM EMPREENDEDORISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

**THAÍS BOTELHO SILVA**

**NOB – ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: PROPOSTAS  
DE ROTEIROS PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE  
CAMPO GRANDE – MS.**

**CAMPO GRANDE - MS**

**2019**



**UNIDADE UNIVERSITÁRIA DE CAMPO GRANDE**  
**CURSO DE TURISMO**  
**ÊNFASE EM EMPREENDEDORISMO E POLÍTICAS PÚBLICAS**

**THAÍS BOTELHO**

**NOB – ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: PROPOSTAS  
DE ROTEIROS PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE  
CAMPO GRANDE – MS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado em formato de Monografia para conclusão do curso de Bacharelado em Turismo, Unidade Universitária de Campo Grande da Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> M<sup>a</sup>. Alaíde Brum de Mattos.

**CAMPO GRANDE – MS**

**2019**

**NOB – ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL: PROPOSTAS  
DE ROTEIROS PARA O TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE  
CAMPO GRANDE – MS.**

**APROVADO EM:** / / 2019

---

Orientador (a): Prof.<sup>a</sup>. Ma. Alaíde Brum de Mattos  
(Membro Banca)

---

Membro Banca: Prof.<sup>a</sup>. Ma. Luciana de Jesus Rabelo Silva  
(Membro Banca)

---

Membro Banca: Prof. <sup>a</sup>. Ma. Pollyana Thomé  
(Membro Banca)

---

Membro Banca Prof. (a) Dr. João Fábio Sanches Silva  
(Membro Suplente Banca)

## FICHA CATALOGRÁFICA

S584e Silva, Thaís Botêlho

NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: propostas de roteiros para o turismo ferroviário na cidade de Campo Grande – MS/ Thaís Botêlho Silva. – Campo Grande, MS: UEMS, 2019.

93f.

Monografia (Graduação) – Turismo – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, 2019.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Ma. Alaíde Brum de Mattos.

1. Turismo – Campo Grande (MS) 2. Turismo ferroviário 3. Roteiros turísticos I. Mattos, Alaíde Brum de II. Título

CDD 23. ed. - 338.4791

É concedida à Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, permissão para reproduzir cópias deste trabalho de TCC somente para propósitos acadêmicos e científicos.

---

Thaís Botelho Silva

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à minha orientadora Alaíde Brum de Mattos, por sua persistência e confiança, que em mim foi depositada

“Ter fé é acreditar naquilo que não vê, a recompensa por essa fé é ver aquilo em que você acredita.”

Santo Agostinho

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus primeiramente pela oportunidade que me foi concebida, a minha orientadora por sua dedicação e incentivo para realização desse trabalho, por abraçar a minha causa e estar comigo durante o processo de execução.

Ao meu filho Heitor Botelho, que se tornou, a minha maior inspiração para concluir esse sonho tão almejado.

Aos meus pais Romildo José e Maria Botelho, que são meus exemplos e em quem eu me espelho a cada dia para ser uma pessoa melhor.

Os meus irmãos Rômulo Botelho, Thamara Botelho e Romildo Filho que distantes se fizeram presentes quando mais precisei.

Ao meu esposo Gilvando dos Santos, por sua compreensão, paciência, companheirismo e apoio nos momentos mais difíceis, meu sincero amor.

A Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul, Unidade de Campo Grande, pela honra de cursar o Curso de Graduação em Turismo e Empreendedorismo com Ênfase em Políticas Públicas, e conferir a todos a oportunidade de ingressar no mercado de trabalho proporcionando condições de crescimento e desenvolvimento pessoal.

Aos professores, por sua vasta contribuição no decorrer do curso, pelas suas experiências compartilhadas, seus conhecimentos e dedicação pela profissão ainda pouco valorizada.

À banca de qualificação, composta pelas professoras Luciana Rabelo, Pollyana Thomé e o professor João Fábio Sanches Silva, que contribuíram com suas sugestões e esclarecimentos para a execução do meu TCC.

Aos colegas de turma “Turismo 2018”, pelo companheirismo durante os quatro anos de convivência, pelas trocas de conhecimentos e ajuda que juntos compartilhamos.

As Instituições e aos membros da Associação dos Ferroviários de Campo Grande - MS, por contribuir com informações, documentos e partilhar suas experiências referentes ao objeto de estudo.

Enfim, agradeço à todos, que ao longo dessa caminhada estiveram comigo, me apoiando, incentivando e lutando dia a dia, por essa conquista. A vocês o meu muito obrigado.

## RESUMO

Este estudo tem como propósito avaliar o potencial do antigo complexo ferroviário da EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que se encontra presente na cidade de Campo Grande – MS, objetivando elaborar propostas de roteiros para o turismo ferroviário no espaço urbano campo-grandense. Com este trabalho, espera-se, também, contribuir no sentido de resgatar o papel histórico da EFNOB na formação econômica, cultural e política da cidade, notadamente, entre as décadas de 1900 a 1950. Igualmente, fortalecer na memória do povo campo-grandense, o orgulho étnico e despertar o interesse pelo zelo e cuidados no sentido de preservar o patrimônio histórico-cultural da antiga NOB, que, também, se encontra presente em outros municípios do estado de Mato Grosso do Sul. Ao que se acrescenta, ainda, um olhar para o potencial dos sítios históricos do complexo da antiga ferrovia no sentido de agregar valores na oferta turística da cidade de Campo Grande e do estado de MS em relação ao turismo ferroviário. Os pilares básicos para o referencial teórico da pesquisa nas áreas do ferriarismo, do planejamento turístico e da memória e patrimônio cultural se respaldou em Azevedo (1958), Arruda (2002) e (2006), Guirardello (2002), Queiróz (1997) e (2004), Beni (2007), Ruschmann (2012), Le Goff (2003) e Choay (2001). Quanto aos procedimentos metodológicos, optou-se pelo método qualitativo aliado à pesquisa exploratória e ao trabalho a campo, *in loco*, para documentar fotograficamente o levantamento do complexo férreo da cidade, os equipamentos, as edificações e os espaços em que os mesmos se encontram instalados. Realizou-se pesquisa bibliográfica pertinente ao tema, e levantamento documental nos órgãos públicos gestores do patrimônio férreo local e órgãos gestores do turismo. Também, se consultou trabalhos científicos, projetos e planos realizados sobre o assunto do turismo ferroviário em geral, na esfera estadual, nacional e internacional.

**Palavras chave: Campo Grande – MS. Turismo Ferroviário. Roteiros Turísticos.**

## ABSTRACT

This study aims to evaluate the potential of the former railroad complex of EFNOB - Northwest Railroad of Brazil that is present in the city of Campo Grande - MS, aiming to develop proposals for itineraries for rail tourism in the urban space of Campo Grande. From this work, it is also expected to contribute to recover the historical role of EFNOB in the economic, cultural and political formation of the city, notably between the 1900s and 1950s. In addition, to strengthen in the memory of the people of Campo Grande their ethnic pride and to arouse interest for the zeal and care in order to preserve the historical and cultural heritage of the old NOB, which is also present in other municipalities of the state of Mato Grosso do Sul. A look at the potential of the historical sites of the old railroad complex in order to add value to the tourist offer of Campo Grande and MS in relation to rail tourism. The basic pillars for the theoretical framework of research in railroads, tourism planning and memory and cultural heritage were supported by Azevedo (1958), Arruda (2002) e (2006), Guirardello (2002), Queiróz (1997) and (2004), Beni (2007), Ruschmann (2012), Le Goff (2003) and Choay (2001). As for the methodological procedures, we chose the qualitative method combined with exploratory research and field work, in loco, to photographically document the survey of the city's iron complex, equipment, buildings and the spaces in which they are installed. A bibliographic research pertinent to the theme was carried out, as well as a documentary survey in the public authorities managing the local iron heritage and tourism managing bodies. Also, we consulted scientific papers, projects and plans carried out on the subject of rail tourism in general, at the state, national and international levels.

**Keywords: Campo Grande - MS. Rail tourism. Tourist itineraries.**



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
1.1 PROBLEMA.....	14
1.2 HIPÓTESE.....	14
1.3 JUSTIFICATIVA.....	15
1.4 ÁREAS DE ABRANGÊNCIA DA PESQUISA.....	17
1.5 OBJETIVOS.....	17
1.5.1 OBJETIVO GERAL .....	17
1.5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	17
<b>2 DESENVOLVIMENTO.....</b>	<b>18</b>
2.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	18
2.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	24
<b>3 NOB - A HISTORIA DE UMA FERROVIA EM MATO GROSSO DO SUL.....</b>	<b>27</b>
3.1 Breve histórico da origem da Ferrovia Noroeste do Brasil e seu percurso no território Sul-matogrossense.....	27
3.2 A chegada do trem na cidade de Campo Grande – MS.....	29
3.3 A ferrovia, os trilhos e o trem na memória do povo campo-grandense.....	32
<b>4. LEVANTAMENTO DO PATRIMÔNIO FERROVIARIO DE CAMPO GRANDE – MS.....</b>	<b>38</b>
4.1 A Estação Ferroviária de Campo Grande – MS.....	40
4.2 O Armazém Ferroviário de Campo Grande – MS.....	41
4.3 A Rotunda e o Giradouro do Complexo Ferroviário de Campo Grande – MS.....	42
4.4 A Vila dos Ferroviários da Rua Dr. Ferreira.....	44
4.5 A Vila Operária da Rua dos Ferroviários.....	46
4.6 As residências dos funcionários graduados.....	47
4.7 As residências dos funcionários intermediários.....	48
4.8 Os equipamentos urbanos da NOB em Campo Grande – MS.....	49
<b>5. O REUSO DE ESPAÇOS FERROVIÁRIOS DA NOB EM CAMPO GRANDE – MS.....</b>	<b>52</b>
<b>6. PROPOSTAS PARA A ROTEIRIZAÇÃO DO TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CAMPO GRANDE – MS.....</b>	<b>67</b>
6.1 Roteiro 1. Estação Ferroviária de Campo Grande- MS.....	70
6.2 Roteiro 2. Casas dos Funcionários Graduados da NOB.....	71
6.3 Roteiro 3. Casas Dos Funcionários Graduados da NOB.....	71
6.4 Roteiro 4. A Rotunda e o Giradouro.....	72
<b>7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>74</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>75</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>80</b>

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Chegada da locomotiva de passageiros na Estação Ferroviária de Campo Grande – MS na década de 1920.....	31
Figura 2. Exemplos do curso trilhos da NOB de Campo Grande - MS .....	34
Figura 3. Projeto Viva Campo Grande – Orla Ferroviária.....	35
Figura 4. Estação Ferroviária de Campo Grande - MS.....	41
Figura 5. Armazém Ferroviário de Campo Grande - MS.....	42
Figura 6. A Rotunda do Complexo Ferroviário de Campo Grande – MS.....	43
Figura 7. Rotunda e Giradouro do Complexo Ferroviário de Campo Grande – MS .....	44
Figura 8. Vila dos Ferroviários – Rua Dr. Ferreira – Campo Grande - MS.....	45
Figura 9. Vila Operária da Rua dos Ferroviários – Campo Grande – MS.....	47
Figura 10. Casas dos funcionários Graduados da NOB.....	48
Figura 11. Casas dos funcionários intermediários da NOB - Campo Grande - MS .....	49
Figura 12. Escola Estadual de Grau Álvaro Martins Neto – Campo Grande - MS.....	50
Figura 13. A logomarca da NOB.....	54
Figura 14. Acervo do Museu Ferroviário de Campo Grande - MS.....	59
Figura 15. Sala do CCO - pequenos detalhes: escada de acesso e assoalho de madeira.....	60
Figura 16. Plataforma de Embarque e Desembarque da Estação Ferroviária de Campo Grande - MS.....	60
Figura 17. SECTUR- Armazém Cultural de Campo Grande – MS.....	61
Figura 18. Sala de Oficina de Artes e Artesanato Lucila de Araújo Pereira.....	62
Figura 19. Sala de Mostras e Exposições.....	63
Figura 20. Casa Engenheiro Carlos Miguel Mônaco.....	64
Figura 21. A casa dos Engenheiros da Noroeste do Brasil em Campo Grande – MS.....	65
Figura 22. Casa de Pernoite da Chefia.....	66

## LISTA DE QUADROS

Quadro1. Esplanada Ferroviária de Campo Grande - MS.....	53
--	----

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMOCOMFER – Associação dos Moradores do Complexo Ferroviário de Campo Grande – MS

AFAPEDI – Associação dos Funcionários Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos

CCO – Centro de Controle Operacional

CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

COMTur – Conselho Municipal de Turismo

EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

FUDTUR – Fundação de Turismo

IES – Instituição de Ensino Superior

IHGMS – Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul

IPHAN – Instituto Patrimonial Histórico e Artístico Nacional

MEC – Ministério da Educação

MS – Mato Grosso do Sul

MT- Mato Grosso

NOB – Noroeste do Brasil

PABX – Private Automatic Branch Xchange (troca privada automática / eq. De telecomunicações)

RFFSA – Rede Ferroviária Federal S/A

RJ – Rio de Janeiro

SECTUR – Secretaria Municipal de Cultura e Turismo

SMT- Secretaria Municipal de Transportes

SP – São Paulo

TCC - Trabalho de Conclusão de Curso

UEMS – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul

UFMS – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

UU – Unidade Universitária

## LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Mapa da Orla Ferroviária e da Orla Morena .....	80
Anexo 2: Pátio interno da Estação Ferroviária de Campo Grande – MS .....	81
Anexo 3: área da rotunda em situação de abandono .....	82
Anexo 4: Modelo residências germinadas da Vila dos Ferroviários .....	83
Anexo 5: residências da vila dos Operários e Nº Registro Patrimônio RFFSA .....	84
Anexo 6: Casa da chefia da NOB e detalhes da arquitetura .....	85
Anexo 7: Lei Municipal 3.249 de 13 de maio de 1996 .....	86
Anexo 8: Lei Estadual nº1.735 de 26 de Março de 1997 .....	87
Anexo 9: Patrimônio Ferroviário de Campo Grande – MS em situação de abandono...	91
Anexo 10: Acervo museológico da NOB em Campo Grande – MS.....	92

“Enquanto este velho trem atravessa o pantanal  
Só meu coração está batendo desigual  
Ele agora sabe que o medo viaja também  
Sobre todos os trilhos da terra  
Rumo a Santa Cruz de La Sierra.”

(Trem do Pantanal. Almir Sater)





## 1 INTRODUÇÃO

Considera-se a cidade sul-mato-grossense de Campo Grande como rota de grande potencial para o turismo, sendo portadora de um conjunto de belezas naturais e expressões culturais que encantam todos aqueles que a visitam.

A cidade de Campo Grande se destaca no estado de Mato Grosso do Sul, cuja geografia paisagística se expressa com cenários deslumbrantes constituídos pelo seu relevo de planaltos e planícies, onde se destacam as 'Cuestas de Maracaju' e a Planície do Pantanal considerada a maior planície alagada do mundo, tendo suas terras banhadas pelos rios da Bacia Paraguaia e da Bacia do Paraná, terras recobertas pelos cerrados e florestas, fazendo parte do seu bioma exuberante fauna e flora, e sendo formado por uma colcha de retalhos culturais, o que faz o turismo, particularmente, pelas terras campo-grandenses florescer e se destacar através de diferentes segmentos do turismo.

O processo histórico da ocupação do Centro Oeste brasileiro concedeu a algumas cidades do seu território o privilégio de se destacar e promover o seu próprio desenvolvimento. E, Campo Grande é um destes exemplos que se destaca no Centro Oeste brasileiro, inclusive, sua hegemonia política e econômica nesse espaço regional é fato incontestável.

A cidade de Campo Grande nasceu como um vilarejo de tropeiros que cruzavam estradas carreteiras e boiadeiras convertendo se em entreposto pastoril, escalonou degraus de ascensão e se transformou numa cidade de destaque nas atividades econômicas, entre as quais o turismo, atraindo visitantes motivados por segmentos como agronegócios, eventos, turismo rural e turismo ambiental.

Considera-se que esta cidade tenha sido privilegiada em muitos contextos históricos do Estado de Mato Grosso do Sul. Segundo Oliveira Neto (2005) o primeiro desses momentos ocorreu no ano de 1907, quando ficou estabelecida a inclusão de Campo Grande no traçado definitivo da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Outro grande momento foi a partir da chegada dos trilhos na cidade no ano de 1914 e o efetivo tráfego dos trens pelas terras de Mato Grosso do Sul.

Com a chegada do trem a cidade de Campo Grande cresceu rapidamente, impulsionada, sem dúvida, pela NOB. Os trilhos trouxeram o progresso e o desenvolvimento, os caminhos e as distancias se encurtaram para aquela época,

viabilizando a importação de mercadorias, trazendo migrantes e migrantes para trabalhar na construção da estrada e para fixar residência na cidade. Novas contribuições culturais foram trazidas pelos povos de outros países e de outras terras do Brasil, fato que modificou o cenário demográfico da cidade, pois sua população aumentou.

Enfim, o cenário sul-mato-grossense se modificou com a construção da nova ferrovia. Ao lado de Campo Grande outras cidades como Aquidauana, Três Lagoas, Corumbá e Ponta Porã prosperaram, e em muitos lugarejos do estado as sementes do progresso foram espargidas.

Ao ser desativada, a NOB deixou grande legado histórico para o estado de Mato Grosso do Sul e, também grande patrimônio cultural presente em todas as cidades por onde os trilhos passaram. Todavia, considera-se este potencial de forma muito expressiva na cidade de Campo Grande, onde o patrimônio ferroviário representado pela Esplanada Ferroviária de Campo Grande evidencia possibilidades de aproveitamento para o Turismo Ferroviário.

## 1.1 PROBLEMA

A cidade de Campo Grande – MS, a capital do estado de Mato Grosso do Sul é, também, conhecida como cidade ‘Morena’ sendo considerado o mais importante centro receptor do estado favorecido pela sua localização e características urbanísticas, culturais e ambientais. Devido ao seu potencial turístico diversificado, várias segmentações do turismo mostram forte evidência para se consolidar no mercado turístico local, regional e nacional, destacando-se o Turismo de Negócios e Eventos.

No entanto, há outros segmentos do turismo campo-grandense que vem se despontando, pois, existe uma grande oferta no mercado de produtos nos segmentos do Turismo Rural, Turismo Gastronômico, Turismo Ecológico e Turismo Cultural.

Atualmente, à procura pelo turismo cultural e histórico vem aumentando consideravelmente a sua demanda, que tem sido operacionalizado pelo City Tour através de roteiros personalizados acompanhados por guias de turismo oficiais e particulares.

Diante desta demanda turística que se expos, percebe-se a necessidade de novos roteiros que permitam o contato de turistas com o patrimônio cultural da cidade de Campo Grande. Portanto, esta proposta de estudo tem como principal objetivo realizar o levantamento do complexo férreo da EFNOB – Estrada de Ferro

Noroeste do Brasil existente na cidade, com a finalidade de se avaliar possibilidades de novos usos destes componentes da antiga ferrovia tentando o desenvolvimento do Turismo Ferroviário na cidade de Campo Grande – MS.

Sendo assim, o problema essencial da pesquisa evidencia-se com o seguinte questionamento:

De que forma podemos reutilizar os espaços férreos da antiga NOB para o desenvolvimento da atividade do Turismo Ferroviário na cidade de Campo Grande – MS?

## 1.2 HIPÓTESE

Para a realização de uma pesquisa o primeiro passo consiste na formulação do tema e o(s) problema(s) que dele decorrem. Ao existir o questionamento, segue-se a fase da construção de uma hipótese ou hipóteses. Ao formularmos a(s) hipótese(s), estamos formulando suposições ou soluções provisórias e/ou antecipadoras para o problema. Ao deduzirmos as soluções para o problema devemos então adiantar mais um passo: comprovar cientificamente a solução ou soluções previstas para o problema suscitado. Assim, nasce a pesquisa científica (LAKATOS, p. 123-129, 1991).

Parafraseando o texto acima, encontramos os dizeres de Rudio (1978) sobre o seu entendimento quanto ao enunciado de hipóteses:

Chama-se 'enunciado de hipóteses' a fase do método de pesquisa que vem depois da *formulação do problema*. Sob certo aspecto, podemos afirmar que toda pesquisa científica consiste apenas em *enunciar e verificar hipóteses*; estas são suposições que se fazem na tentativa de explicar o que se desconhece. "Esta suposição tem por característica o fato de ser provisória, devendo, portanto, ser testada para se verificar sua validade" (Rudio, 1978:78 Apud Lakatos, 1991 123).

Ao considerar o tema proposto para o presente estudo o mesmo vem de encontro com a expectativa que se projeta para o turismo na cidade de Campo Grande – MS, pois se contabiliza no cenário urbano campo-grandense valioso recurso do Patrimônio Histórico e Cultural, que pode servir para motivar o desenvolvimento do Turismo Ferroviário na capital sul-mato-grossense, utilizando-se roteiros que permitem utilizar os espaços do complexo férreo da EFNOB – Estrada de Ferro Federal Noroeste do Brasil.

Com o levantamento desses bens e a análise dos mesmos, dentro do contexto urbano de Campo Grande, verifica-se a sua importância e as suas contribuições no

âmbito econômico, político e cultural da vida dos sul mato-grossense, principalmente nos períodos 1920 a 1950. Entretanto, após anos de contribuição a ferrovia foi desativada e hoje se encontra esquecida como parte do patrimônio cultural da cidade representada pelo grande conjunto férreo concentrado, sobretudo no espaço conhecido como 'Explanada Ferroviária'.

Contudo, faz-se necessário a elaboração de propostas que evidencie a relevância histórica desse bem patrimonial para nossa cidade, formatando-se roteiros turísticos que possam contribuir com o desenvolvimento do Turismo Ferroviário, colaborando-se, assim para a construção de um cenário positivo em relação ao turismo local que preserve o seu patrimônio cultural e o deixe garantido para que as gerações futuras possam desfrutá-lo na posteridade.

### 1.3 JUSTIFICATIVA

Ao término da graduação do Curso de Turismo com ênfase em Empreendedorismo e Políticas Públicas da UEMS – UU DE Campo Grande, o Projeto Pedagógico do Curso de Turismo propõe que para se obter o título de Bacharel em Turismo o acadêmico deve realizar um TCC - Trabalho de Conclusão de Curso. Fiz minha opção por monografar um tema que estivesse correlacionado com a EFNOB, pois durante as séries iniciais do curso percebi minha afinidade com as disciplinas de Patrimônio e Turismo e Turismo e História de MS. O aprendizado na área destas disciplinas me despertou o interesse em aprofundar um pouco mais o conhecimento através da pesquisa de um tema ligado a História e ao Patrimônio de MS.

A proposta de roteirizar o patrimônio ferroviário em função do turismo campo-grandense se mostra favorecido por dois aspectos: primeiramente o reuso do patrimônio existente uma vez que a rodovia foi desativada; segue-se a este a possibilidade de contribuir com o desenvolvimento de uma pesquisa sobre o Turismo Ferroviário em Campo Grande - MS.

Acredita-se na viabilidade desse projeto, pois além do potencial existente para se planejar o Turismo Ferroviário na cidade de Campo Grande como nova vertente para o turismo local, Campo Grande possui duas IES - Instituição de Ensino Superior públicas, sendo a UEMS – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul e UFMS – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul que possuem cursos para formação de bacharéis em turismo, profissionais capacitados que poderão atuar no planejamento público e privado do turismo. Além do Ensino Superior de Turismo, podemos contar

com a FUDTUR – Fundação de Turismo de MS, com o SECTUR – Secretaria Municipal de Cultura e Turismo, com o COMtur – Conselho Municipal do Turismo e com o IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, além de outras instituições e órgão gestores do turismo e do patrimônio público que desempenham relevantes funções em relação ao turismo no município e no estado de MS.

#### 1.4 ÁREAS DE ABRANGÊNCIA DA PESQUISA

Esta pesquisa se destaca pela sua abrangência alcançando profissionais e estudiosos de várias áreas, tais como, planejadores do turismo, gestores públicos estaduais e municipais, que detém em seus municípios conjuntos de patrimônio férreo da antiga NOB, geógrafos que atuam na organização do espaço urbano, pesquisadores do patrimônio público, analistas de sítios históricos de uma localidade e ainda os que se debruçam no estudo da memória coletiva de um povo.

#### 1.5 OBJETIVOS

##### 1.5.1 Objetivo Geral

Realizar levantamento do complexo férreo da EFNOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na cidade de Campo Grande – MS, com o propósito de se avaliar os novos usos e possibilidades destes componentes históricos e culturais para o desenvolvimento do Turismo Ferroviário no município de Campo Grande – MS.

##### 1.5.2 Objetivos Específicos

- Identificar por meio da pesquisa *in loco* a importância desse bem patrimonial e sua fundamental inclusão no desenvolvimento da atividade turística no município de Campo Grande - MS;
- Compreender a relevância histórica e cultural do patrimônio férreo campo-grandense para a ocupação e formação da cidade de Campo Grande – MS;
- Elaborar propostas de roteiros turísticos para o turismo Ferroviário em Campo Grande - MS.

## 2. DESENVOLVIMENTO

### 2.1 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A conquista e o processo de ocupação do território referente às terras do centro-sul da antiga Província de Mato Grosso, traçou sua própria trajetória histórica, individualizando-se da região norte sede do poder político e administrativo da província, que tinha no governo e no coronelismo local a tomada das decisões políticas e econômicas que regiam o extenso território da Província de Mato Grosso.

Portanto, as terras meridionais da antiga província diferenciando-se, quanto os aspectos da sua geografia física (relevo, clima, vegetação, hidrografia), da sua localização estratégica em relação às regiões sul e sudeste do Brasil e países fronteiriços – Paraguai e Bolívia, tiveram as suas terras disputadas pelos espanhóis e portugueses povos conquistadores aos quais os indígenas habitantes naturais da terra resistiram por mais de dois séculos (GUIMARÃES, 1995).

Neste recanto, se fixaram os migrantes e imigrantes de diferentes origens, que, trouxeram seus usos e costumes próprios e lutaram para nessa terra se fixar, escrevendo através de lutas heroicas e muito trabalho uma história de oposição às elites mandatárias do norte da província.

Desta forma, contrariando os interesses das elites governamentais nortistas, os sulistas lutaram pela construção da ferrovia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB, que atravessou o seu território de leste a oeste e conectou as terras longínquas dos sertões, cerrados e pantanais ao Porto de Santos no Oceano Atlântico, interligando ainda a esse modal de transporte os países vizinhos centralizados – Paraguai<sup>1</sup> e Bolívia (GUIMARÃES, 1995).

Na historiografia da NOB há muitos autores que já escreveram sobre o assunto e que podem ser considerados como fontes fidedignas para a pesquisa a que nos propusemos a realizar, tentando relacionar o tema dos trilhos ao turismo ferroviário que possa vir a ser desenvolvido em territórios sul-mato-grossenses por onde a ferrovia deixou vestígios de sua antiga estrutura. Entre esses autores podemos citar:

---

<sup>1</sup> Porto Esperança é o porto fluvial do Rio Paraguai.

AZEVEDO (1958), GHIRARDELLO (2002), QUEIRÓZ (2004) e MARQUES (2014), aos quais outros se acrescentam.

A NOB tem despertado interesse nas pesquisas acadêmicas o que contribuiu para a realização de inúmeras pesquisas, a exemplo de CASTRO (1993) que analisa os antecedentes da ferrovia e o seu processo de construção; GARCIA (1993) que coletando depoimentos conseguiu analisar o significado da NOB para a sociedade sul-mato-grossense; QUEIRÓZ (1997) que procurou estudar o sentido da ferrovia e o final do seu traçado (QUEIROZ, 2004).

Após terem sido desativadas as estações ferroviárias da NOB, percebeu-se o valioso patrimônio que as mesmas representam para a história do povo sul-mato-grossense. Partindo desse contexto, muitos estudos e pesquisas se desencadearam como documenta Marques (2014) ao proceder a uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande – MS. O autor pondera em seu estudo:

Assim, o registro histórico da NOB, do seu patrimônio cultural, material e imaterial, os trilhos, as máquinas, as edificações, as tecnologias empregadas, a compreensão da sua importância no desenvolvimento econômico e social, regional e nacional, o modelo de sua configuração urbana, reproduzido em inúmeras cidades, têm no Complexo ferroviário em Campo Grande, a mais expressiva representatividade para o patrimônio cultural brasileiro (MARQUES, 2014 P. 21).

Ainda prosseguindo em suas considerações, Marques pontuou sobre a formação de um patrimônio cultural junto aos trilhos, tendo afirmado:

Desde a sua implantação no Brasil, a ferrovia contribuiu para o desenvolvimento econômico do país, foi um dos alicerces para a integração territorial, auxiliou os processos de urbanização e industrialização, foi decisiva nas transformações urbanas das cidades ferroviárias e influenciou a sociedade, tendo, além disso, importante significado cultural, pois junto às cidades influenciou o cotidiano, criando uma identidade nas regiões ferroviárias (Idem, p. 26).

A esse respeito, Gardin também se manifestou ao considerar a chegada da ferrovia em 1914 e a inauguração da estação ferroviária em Campo Grande:

A locomotiva represente no início do século o grande símbolo da modernidade, que além de alterar substancialmente o modo de vida, se impõe sertão adentro com uma velocidade que encurta as distâncias outrora penosas. O movimento do trem vai criando por onde passa um imaginário ligado ao novo ritmo. O tempo passa a ser ditado pelo movimento do trem e se cronometra pelos horários estipulados pelas viagens (GARDIM, 1999, p. 72).

Desde a sua instalação até a sua desativação a NOB exerceu importante influência no aspecto econômico, político, social e cultural de todos os lugares e cidades por onde seus trilhos foram passando. Assim, pode-se afirmar que a ferrovia

em questão, gerou muitas transformações nos territórios em que se instalaram, como cidades, lugares desconhecidos e lugarejos que acabaram por se transformar em novas cidades.

Quanto a estas transformações em se tratando de Campo Grande, podemos reafirmá-las nas considerações de vários estudiosos e pesquisadores sobre o tema. Entre estes, Weingärtner (1995) que afirma:

A ferrovia provoca o afluxo de imigrantes e migrantes [...]. Campo Grande gradativamente centraliza no Sul de Mato Grosso as principais atividades econômicas e políticas. Esta sua condição de entreposto comercial lhe oportuniza outra condição, a de polo irradiador de ideias [...]. Com a ferrovia a cidade passa a receber com frequência jornais editados em São Paulo e Rio de Janeiro [...]. Após a ferrovia alguns fazendeiros sul-mato-grossenses fixam residência em Campo Grande, para melhor dirigir seus negócios e, ao mesmo tempo se inteirar dos acontecimentos políticos locais, estaduais e federais (WEINGÄRTNER, 1995, p. 7).

Em geral os estudiosos sobre o assunto confirmam os dizeres de Weingärtner, a exemplo de Bitar que afirma, “é consenso entre os estudiosos que, de todas as povoações atingidas pela Noroeste em Mato Grosso, avultou Campo Grande” (BITTAR, 1997, p. 29).

Ainda se referindo a Campo Grande, Eduardo Olímpio Machado produziu expressivo artigo que se acha publicado no *Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso*, onde registrou suas palavras:

Há pouco mais de dois anos era um vilarejo insignificante, contando apenas com cento e tantas casas, em sua maioria de pau-a-pique, e uns 1.200 habitantes: atualmente possui cerca de 500 fogos, notando-se já certo gosto nas construções, e contando com uma população fixa de nunca menos de 5.000 almas [...]. Existem já alguns edifícios de importância [...]: nota-se uma verdadeira febre de construção, apesar da carestia e dificuldade na obtenção dos materiais de construção [...]. Logo que os trilhos da Noroeste transpuseram o soberbo Rio Paraná, agitou-se vertiginosamente o progresso neste município [...]. Tudo vai se transformando, multiplicando-se o comércio e por toda parte surgem as pequenas indústrias (MACHADO, 1914<sup>a</sup>. p.410-411).

Além de Campo Grande, outras cidades sul-mato-grossenses se despontaram como nos reporta o presidente de Mato Grosso, Costa Marques, que no ano de 1913 já se mostrará confiante que a ferrovia trouxera à “rica e futura região sulista uma “transformação econômica muito grande”, “valorizando imensamente as terras e “facilitando o seu povoamento”, de modo que o desenvolvimento da região” dia a dia se torna cada vez maior” (RMT13, p. 87).



Conforme nos documenta Marques (1913) o mesmo presidente, em oportunidade anterior relatou as impressões colhidas em viagem ao SMT, realizada em fins de 1912, e elenca detalhadamente os efeitos da NOB:

A vila de Miranda [...] já vai sentindo o influxo benéfico da estrada de ferro. Quase estacionária desde muito tempo, notam-se agora ali certa animação e muita esperança, e veem-se algumas casas ultimamente construídas e outras em construção, todas de bom material e de tipo moderno [...]. As suas matas são ricas de madeira de lei [...] e a sua exploração, já iniciada, terá agora maior desenvolvimento com a facilidade do transporte que já vai oferecendo a Noroeste (MARQUES, 1913, p. 395).

Ainda seguindo as informações de Marques o presidente ainda reconhece que “também em Aquidauana (vila “de recente fundação”, mas que já era “a maior e mais populosa do sul do Estado”), onde “já notam muitos prédios novos e bem construídos e muitos outros em construção”; devido ao rápido aumento da população”, acrescenta, “a vida é cara e o aluguel das casas bastante elevado” (MARQUES, 1913, p. 395-396).

Pode-se afirmar a que ferrovia definiu o modo de vida dos habitantes de cada localidade aonde o trem chegou se perpetuando na memória coletiva do povo. Mesmo extinta, a ferrovia e o seu *modus operandis* estão vivificados e presentes na vida da população local. Assim, as estruturas ferroviárias que se estenderam por terras do hoje Mato Grosso do Sul, correspondem ao patrimônio ferroviário sul-mato-grossense, sendo formadas por estações, prédios para armazenagem de carga, oficinas, rotundas, residências entre outros.

A cidade de Campo Grande detém expressivo conjunto desse patrimônio ferroviário que pode ser contabilizado tanto para o Turismo Cultural como para o Turismo Ferroviário. Segundo o Ministério do Turismo (2010), 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.

Quanto ao Turismo Ferroviário, se considera que possa ser um segmento do Turismo Cultural, que também, pode ser classificado como turismo quanto ao meio de transporte utilizado na viagem conhecido como ‘passeio sobre os trilhos’ encontrado na modernidade nos destinos turísticos que detém patrimônio ferroviário.

Em relação ao turismo ferroviário Lohmann (2013) considera que:

O desenvolvimento do turismo ferroviário se faz a partir do somatório de uma série de fatores que exigem planejamento e gestão coordenada entre ferrovia e turismo. É válido destacar que em alguns casos não é o uso do transporte ferroviário que desencadeia a experiência turística relacionada à ferrovia. Por exemplo, é possível que se desenvolva o turismo ferroviário a partir de atrações como uma vila ferroviária desativada, museus ferroviários e ferrovia desativada (LOHMANN, 2013, p. 185).

Reportando-se os dizeres de Lohmann em relação ao patrimônio ferroviário de Campo Grande, pode-se afirmar que a cidade oferece potencial para a exploração do turismo ferroviário, podendo ser contabilizado para tal exploração a infraestrutura do conjunto localizada na chamada Esplanada ferroviária de Campo Grande.

Este recurso explorado pelo turismo local poderá resgatar a memória histórica do patrimônio cultural deixado pela NOB em Campo Grande, bem como reascender a memória coletiva do seu povo, valorizando a sua construção histórica e o seu orgulho étnico.

Entretanto, para se agregar estes recursos à oferta turística local é necessário desenvolver ações previamente planejadas, como nos recomendam os estudiosos e pesquisadores da área do planejamento turístico, entre estes, Beni (2007), Boullon (2002), Fernandes (2011), Ruschmann (2012), entre outros.

Segundo a orientação destes autores, o primeiro passo consiste em reconhecer o espaço urbano em que estes recursos estão localizados, seguido da realização de minucioso inventário dos bens com o relato de todas os seus detalhes e características, e ainda analisar de que forma podem ser utilizados para uso turístico conforme a legislação que resguarda estes recursos, bem como os princípios dos órgãos gestores e instituições que resguarda este acervo histórico e patrimonial de Campo Grande.

Considera-se que os motivos pelos quais as pessoas se deslocam de seu local de origem para outros destinos são os mais variados possíveis. Entre as motivações mais frequentes, Ruschmann (2012) pontua o aumento da demanda em função do turismo cultural. Quanto ao que a autora parafraseia: “É impossível desconsiderar a cultura como uma das mais importantes motivações de viagens turísticas” (RUSCHMANN, 2012, p.50).

Segundo os autores Murta e Goodey (2002), os visitantes tem interesse em conhecer a cultura dos destinos turístico visitado independente da motivação de sua viagem, E, ainda nos informa que:

Nas três últimas décadas, o crescente número de visitantes a sítios históricos e naturais, vem levando governos, empresários e comunidades locais a promover o seu patrimônio com recurso educacional e como recurso de desenvolvimento turístico. A estratégia mais utilizada na Europa e nos Estados Unidos tem sido a *interpretação* do patrimônio, associada à sua revitalização (MURTA E GOODEY, 2002, p. 13).

Os autores Murta e Goodey, ainda esclarecem no que consiste interpretar o patrimônio de uma comunidade anfitriã: Segundo os estudiosos “é o meio pelo qual se acrescenta valor à experiência do visitante, por meio do fornecimento de informações e representações que realcem a história e as características culturais e ambientais de um lugar” (IDEM, 2002, p. 13).

Ainda sobre o patrimônio cultural encontrado em destinações turísticas, Murta e Goodey enfatizam com suas palavras:

O desejo pessoal e local de falar de seu lugar, do passado histórico, de acontecimentos recentes, ou mesmo de problemas atuais, bem como a coleta de evidências pessoais da história, são fundamentais no processo de interpretação e valorização. Em qualquer cultura, as lembranças pessoais e as experiências pessoais e as experiências passadas, as fotografias desbotadas e os registros de eventos familiares fornecem marcos de vidas individuais e são de grande valor para o processo de interpretação do patrimônio.

Sobre o planejamento para o uso do patrimônio cultural de uma comunidade anfitriã os autores Murta e Goodey, assim se expressam:

“Um plano de interpretação de um sítio, vila, cidade ou região tem se revelado de grande importância para o planejamento, pois indica uma estratégia de ação para as autoridades municipais e para os diversos setores da comunidade – moradores, empresários, grupos religiosos e associativos” (MURTA E GOODEY, 2002, p. 18).

Desse modo, concluem os autores suas orientações sobre o patrimônio cultural:

O planejamento da interpretação orienta a limpeza e a descoberta de fachadas originais; a harmonia da sinalização e do desenho de placas e letreiros compatíveis com o “espírito” do lugar; as trilhas pela malha urbana que “decifram” a cidade e as placas informativas que ampliam a percepção ambiental do visitante (MURTA E GOODEY, 2002, p. 19).

A literatura em geral nos informa que os projetos de revitalização e readequação tem utilizado com frequência o planejamento interpretativo nas áreas de lazer, recreação e turismo. Esta estratégia estimula a iniciativa pública e privada para conjugar esforço no sentido de tornar uma destinação turística competitiva de acordo com os padrões da atualidade.

Dentro desta análise e reflexões teóricas, considera-se que o Turismo Ferroviário poderá se converter em extraordinária ferramenta para estimular o desenvolvimento do turismo na cidade de Campo Grande e agregar valor a oferta

turística local organizando trilhas, roteiros e centros de visitantes no Complexo Ferroviário da Noroeste do Brasil (NOB) existente em Campo Grande – MS.

## 2. 2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Segundo Dencker (1998), três elementos formam a base da investigação científica e caracterizam o conhecimento como ciência: a teoria, o método e a técnica (Idem, p. 23, 1998).

O estudo científico prescinde da teoria que corresponde aos estudos aprofundados já realizados sobre a essência de um fato cuja natureza e origem se desejam conhecer com o propósito de responder às indagações sobre os mais variados objetos de estudo. Em relação à teoria e o fato, a autora Lakatos & Marconi (1991), observa que ambos, teoria e fato,

São objetos de interesse dos cientistas: não existe teoria sem ser baseada em fatos; por sua vez, a compilação de fatos ao acaso, sem um princípio de classificação (teoria), não produziria ciência – ter-se-ia um acúmulo de fatos não sistematizados, não relacionados, mas amorfos e dispersos, impossíveis de serem interligados e explicados (LAKATOS & MARCONI, 1991, p. 89).

Ainda sobre teoria e fato, MARQUES et al, ilustram com a célebre frase de Poincaré<sup>2</sup> (1985) “Faz-se ciência com fatos assim como se edifica uma casa com pedras, mas uma acumulação de fatos não é ciência assim como não é uma casa um amontoado de pedras”. Portanto, há necessidade do uso de um método específico para a realização da pesquisa científica (MARQUES, Heitor Romero et al, 2006, p. 40).

Segundo os mesmos autores “Método, do grego *méthodus*, significa o “caminho” a percorrer para alcançar objetivos específicos. Afirmam os autores que: evidentemente, “a escolha do caminho para atingir a verdade implica a utilização de meios adequados para cada tipo de conhecimento” e prossegue: “Não existe um único método de pesquisa científica, pois ele varia conforme o assunto e a finalidade” (MARQUES, Heitor Romero et al, 2006, p. 40).

Os autores esclarecem que método é o conjunto de procedimentos utilizados

---

<sup>2</sup> O francês Jules Henri Poincaré nasceu em 29 de Abril de 1854 e faleceu em 17 de Julho de 1912. Foi um famoso matemático, físico e filósofo da ciência. Mais de 500 trabalhos, livros e artigos.

na investigação de fenômenos ou no caminho para chegar-se a verdade. Segundo Cervo e Bervian (1983), “o método é a ordem que se deve impor aos diferentes processos necessários para atingir um fim dado ou um resultado desejado” (1983, p. 23).

Quanto às investigações dos temas relacionados ao turismo, não há como alienar-se quanto à questão multidisciplinar que estes temas geralmente apresentam o que ocorre em virtude de ser o turismo um fenômeno de estudos complexos que envolvem conhecimentos de inúmeras áreas das ciências sociais.

Aliás, Dencker frisa que “A questão do método em turismo segue a dinâmica das ciências sociais nas quais o turismo é objeto de estudo”. A autora, também, acrescenta: “Muitas são as disciplinas que tratam da questão do turismo e temos que admitir que ainda hoje o turismo não se compõe em um corpo de conhecimentos independente, com dinâmica própria” (DENCKER, 1998).

A perspectiva em relação ao viés da multidisciplinaridade existente no turismo abre a oportunidade de se analisar os temas da área do turismo através dos métodos científicos peculiares às diferentes áreas de estudo que o tema da pesquisa em si propõe, tais como história, cultura, memória, patrimônio cultural, dentre outras.

Quanto à sua forma de abordagem considera-se esta pesquisa como sendo de cunho qualitativo, visto que não se preocupa com a representatividade numérica, mas com os aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais do tema em discussão. A abordagem qualitativa é largamente utilizada no universo das ciências sociais (LAKATOS & MARCONI, 1991),

Quanto aos seus objetivos, considera-se que esta pesquisa seja também de caráter exploratório, pois intenta obter maiores informações sobre o tema que envolve turismo com patrimônio histórico e a cultura histórica do povo campo-grandense.

Considerou-se, também, o emprego de estratégias ou técnicas no sentido de se obter dados e informações sobre o objeto de estudo. Para Marques o método se faz acompanhar de técnicas que correspondem a instrumentos que o auxiliam para que se possa chegar a um determinado resultado (MARQUES, Heitor Romero *et al*, 2006, p. 40).

Dessa forma, utilizaram-se as seguintes técnicas para respaldar as ações a serem desenvolvidas no sentido de auxiliarem no levantamento de dados e informações que possam contribuir para elucidar a proposta da presente pesquisa.

1. Levantamento bibliográfico: Requisito necessário e indispensável para a realização da pesquisa que será norteadada por teóricos que estudam as área do conhecimento relacionado ao tema;
2. Levantamento documental: Buscas de documentos escritos, livros, jornais, mapas, documentos oficiais e outros, que possam contribuir para os interesses da pesquisa;
3. Inventario do patrimônio ferroviário de Campo Grande: Trata-se dos recursos existentes para o turismo ferroviário na cidade de Campo Grande;
4. Identificação e caracterização dos principais elementos do conjunto ferroviário da cidade de Campo Grande;
5. Cobertura fotográfica: O uso desta metodologia permite documentar *in loco* os elementos do conjunto ferroviário da cidade de Campo Grande;
6. Seleção e organização do material, dados e informações coletadas;
7. Elaboração e mapeamento de roteiros para o turismo ferroviário em Campo Grande.

Acredita-se que os procedimentos metodológicos adotados poderão contribuir para a realização da pesquisa em questão.

### **3 NOB – NOROESTE DO BRASIL: A HISTORIA DE UMA FERROVIA EM MATO GROSSO DO SUL**

Neste capítulo de estudo pretende-se resgatar os principais fatos históricos relacionados à CEFNOB – Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujos trilhos, em parte considerável de sua extensão se estenderam por territórios que hoje correspondem ao Estado de Mato Grosso do Sul.

Têm-se o conhecimento de que muitos escritores, estudiosos, pesquisadores, e, intelectuais de diferentes áreas do conhecimento já se debruçaram para contar, investigar e analisar a epopeia da construção da ferrovia da NOB, cada um partindo de sua ótica de estudos e observações (QUEIRÓZ, p. 31-34).

Particularmente, neste trabalho monográfico, além do estudo do tema relacionado ao turismo, se interessou em pesquisar e documentar a história da ferrovia no contexto histórico do processo de ocupação das terras do centro sul da antiga Província de Mato Grosso<sup>3</sup>.

Guarda-se a expectativa que esta pesquisa possa alcançar o entendimento e grau de escolaridade de todos os estudantes sul-mato-grossense. Também, espera-se que todos os guardiões desta história se orgulhem de a terem vivenciado e participado deste capítulo histórico de Mato Grosso do Sul. Ao que se reforça, a intenção de que as novas gerações sul-mato-grossenses não apaguem da sua memória a importância da NOB como patrimônio histórico e cultural do seu estado.

#### **3. 1 BREVE HISTÓRICO DA ORIGEM DA NOB E SEU PERCURSO PELO TERRITÓRIO SUL–MATO-GROSSENSE**

No levantamento bibliográfico que se realizou sobre a ferrovia Noroeste do Brasil, foram encontrados vários autores que como afirma OLIVEIRA NETO (2005, p. 85), apresentaram as mais variadas visões sobre o estudo do tema. Aliás, o autor pontua que a sua obra sobre Campo Grande, também aborda o tema da ferrovia devido a importância que a Noroeste do Brasil teve no desenvolvimento de Campo Grande, trazendo informações

---

<sup>3</sup> A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil começou ser pensada e articulada na época do II Reinado (1840/1889), que entre outros objetivos, pretendia quebrar o isolamento da Região Centro Oeste. Tendo o seu traçado original sido modificado, a estrada se estendeu por terras que hoje correspondem ao Estado de Mato Grosso do Sul, cortando vários dos seus atuais municípios.

notórias na cidade e inclusive definindo a Rua 14 de Julho como a rua principal do conjunto urbano campo-grandense da época.

Ainda, amparando-se nas colocações de Oliveira Neto, este afirma que o assunto sobre a NOB deve considerar inicialmente o trabalho de Emilio Schnoor, que chefiou a equipe responsável pelos estudos que definiram o traçado da nova ferrovia, cujo relatório foi publicado em 2003. O autor considera que também deve ser levada em consideração, a deliberação que o Clube de Engenharia tomou no ano de 1904 alertando o governo central como um “problema nacional inadiável”, a construção de uma ferrovia ligando São Paulo ao Oeste Brasileiro, que pudesse, também, facilitar o intercâmbio com o norte do Paraguai e o sudeste da Bolívia.

Convém frisar que tanto o trabalho do engenheiro Emilio Schnoor a deliberação do Clube de Engenharia já propunham um traçado para a nova ferrovia aproximado ao que seria definido em 1908.

Todavia, a ideia de construir uma estrada de ferro para a região de Mato Grosso (MT), ocorreu em 1876, ocasião em que o Governo Imperial nomeou uma comissão avaliadora que indicasse o traçado de uma estrada para a região. Esta comissão era presidida pelo Visconde do Rio Branco e foram apresentados 16 projetos, porém todos sem sucesso. No ano de 1900 o Governo Provisório determinou a criação de um plano de viação federal com o intuito de ligar diversos estados da União à Capital Federal (Rio de Janeiro), entretanto, a construção desse projeto seria muito caro e demorado, e por isso o governo oferecia aos interessados uma série de privilégios como: Isenção de impostos, juros e a cessão gratuita de terrenos devolutos.

Más somente em 18 de outubro de 1904, sob o Decreto de nº. 5.344, assinado pelo ministro Lauro Müller, é que nasce CEFNOB - Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, com investimento do Banco da União de São Paulo e outros acionistas. No ano de 1906 com a inauguração da Estação Noroeste de Bauru São Paulo (SP), e a outra frente da ferrovia interligaria o interior paulista à Cuiabá capital do estado de Mato Grosso, devido a interesses políticos e estratégicos esse traçado foi desviado de Cuiabá para Campo Grande. A construção dessa ferrovia tinha como principais objetivos Integrar o interior do país às regiões mais populosas, proteger as fronteiras e escoar grandes cargas e mercadorias com baixos custos (QUEIROZ, 2004).

Durante muito tempo, o ponto final da EFNOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil permaneceu na localidade denominada de Porto Esperança, e só em 1952 foi concluído o



trecho entre esta localidade e Corumbá. O trecho de Ponta Porã iniciou sua construção em 1938, tendo sua conclusão em 1953.

Portanto, a construção da NOB teve o seu ponto inicial em Bauru - SP e alcançou longas distâncias até Corumbá e Ponta Porã, totalizando extensão de 1765 km. Essa ferrovia venceu o isolamento e as distâncias entre as regiões, e, que também, beneficiaram o Paraguai e a Bolívia, os únicos países centralizados da América do Sul sem saída marítima. Já o trecho que possibilitaria a ligação entre Campo Grande e Três Lagoas, chegando até Cuiabá, jamais foi concluído mesmo tendo duas frentes de trabalho: Porto Esperança e Três Lagoas. Evidentemente que a NOB, proporcionou a região Sudeste e Centro-oeste, além das fronteiras, grandes avanços econômicos, sociais e culturais com o seu processo de construção e a sua configuração no espaço urbano de localidades onde enraizou seu trajeto. Nesse contexto MATTOS (1999) destaca que a NOB:

Dominou a continentalidade do centro-oeste brasileiro e trouxe grande progresso. Incorporou-se à memória do nosso povo e do panorama de nossas paisagens de cerrados e pantanais. Enfim, ajudou a construir um novo capítulo da história do Mato Grosso do Sul (MATTOS, p. 28, 1999).

Contudo, a NOB desde o seu projeto até a sua execução foi alvo de muitas discussões que prevalecem até os dias atuais, porém, seria inevitável não falar o quanto esta ferrovia trouxe de crescimento para Campo Grande e demais municípios de MS como Três Lagoas, Aquidauana, Miranda, Ponta Porã, Maracaju e Dourados. Possibilitou o aumento das relações comerciais, reduziu drasticamente os custos para transportes de mercadorias, possibilitou o crescimento populacional com a chegada de emigrantes, desenvolveu o comércio de Campo Grande, tornando o principal centro econômico do estado de Mato Grosso do Sul, ocupado até então pela cidade de Corumbá.

### 3.2 A CHEGADA DO TREM NA CIDADE DE CAMPO GRANDE – MS

A chegada do trem em Campo Grande, conforme documentam vários historiadores ocorreu em 1914, após alterações estratégicas do curso da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, pois, o projeto da ferrovia NOB sofreu modificações em relação ao seu percurso previsto inicialmente. Foi com a vinda da ferrovia, para a capital sul-mato-grossense, que até então o pequeno vilarejo fundado por José Antônio Pereira tornou-se a principal cidade da parte do sul do Estado de Mato Grosso, pois ainda não havia ocorrido a separação dos estados, e, posteriormente, Campo Grande se tornou a capital de Mato Grosso do Sul após a divisão dos territórios no ano de 1977.

Na sua obra “Campo Grande de Outrora”, Almeida (2003, p. 39), nos descreve uma paisagem das terras da chamada Cidade Morena (Campo Grande) nos momentos que antecederam a chegada do trem pela primeira vez neste recanto:

Em janeiro de 1914, as margens verdes do ribeirão Imbirussu da Fazenda Cerradinho povoaram-se de pequenos ranchos de palha e zinco, estendendo-se por uma distância de mais de 200 metros, de um outro lado do corte destinado ao leito da estrada de ferro que avançava um quilômetro por dia, vinda de Porto Esperança (ALMEIDA, 2003, p 39).

E prossegue o autor na sua narrativa, leitura que nos faz voltar nos tempos daquela época:

Leite Silva, o português dinâmico, montava o seu último acampamento perto da Vila de Campo Grande com o fim de penetrá-la, marchando ao encontro do ramal que vinha de Três Lagoas e se achava nas imediações do córrego Gerivá, hoje Ligação. Lá por aquele arraial improvisado uma dobadeira de vozes, cantos, marteladas e chiados, sobressaindo o ruído das picaretas e enxades, limpando o leito que recebia os dormentes e trilhos, rumo à São Paulo, à civilização e ao progresso (ALMEIDA, 2003, p 39).

Em relação a primeira locomotiva na povoação de Campo Grande, Almeida registrou: “A 28 de maio de 1914, resfolegando, espalhando vapor à direita e à esquerda, embandeirada e apitando estrepitosamente, entrava, puxando algumas gôndolas, numa plataforma feita de dormentes erguida à frente de um carro de cargas à guisa de estação, a primeira locomotiva da estrada de ferro em caráter oficial” (ALMEIDA, 2003, p. 40).

Já o primeiro trem de carga chegou em 30 de maio de 1914, onde realizou sua travessia sobre os trilhos no perímetro urbano de Campo Grande, que na época contava com uma população era em torno de 1900 habitantes.

A Estação Ferroviária de Campo Grande só foi inaugurada em 13 de maio de 1935, sendo que o edifício da estação foi projetado pelo engenheiro Aurélio Ibiapina, paulista da cidade de Pirassununga. Em 1940, outros trens passaram a sair desta estação, a exemplo dos trens do ramal Ponta Porã, que bifurcava na linha – tronco da Estação Indubrasil.

Registra-se que na data de 30 de março de 1996, saiu da cidade de Campo Grande o último trem de passageiros com destino a Ponta Porã. No ano de 2004, ocorreu a retirada dos trilhos do centro da cidade. Com os trilhos arrancados, os trens sofreram com alterações no seu trajeto, os mesmos passaram a correr por uma via que contornava pelo sul da cidade, sem alcançar a estação. E, em 2016 todas as atividades da ferrovia de fato foram cessadas.

A chegada do trem a Campo Grande em 1914, também, foi destaque nos registros de Gardin (1999), que relata que o evento foi motivo de muitas comemorações, inclusive a

autora apresenta uma matéria que foi publicada no jornal O Correio de Mato Grosso, que se transcreve a seguir:

*“O povo parecia cansado de esperá-la todo mês, toda semana, todo dia. Mas afinal chegou. Uma locomotiva já desceu a encosta e acordou os habitantes a silvar. Outras têm vindo, alegrou-se nesse bendito rincão brasileiro. Aos operários cobertos de poeira, misturaram-se os habitantes da cidade. São gregos, italianos, japoneses, portugueses e brasileiros de toda casta. No local da futura estação, grupos de famílias, rapazes, velhos e criança irmanam-se como homens que fazem o caminho do progresso. A grande festa que a Municipalidade e o povo deliberaram fazer terá lugar para o mês de novembro, na ligação dos trechos, quando deverá aqui chegar o Presidente da República” (GARDIN, 1999, p. 71).*

No sentido de ilustrar esse momento trazido para Campo Grande com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que foi poeticamente retratada na matéria de Gardim, se escolheu a Figura 1 para ilustrar o texto da autora:

Figura 1: Chegada da locomotiva de passageiros na Estação Ferroviária de Campo Grande – MS na década de 1920



Fonte: Revista ARCA, nº 15, p. 23, Edição Especial, 2011.

Portanto, Campo Grande devido a sua localização estratégica em relação à nova ferrovia assume a função de entreposto comercial, elevando o seu contingente populacional,

consolidando-se como importante polo político regional, posição que até então era ocupado pela cidade de Corumbá, no extremo oeste às margens do Rio Paraguai.

Segundo Brito (2000), com essa mudança de posição, Campo Grande passou a assumir importante papel na economia regional, e começou a atrair a vinda de imigrantes japoneses e de outros países, trabalhadores nacionais de outros estados e ex-escravos, cuja mão de obra compôs a força de trabalho da Noroeste.

Gradativamente a cidade de Campo Grande ganhou impulso com a implantação da ferrovia da NOB em seu território. Houve extraordinário crescimento econômico e cultural. Do ponto de vista social se desenhou um novo quadro e novo perfil da sociedade: a modernidade chegou trazida pelos trilhos do trem. O crescimento da população foi significativo e a evolução urbana privilegiou, notadamente, a área central da cidade e seu entorno mais próximo. A Rua 14 de Julho se transformou na principal via urbana e com fluxo direto com a estação ferroviária. Na arquitetura floresceram o estilo eclético, a arte decô e o pré-moderno que apontou as primeiras edificações verticais da cidade. Os imigrantes que chegaram, destacando-se entre eles os italianos, espanhóis e portugueses foram os primeiros construtores e arquitetos que edificaram, aliás, obras que foram retratadas por vários engenheiros, entre os quais ARRUDA (2006), que dedicou particular estudo para a arquitetura de Campo Grande – MS.

Quanto ao aspecto político, Campo Grande se destacou e conseguiu impor a sua hegemonia em todo o sul de Mato Grosso, disputando com os coronéis do norte as decisões mais importantes do estado. Todas as cidades e lugarejos percorridos pelos trilhos do trem se agregaram politicamente e economicamente à cidade de Campo Grande fato que fortaleceu a sua hegemonia, inclusive, para separar-se territorialmente do Estado de Mato Grosso, vindo a dar origem ao Estado de Mato Grosso do Sul do qual se tornou sua capital.

### 3.3 A FERROVIA, OS TRILHOS E O TREM NA MEMÓRIA DO POVO CAMPO-GRANDENSE

Com a chegada da CEFNOB – Companhia da Estrada de Ferro da Noroeste do Brasil, com o respaldo na informação do autor Trubiliano (2015), em seu artigo para a revista MÉTIS: história & cultura esta empresa teria surgido:

“(…) Sob o símbolo de força e defesa do Estado Nacional e da expansão capitalista na região fronteira Oeste brasileira, os trilhos definiram o espaço e a dinâmica política, econômica e cultural da vida cotidiana das pessoas, pois com as transformações surgiram novas cidades e também o crescimento de Campo Grande”. Em 1914, quando de fato ocorreu a vinda da NOB para a capital, a mesma

proporcionou aos Campo-Grandenses a expansão comercial, o fortalecimento estratégico e de proteção das fronteiras, além do que, essa via férrea permitiu que o progresso fosse instantâneo, uma vez que, os trens não transportavam apenas mercadorias, mais informações e principalmente pessoas de uma cidade para outra, que para época era uma novidade. TRUBILIANO (2015, pg. 233)

A construção da ferrovia possibilitou ao pequeno vilarejo um grande avanço, permitindo que Mato Grosso do Sul, antes considerada por alguns estudiosos “terra de ninguém”, devido que, somente comitivas de gado, haviam desbravado essas terras, porém, com a prosperidade da região, o estado passou a ser considerada a “terra das oportunidades” e integrando ao dinamismo da pequena vila muitos migrantes de outros estados e imigrantes de outros países atraídos pela extensão territorial e de solo fértil, além das vagas de emprego que foram surgindo no decorrer da obra da NOB.

Embora a NOB, tenha contribuído como instrumento do desenvolvimento de Campo Grande, nos dias atuais desde que suas atividades foram encerradas, o que restou em relação a este acervo foi a lembrança da alegria de presenciar a primeira locomotiva chegar e com ela a ascensão de um povoado que tornou-se um dos principais centros comerciais da região centro-oeste, sem contar o orgulho ao qual muitos sul-mato-grossenses fizeram parte, como funcionário da ferrovia ou como cidadão. Além disso, esta via férrea deixou um vasto patrimônio histórico e cultural que é compreendido hoje como Esplanada Ferroviária de Campo Grande e nela estão as edificações, que demonstram através da sua arquitetura a vida social daquela época. Este Complexo Ferroviário foi tombado pelo IPHAN, além do tombamento pela instancia municipal, estadual e federal.

No que diz respeito a preservação e a salvaguarda destes bens temos o tombamento realizado pelo Decreto Municipal nº 3249, de 13 de maio de 1996, a Lei Estadual nº1735, de 26 de março de 1997. Já em 2007 com a promulgação da Lei 11.843/2007 o IPHAN passa a analisar os processos que visam a integração e penetração Nacional que a NOB proporcionou ao território brasileiro.

No ano de 2007/2008 foi realizado pelo IPHAN o levantamento das estações da ferrovia em Mato Grosso do Sul, totalizando 76 estações. Após este longo período de levantamento e pesquisas sobre a importância deste acervo patrimonial, em 2009, este patrimônio ferroviário passou para a tutela de três níveis diferentes, mostrando assim, sua importância para a história regional e nacional do nosso país.

Por mais de oito décadas, ou seja, de 1914 a 1996 a ferrovia da Noroeste do Brasil esteve presente na vida e no cotidiano dos campo-grandenses. Impossível, portanto, desconsiderar a sua influência no dia a dia da cidade e na vida de seus

habitantes. Inclusive, Gardin destaca que o movimento do trem cria, por onde passa um imaginário ligado no novo ritmo imposto na época – maior velocidade – e que a locomotiva representa o novo símbolo da modernidade no início do século XX, alterando substancialmente o modo de vida da população local. Como a autora afirma: “O tempo passa a ser ditado pelo movimento do trem e se cronometra pelos horários estipulado pelas viagens” (GARDIN, 1999, p. 72).

Conforme Marques (2014, p. 88), a memória possui importante papel na transmissão dos valores culturais, mantendo vivos as tradições, costumes e crenças. Sendo assim, alguns conceitos são importantes para uma reflexão sobre a memória ferroviária em Campo Grande.

Respaldando-se em Pelegrini (2006), há um vínculo entre as noções de patrimônio cultural e a lembrança da memória, que segundo a autora são de grande importância no que diz respeito a ações patrimonialistas, pois os bens culturais são preservados por desempenho da relação que mantém com as identidades culturais.

Apesar dos trilhos do trem terem sido retirados arbitrariamente da cidade eles ainda estão preservados na memória coletiva dos campo-grandenses e de muitos que visitaram e vinham com frequência a Campo Grande. Deixaram-nos apenas traços desconectados desse patrimônio como nos retrata o conjunto de imagens da Figura 2.

Figura 2: Exemplos do curso dos trilhos da NOB em Campo Grande – MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

Sobre a retirada dos trilhos do espaço urbano de Campo Grande, Marques (2014), assim se posicionou:

Este episódio foi o divisor de águas, pois colocou, pois colocou em cheque as políticas de preservação na cidade, sendo a retirada dos trilhos um ato arbitrário, sem consulta prévia da população, feito do dia para a noite,



demonstrando um grande descaso com a história local e o sentimento das pessoas (Marques, 2014, p 95).

Ao prosseguir com as suas colocações sobre a retirada dos trilhos da área urbana de Campo Grande, Marques comenta:

Para substituir os trilhos foi proposto o projeto de uma grande orla que pouco remete a história da ferrovia na cidade, trouxe melhorias para os moradores que habitavam o entorno dos trilhos, mas junto com as melhorias trouxe a especulação imobiliária a valorização foi de cerca de 40% dos imóveis localizados em frente ao trecho da orla no Bairro Planalto (Marques, 2014, p 95).

O projeto ao qual Marques se refere trata-se do projeto Viva Campo Grande – a Orla Ferroviária; e a outra que corta o corredor Leste-Oeste - a Orla Morena, que acompanham o traçado férreo desativado onde a maior parte dos trilhos já foi retirada (Marques, 2014). A Figura 3 nos mostra um trecho da Orla Ferroviária.

Figura 3: Projeto Viva Campo Grande – Orla Ferroviária



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

Para facilitar ao leitor quanto a localização das orlas férreas do Projeto Viva Campo Grande, se anexou o mapa no Anexo 1.

Segundo Hawbanchs (1990), a memória deve ser compreendida como um fenômeno coletivo e social. No entendimento de POLLAK (1992), os fundamentos

que constituem a memória tanto individual quanto coletiva são aqueles episódios ocorridos pessoalmente e também os vividos pelo grupo em que a pessoa se insere. O autor diz que a memória é indispensável para a percepção de si e dos outros. Ela organiza e seleciona o que é importante para o sentimento de unidade, continuidade e de coerência, ou seja, de identidade.

Para Le Goff (1997), a memória acaba estabelecendo um “vínculo” entre gerações humanas e o “tempo histórico que as acompanha”. E esse vínculo se torna afetivo, sendo que este laço de afetividade permite a população local identificar-se como “sujeitos da história”. O autor destaca que a “identidade cultural de um país, estado, cidade ou comunidade, se faz com a memória individual e coletiva” a partir do momento em que a sociedade decide por preservar e divulgar o seu patrimônio cultural.

A questão da memória encontra-se vinculada ao lugar, pois é neste que o homem se fixa e constrói diariamente a sua história, define o seu modo de vida e valores culturais. Em síntese, o lugar é espaço vivido, é a arena de lutas e conquistas forjadas por um povo que habita uma localidade. E nesse espaço que o homem vivencia e molda a sua forma de vida, e identifica-se culturalmente. Levam consigo esse passaporte, mostrando de geração em geração onde e como criaram a sua raiz, o que os torna distinto entre as demais comunidades.

Segundo Castilho e Mitidiero (2011), “lugar é o ambiente das relações humanas”, onde a vida se desenvolve em todas as suas dimensões, sendo que “a ordem interna construída no lugar, tecida pela história e pela cultura, produz a identidade”. E as autoras ainda acrescentam: “o lugar é o plano vivido, é a escala territorial possível de ser percebida, conhecida e reconhecida, pelo uso direto dos sentidos do corpo físico”. Pode ser a rua, a praça, o condomínio, o lugar rural, desde que possibilite o encontro coletivo e relações de afetividade (CASTILHO, 2011, p. 33-34).

Ao se esclarecer teoricamente a construção da memória e do conceito de lugar, ficou evidenciada a necessidade de nos reportarmos ao conceito de patrimônio cultural, visto que o homem habita um território e nele constrói a sua história que no decurso do tempo vai se registrando na memória individual e coletiva dos atores dos eventos históricos e culturais, passando para o futuro de geração em geração.

A palavra patrimônio recebe diversos sentidos ao longo da história, sendo originária do latim e significa *patrimonium*, relativo a patrimônio, bens de família,



herança. Considera-se como herança aquilo que é conquistado e deixado para os herdeiros. Assim, podemos dizer que os bens construídos coletivamente num determinado lugar por um grupo ou uma comunidade, e, transferidos para todo o grupo ou sociedade, pode ser denominado de patrimônio cultural transmitidos que os que o recebem repassam sucessivamente os bens culturais aos seus herdeiros ou sucessores.

De acordo com o IPHAN (2007), o patrimônio cultural é subdividido em patrimônio material e imaterial. Todo o conjunto de bens materiais culturais é registrado em seus quatro Livros do Tombo: arqueológico, paisagístico e etnográfico; histórico; belas artes e das artes aplicadas. Os bens culturais estão divididos em bens imóveis (núcleos urbanos, sítios arqueológicos e paisagísticos e bens individuais); e bens móveis (acervos museológicos, documentais, bibliográficos, arquivísticos, videográficos, fotográficos e cinematográficos (IPHAN (2007).

Quanto ao Patrimônio Imaterial, é transmitido de geração em geração podendo ser recriado pelas comunidades e grupos de sua origem em função de seu ambiente, de sua vivência com a natureza e com a sua história, mostrando assim sua identidade e a continuidade dos seus valores culturais.

Considerando-se que a cidade de Campo Grande mantém viva a memória ferroviária construída através de quase um século de sua história (1914/1996), acredita-se que o patrimônio ferroviário existente em seu território poderá ser recriado através do turismo.

Segundo Arruda (2002), revitalizar e transformar os espaços da Esplanada da NOB em Campo Grande, em espaços turísticos e culturais pode traduzir-se na valorização da história do lugar e no resgate da memória coletiva de muitos sul-mato-grossenses e demais pessoas radicadas na região há muito tempo.

Como depositários da confiança sobre a possibilidade de se tornar real a reconquista da memória ferroviária da cidade de Campo Grande, se monografou este projeto de pesquisa, que se pretende finalizar com as propostas de “Roteiros do Turismo Ferroviário de Campo Grande - MS”, tendo como palco a Esplanada Ferroviária de Campo Grande, intentando assim reativar a história e a memória da CEFNOB - Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no território de Mato Grosso do Sul.

#### 4. LEVANTAMENTO DO PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE – MS

Considera-se de fundamental importância a realização do levantamento dos bens e equipamentos que integram o patrimônio ferroviário de Campo Grande, sem o qual não seria possível dimensioná-lo em toda a sua real dimensão e importância.

Com esse propósito realizou-se trabalho a campo, sendo que toda a área do objeto de estudo foi percorrida e observada em todos os seus detalhes. Também, se respaldou nas fontes bibliográficas consultadas que indicaram, entre outros, o trabalho de Arruda (2002) e Marques (2014).

Com base na informação de Arruda (2002) através da matéria: “Os edifícios ferroviários da Noroeste do Brasil em Campo Grande”, publicada na Revista Vitruvius/Arquitextos, a ideia de implantar uma Esplanada da Noroeste em Campo Grande, decorreu da importância e do papel que Campo Grande passou a ter depois da implantação da ferrovia.

A enorme movimentação de cargas e passageiros a partir de 1919, com a abertura de novos mercados após a I Guerra Mundial, tendo se destacado a importação de charque, permitiu aos dirigentes da NOB chegarem à conclusão de investir mais fortemente na infraestrutura ferroviária da cidade de Campo Grande.

A Esplanada da Noroeste de Campo Grande foi implantada pelo Departamento de Patrimônio da Rede Ferroviária Federal S/A, localizado em Bauru – SP. Possui uma área de 223.200 metros quadrados (22,3 hectares), localizada na porção centro-norte da cidade.

Segundo Marques as tipologias presentes no Complexo Ferroviário dividem-se em três grupos: os edifícios ferroviários, os edifícios de uso residencial e os equipamentos urbanos.

Na tipologia de edifícios ferroviários se encaixam a estação ferroviária, o armazém de carga e descarga, escritórios, os galpões e oficinas e a rotunda de manobras. Quanto à tipologia de uso residencial compreende: as casas dos operários da ferrovia, dos funcionários de nível intermediário e dos funcionários graduados. E na tipologia de equipamentos urbanos em Campo Grande se incluem a Escola Álvaro Martins Neto e o Clube Noroeste (MARQUES, 2014, p. 57).

De acordo com Arruda, todo esse conjunto de imóveis residenciais e não residenciais, encontram-se localizados nas seguintes ruas:

- **Rua dos Ferroviários:** 46 imóveis residenciais, quase todos de madeira, exceto dois;

- **Rua Dr. Ferreira:** 59 imóveis, sendo 58 residenciais (30 do lado direito sentido norte e 28 no lado oposto) e a Escola Estadual de Primeiro Grau Álvaro Martins Neto;
- **Rua Calógeras:** 10 imóveis, sendo 3 residenciais (as maiores casas da antiga NOB) além da Estação Ferroviária e do Armazém;
- **Rua General Mello:** 4 imóveis, sendo 3 residenciais e outro utilizado pelo escritório da RFFSA EM Campo Grande;
- **Rua Dr. Temístocles:** 5 imóveis, sendo 4 residenciais e a sede do sindicato dos Trabalhadores Ferroviários;
- **Rua 14 de Julho:** 27 imóveis sendo 26 residenciais e o antigo Clube Noroeste que foi utilizado pela Associação dos aposentados da RFFSA.

O engenheiro arquiteto Ângelo Marcos de Arruda, que nos orientou através de suas informações, também, nos informa que além destes imóveis existem outros imóveis que se encontram na parte central da área da Esplanada, sendo a maior de toda, em área construída a Oficina de Apoio, que junto com a Rotunda compõem um espaço interno de grande significado e valor. Outros prédios foram construídos no espaço da Esplanada ferroviária, entre estes, o Galpão de Locomotivas, um Almojarifado, os edifícios de pernoite, a Casa de Guarda e alguns galpões de casa.

No interior da Esplanada Ferroviária, Arruda ainda registra a presença de um conjunto de trilhos interligando os prédios operacionais e construídos há mais de 80 anos pelos engenheiros da NOB.

Ainda podemos informar que além do levantamento, Arruda elencou detalhadamente os imóveis da Esplanada Ferroviária, realizou a descrição de cada um e destacou suas principais características (ARRUDA, 2002).

O levantamento apresentado por Arruda, também, foi ferramenta de trabalho utilizada por Marques (2014) que acrescentou aos mesmos outros detalhes, imagens antigas e recentes e informações da situação atual do conjunto ferroviário de Campo Grande (MARQUES, 2014, P. 54-68).

Tomando como referência os dois estudiosos e pesquisadores citados, desenvolvemos um cronograma de trabalho a campo *in loco*, visitando as instalações ferroviárias, captando imagens do seu estado atual, observando o estado de conservação de todo o conjunto, e, por vezes identificando o descumprimento dos regulamentos do tombamento por parte alguns usuários dos imóveis, fato que registramos através de imagens aguardando oportunidade para se questionar a respeito.

Concorda-se com os dois autores, Arruda e Marques, que no interior da área correspondente a Esplanada Ferroviária da Noroeste em Campo Grande, algumas edificações se destacam, tais como:

#### 4. 1 A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE

A Estação Ferroviária de Campo Grande – este edifício foi construído no ano de 1935 pelo engenheiro Aurélio Ibiapina<sup>4</sup>, e está localizada na Avenida Calógeras, nº 3045. Convém lembrar que a primeira estação central de Campo Grande, que foi inaugurada em 1914, era de estrutura em madeira tendo sido ampliada em 1924.

O novo prédio erguido em 1935 para sediar a estação ferroviária foi construído em alvenaria de tijolos maciços nos padrões das pequenas estações europeias. Possuía saguão, armazenamento e despacho de bagagens, bilheteria, sanitário, restaurante, cozinha e sala de administração. Também possuía sala de eletrotécnica, hall e PABX, sala de supervisor de tráfego, e agência bancária, local de bagageiro, despacho de bagagens, sala da composição, sala da escala, posto médico e a bar/lanchonete.

Ao longo dos anos a estação sofreu modificações recebendo elementos mais modernos, como janelas de metal substituindo as antigas de madeira. Na década de 1970 o relógio redondo foi substituído por um quadrado e muitas outras obras ocorreram até a desativação da estação na década de 1990. No Anexo 2 pode-se observar a parte interior da Estação Ferroviária antes da retirada dos trilhos desse espaço que faziam a interligação com os equipamentos de apoio instalados na área do Complexo Ferroviário de Campo Grande.

---

<sup>4</sup> O engenheiro Aurélio Ibiapina era paulista de Pirassununga. Nasceu em 18 de fevereiro de 1899 e estudou engenharia no Mackenzie College (1922). Veio para Mato Grosso trabalhar na construção dos quartéis de Aquidauana, Campo Grande, Nioaque e Bela Vista. Foi nomeado engenheiro do quadro de funcionários da EFNOB.

Figura 4: Estação Ferroviária de Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.2 O ARMAZÉM FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE

O Armazém Ferroviário de Campo Grande também está localizado na Avenida Calógeras nº 3045. O edifício do Armazém Ferroviário de Campo Grande ficou mais conhecido pelos ferroviários como 'Galpão da NOB', tendo sido construído em 1938 com Plataforma Coberta de Carga e Descarga somando um total de 1.519,25m<sup>2</sup> de área construída e 125 metros de comprimento e uma altura de telhado no ponto alto da tesoura de madeira com 9 metros, suficiente para abrigar qualquer evento cultural, "inclusive atividades circenses e de exposições de grandes peças e objetos, único lugar em nossa cidade capaz de satisfazer a todos os produtores culturais" diz Arruda (ARRUDA, 2006, p. 52).

Esse espaço foi adquirido pela Prefeitura Municipal de Campo Grande em 2002, sendo considerado o maior espaço central de exposição cultural e que pode abrigar atividades culturais temporárias e permanentes.

Hoje o equipamento é conhecido como Armazém Cultural da NOB e está sendo usado como espaço para a realização de eventos, sendo que no seu restauro se procurou manter todas as suas características originais, com exceção das suas janelas que foram substituídas por janelas de metal. Atualmente, a SECTUR no âmbito municipal é a gestora e mantenedora desse espaço.

Figura 5: Armazém Ferroviário de Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.3 A ROTUNDA E O GIRADOURO DO COMPLEXO FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE

Rotunda é definida como toda construção de planta circular, frequentemente coberta com uma cúpula, podendo constituir-se de uma edificação isolada ou um corpo de edificação. Em Campo Grande este equipamento forma um complexo constituído por oficinas, o giradouro e o edifício da lavagem de máquinas. Localiza-se na Avenida Calógeras, s/n. Nessa edificação se destaca a oficina que dava suporte simultâneo as locomotivas conduzidas para uma das 13 (treze) baias da oficina operadas pelo 'giradouro'. Todo esse conjunto arquitetônico foi erguido nos anos de

1941 e 1943 estando inserido num espaço de 102,40m de diâmetro, localizado na parte central da Esplanada Ferroviária, com acesso pela Rua 14 de Julho e pela Rua Eça de Queiroz.

Segundo Arruda (2002), o Giradouro consiste uma peça de 20,00m de diâmetro movido mecanicamente, e se encontra dentro de um fosso construído para abrigar o maquinário de movimentação da carenagem. Para o autor o 'Giradouro' é uma das mais belas peças do conjunto ferroviário de Campo Grande. Estas estruturas ainda hoje podem ser observadas no local e se encontram abandonadas apesar de ser um patrimônio tombado. Ver imagens do Anexo 3.

Figura 6: A Rotunda do Complexo Ferroviário de Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.



Figura 7: A Rotunda e o Giradouro do Complexo Ferroviário de Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.4 A VILA DOS FERROVIÁRIOS DA RUA DR. FERREIRA

O conjunto de casas residenciais operárias que se edificou ao lado da Estação Ferroviária na Rua Dr. Ferreira no Complexo da Esplanada Ferroviária de Campo Grande, também, ficou conhecida como Vila dos Ferroviários, composta de 59 imóveis sendo 58 imóveis residenciais e a Escola Estadual de I Grau Álvaro Martins Neto, que atualmente se encontra desativada.

Esse conjunto residencial foi edificado com o objetivo de agregar os funcionários da NOB e seus familiares em torno da ferrovia e de sua estação, para atender tanto aos pontos avançados de trabalho quanto à manutenção e à construção do próprio conjunto, futuro vetor de progresso para a cidade.

A vila organizou-se em torno de uma ruela de paralelepípedos, sendo a maioria de suas casas constituídas de residências germinadas para operários. Todavia, algumas delas, mais amplas e isoladas, destinavam-se a diretoria da ferrovia, assim como aos engenheiros e seus familiares. Receberam cobertura de telhas de barro do tipo francesa com forro de madeira, janelas de madeira e assoalho de madeira nos quartos com ladrilhos vermelhos



nas demais dependências. No Anexo 4 podemos conferir o modelo das casas germinadas da Vila dos Ferroviários.

As casa maiores totalizavam 81 m<sup>2</sup> com 3 quartos, sala, copa, banheiro, cozinha, área de lazer nos fundos e espaço para garagem. As casas menores totalizavam 68 m<sup>2</sup> com apenas 2 quartos. A Rua Dr. Ferreira, espaço que abrigou as moradias possui 9 metros de largura e calçadas de 1 metro de largura, com calçamento e meio fio de tijolos (ARRUDA, 2002) e (MARCELO & COELHO NETO, 1999).

Figura 8: Vila dos Ferroviários - Rua Dr. Ferreira - Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

Para Marques (2014), a Vila dos Ferroviários é considerada cartão postal da cidade, pois, segundo o autor elas expressam o modo de vida da ferrovia, sendo que sua construção e sua pavimentação em paralelepípedos representam uma ruptura no tempo e admite que nelas “respiram ares” do início da modernização urbana campo-grandense e principalmente deixando visível a divisão social existente na cidade naquela época e mesmo a hierarquia que havia entre os funcionários da própria empresa ferroviária (MARQUES, 2014, p. 62).

A vila dos Ferroviários é hoje patrimônio cultural protegida por lei promulgada em 326 de março de 1997, que nos informa: “fica proibida a demolição, destruição ou mutilação,

pintura ou reparação, reforma, ampliação, modificação da fachada e reforma de piso sem a prévia autorização da Secretaria de Cultura e Esportes de Mato Grosso do Sul” (MARCELO & COELHO NETO, 1999).

#### 4.5 A VILA OPERÁRIA DA RUA DOS FERROVIÁRIOS

Também, se construiu na década de 1950 a Vila Operária da Rua dos Ferroviários representada por um conjunto de 46 imóveis quase todos de madeira. Registra-se neste espaço um detalhe interessante, pois, em 1920 foi construída no local a primeira casa de alvenaria da ferrovia em Campo Grande. Esta habitação era para abrigar engenheiros que trabalhavam na construção da NOB.

Segundo as descrições de Marques e Arruda, este edifício possui características que o diferem de todas as residências ferroviárias de Campo Grande: possui terreno de 1.227,48 m<sup>2</sup> e uma área construída de 178,88 m<sup>2</sup> contando com sala de escritório muito ampla (21,00 m<sup>2</sup>), 2 salas com aporta para a varanda, 3 quartos grandes, 1 copa, banheiro, cozinha e garage. A varanda em ferro trabalhado guarda até hoje um padrão europeu típico de arquitetura ferroviária europeia.

De acordo com as informações de Marques, a Rua dos Ferroviários e os patrimônios aí representados não receberam nenhuma intervenção por parte dos órgãos responsáveis pela tutela deste patrimônio tombado. Segundo o autor, a maior necessidade desse espaço é a questão referente ao esgotamento sanitário, ou seja, trocar o sistema de fossa por esgoto encanado (MARQUES, 2014, p.64). Nesse espaço a maior parte dos imóveis sofreram alterações através de reformas. No entanto, ainda restam algumas casa da época e que se mantêm com as suas estruturas originais, inclusive com o nº de registro da RFFSA como se observa no Anexo 5.

Figura 9: Vila Operária da Rua dos Ferroviários - Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.6 AS RESIDÊNCIAS DOS FUNCIONÁRIOS GRADUADOS: AVENIDA CALÓGERAS, RUA DR. TEMÍSTOCLES E RUA GENERAL MELLO

Estas edificações foram construídas pelo engenheiro Aurélio Ibiapina entre 1935 a 1939. Neste grupo de casas uma delas ficou conhecida como Casa do Chefe da NOB em Campo Grande, onde residiram todos os que comandavam a NOB aqui na cidade. Portanto, serviam de moradia para os funcionários da hierarquia mais elevada na prestação de serviços da NOB: engenheiros, médicos, advogados, entre outros, que desempenhavam cargo de maior expressão dentro da hierarquia funcional da ferrovia.

Neste pequeno conjunto se destacam dois casarões localizados na Avenida Calógeras, em frente ao estacionamento da estação ferroviária. Estas residências foram reformadas, sendo que uma delas é conhecida como Casa da Chefia da NOB, que hoje corresponde a um gabinete da Prefeitura Municipal onde o prefeito despacha em sessões solenes e prestigiam visitantes e personalidades ilustres. Veja aspectos da arquitetura da Casa da Chefia da NOB no Anexo 6.

No outro casarão mais conhecido como Casa dos Engenheiros está instalado o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul – IHGMS.

Estas edificações foram apropriadas pelo governo municipal, e a Casa de Chefia atende a um órgão municipal (prefeitura) e a Casa dos Engenheiros atende uma organização estadual (IHGMS).

Figura 10: Casas Funcionários Graduados da NOB — Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.7 AS RESIDÊNCIAS DOS FUNCIONÁRIOS INTERMEDIÁRIOS – RUA 14 DE JULHO

Neste conjunto estão localizados 26 imóveis residenciais e um imóvel de função social e esportiva que corresponde ao antigo Clube da Noroeste. Este conjunto de residências se encontram ao longo da Rua 14 de Julho e são do mesmo tipo das residências que se encontram na Rua Dr. Ferreira, outras se repetem iguais as existentes na Rua dos Ferroviários ou na Calógeras.

Nesse conjunto de casas da Rua 14 de Julho destaca-se a casa, onde ainda se encontra um grande reservatório de água que abastecia as residências do conjunto ferroviário. Atualmente, alguns proprietários desses imóveis se inseriram em



atividades comerciais facilitados pela localização das casas e pela via onde proliferam estabelecimentos comerciais.

Figura 11: Casas Funcionários Intermediários da NOB - Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

#### 4.8 OS EQUIPAMENTOS URBANOS DA NOB EM CAMPO GRANDE

Encontram-se enquadrados nesta tipologia dois equipamentos: a Escola Estadual de I Grau Álvaro Martins Netto e o Clube Noroeste. A Escola Estadual de I Grau Álvaro Martins Netto, era chamada pelos ferroviários de o “Batatinha”. Foi construída em 1934 para atender os filhos dos funcionários da NOB e também atendiam a população das redondezas. Atualmente encontra-se desativada.

Figura 12: Escola Estadual de I Grau Álvaro Martins Netto - Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

O antigo Clube da Noroeste era o espaço de lazer dos ferroviários onde realizavam as festas, eventos de datas comemorativas, bailes, jogos de vôlei e bocha. Foi edificado em 1967, e abrigou por um tempo a associação dos aposentados da ferrovia. Foi vendido para pessoas sem ligação com a ferrovia se transformando numa casa de show noturno com a denominação de 'Casa de Dança Bolero'.

Desta forma apresentaram-se todos os elementos que compõem o espaço do Conjunto Ferroviário da Noroeste em Campo Grande, também, conhecido como Esplanada Ferroviária, e que representa um extraordinário patrimônio material e imaterial da cidade de Campo Grande.

Ao encerrar esse capítulo de estudo, optou-se por finalizar com os dizeres de Marques,

Assim, o registro histórico da NOB, do seu patrimônio cultural, material e imaterial, os trilhos, as máquinas, as edificações, as tecnologias empregadas, a compreensão de sua importância no desenvolvimento econômico e social, regional e nacional, o modelo da sua configuração urbana, reproduzido em inúmeras cidades, tem no complexo ferroviário em Campo Grande, a mais expressiva representatividade para o patrimônio cultural brasileiro (MARQUES, 2014, p. 21).

Estima-se que este patrimônio possa ser contabilizado para desenvolver roteiros e propostas de atividades turísticas possibilitando o desenvolvimento do Turismo Ferroviário como oferta diferenciada para o destino turístico de Campo Grande - MS.

## 5. O REUSO DE ESPAÇOS FERROVIÁRIOS DA NOB EM CAMPO GRANDE – MS

Este trabalho NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil: Propostas de Roteiros para o Turismo Ferroviário na Cidade de Campo Grande – MS. tem como principal propósito analisar as possibilidades quanto ao reuso dos espaços ferroviários que foram implantados em Campo Grande no ano de 1914, conhecido como Esplanada Ferroviária de Campo Grande – MS.

No capítulo anterior (p. 40-53), se dedicou especificamente ao levantamento dos espaços e equipamentos que compõem o complexo ferroviário da cidade de Campo Grande, oriundos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que foi criada em 1914 e desativada em 2014, objetivando particularizar e detalhar esses espaços dentro do contexto Esplanada Ferroviária de Campo Grande. Para destacá-los individualmente utilizou-se o quadro abaixo:

**Quadro 1. Esplanada Ferroviária de Campo Grande - MS**

ESPAÇOS E EQUIPAMENTOS	LOCALIZAÇÃO
01. Estação Ferroviária de Campo Grande	Avenida Calógeras, nº 3045
02. Armazém Ferroviário de Campo Grande	Avenida Calógeras, nº 3045
03. Rotunda: oficinas, giradouro e edifício lavagem das máquinas	Avenida Calógeras, s/n
04. Galpões internos e o setor do antigo pernoite	Avenida Calógeras, s/n
05. Conjunto de imóveis residencial em madeira	Rua dos Ferroviários
06. Residências em alvenaria (08 residências)	Avenida Calógeras



07. Residências em alvenaria (04 imóveis residenciais) e a sede do Sindicato dos Trabalhadores Ferroviários	Rua Dr. Temístocles
08. Residências em alvenaria (03 imóveis residenciais) e o imóvel utilizado como escritório da RFFSA	Rua General Mello
09. Residências em alvenaria (26 imóveis residenciais) e o Clube da Noroeste	Rua 14 de Julho
10. Vila dos Ferroviários (58 imóveis residências em alvenaria) e a Escola Estadual de I Grau Álvaro Martins Neto	Rua Dr. Ferreira
11. Oficina da NOB e Oficina de Apoio, Galpão de Locomotivas, e Almoxarifado	Na área central da Esplanada Ferroviária

Fonte: Arruda, 2002

Org.: SILVA, Thaís Botelho, 2019.

O espaço que se retratou através da Quadro 1, é formado por 223,200m<sup>2</sup> por onde se distribuem a estação ferroviária central, plataforma de embarque e desembarque, armazém, galpões, oficinas de apoio, equipamentos sociais, imóveis residências e a chamada rotunda que se compõe do giradouro e o edifício de lavagem das máquinas. Trata-se de um dos maiores complexos ferroviários do país e com grande destaque no cenário latino-americano.

O transporte ferroviário que despontou no auge da Revolução Industrial na Inglaterra, está vinculado ao desenvolvimento econômico, político e social de um lugar ou região, e, por conseguinte atrelado a uma fase do crescimento e prosperidade do Estado de Mato Grosso do Sul. As ferrovias no Brasil influenciaram a fase do sistema capitalista por mais de um século, ou seja, entre os meados do século XIX às últimas décadas do século XX.

As estruturas que foram instaladas para o funcionamento do sistema ferroviário de transportes e sua operacionalização acabaram por formar um patrimônio material e imaterial, que mesmo a ferrovia outrora implantada sendo desativada, requer que seja preservado todo o seu patrimônio, pois, faz parte do histórico e identidade de uma localidade, de uma região ou país.

No entanto, há necessidade de um modelo de gestão que seja aberto e democrático, envolvendo os sujeitos do transporte ferroviário nas comunidades que dele se utilizaram, porquanto os trilhos e o trem ficaram presente na memória coletiva daqueles que o utilizaram para se deslocar, escoar sua produção e divulgar informações, entre outros serviços. O silvo do trem marcou a sua cotidianidade e ainda perdura na memória e na lembrança dos seus protagonistas.

A nossa afirmação ganha respaldo nas considerações de Carilli e Vale (2014), que assim se expressaram:

A implantação destas redes, na região, alterou drasticamente o cenário regional, introduzindo uma nova dinâmica de ligação tanto de mercadorias quanto de pessoas. Para seu funcionamento, era necessário um grande número de estações, pontos de parada para abastecimento do trem a vapor, gerando uma ampla rede de construções que se localizavam tanto no meio urbano quanto na zona rural dos municípios (CARILLI e VALE, 2014, p. 175).

A Estrada Ferro Noroeste do Brasil, também replicou esse modelo nas terras meridionais do antigo Estado de Mato Grosso hoje Estado de Mato Grosso do Sul. Muitas estruturas, construções e equipamentos foram instalados ao longo dos trilhos que percorreram esse território, fazendo surgir muitos lugarejos que se transformaram em cidade e vilas, fortalecendo e prosperando as cidades já existentes, destacando-se entre elas a cidade de Campo Grande. Em todo o percurso dos trilhos do trem a logomarca da NOB se imortalizou. Segue-se o seu registro através da figura 13.

Figura 13: A logomarca da NOB



Fonte: Arruda, 2002.

A obrigatoriedade em preservar o patrimônio ferroviário ocorreu a partir da Lei Federal Nº 11.483, de 31 de maio de 2007, perpassando pela discussão das políticas públicas, da situação desses prédios e seu entorno, sua conservação, restauração e reuso e reapropriação pelas comunidades.

No governo do Presidente Getúlio Vargas, o transporte rodoviário passou a ser priorizado e o sistema ferroviário começou a entrar em decadência. Em 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), com a finalidade de recuperar o modelo ferroviário existente, cortando despesas, incentivando a produção por meio da modernização deste modal de transporte. Todavia, as medidas foram insuficientes e não surtiram os efeitos esperados e durante do governo do presidente Fernando Collor de Mello (1990-1992) a RFFSA passou a ser privatizada gradativamente até a sua liquidação e extinção completa em 2007 (DECRETO Nº 6.018, de 22 de janeiro de 2007). Com o término da RFFSA, as linhas de passageiros foram encerradas e todos os seus bens móveis e imóveis foram transferidos para a União, restando apenas linhas de carga no país (STEFANI, 2007).

Igualmente, ocorreu com a NOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no Estado de Mato Grosso do Sul, portadora de um dos maiores patrimônios ferroviários do Brasil e da América Latina, tendo considerável parte desse espólio em território sul-mato-grossense, com destaque para a cidade de Campo Grande, se seguindo das cidades de Três Lagoas, Aquidauana, Corumbá e Ponta Porã.

Diante do encerramento dos serviços ferroviários de passageiros, os espólios foram incorporados pelo governo Federal, em 31 de maio de 2007, através da Lei nº 11.483, levando o governo a decidir que parte desse legado fosse reconhecida como patrimônio ferroviário a ser administrado pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Segundo a Lei:

Art. 9 Caberá ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A (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 equipamentos 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.

§ 3º As atividades previstas no § 2º deste artigo serão financiadas dentre outras formas, por meio de recursos captados e canalizados pelo Programa Nacional de

Apoio à Cultura – PRONAC, instituído pela Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1.991 (Lei Federal nº 11.483/2007).

Segundo Marques (2014) os anos que se seguiram á privatização da RFFSA foram marcados pelo abandono e sucateamento do patrimônio ferroviário no Brasil. O mesmo ocorreu com todo o patrimônio férreo oriundo da NOB – Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em território de Mato Grosso do Sul. As edificações se deterioraram no tempo, as estruturas mais frágeis apodreceram nos pátios, muitos equipamentos desapareceram, acervos culturais foram subtraídos das estações e suas dependências, as estruturas de ferros como portões, janela, e portas, foram carregadas, dormentes e trilhos foram arrancados, muitos vagões desprotegidos ao ar livre foram corroídos pela ferrugem e se desmantelaram e as estruturas em madeira se decompuseram.

Diz o autor, que foi nesse contexto de abandono da ferrovia que apareceram os projetos de tombamento, que possibilitaram salvar e recuperar parte das antigas estruturas ferroviárias (MARQUES, 2014, p. 44).

Outra manifestação em defesa do patrimônio ferroviário e sua memória têm surgido das associações não governamentais que partem, em geral, da própria iniciativa dos ex-ferroviários, inclusive, LE GOFF (2003), afirma a respeito dessa forma de iniciativa que “tomarem-se senhores da memória e do esquecimento, sendo esta uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos”.

Refletindo sobre a afirmação de Le Goff quando afirmou; “tomarem-se senhores da memória e do esquecimento” a autora nos parece afirmar que os sujeitos da sua história devem incorporá-la e mantê-la viva, pois, se a esquece ela morre e ao morrer apaga a identidade do sujeito histórico e sua história.

O patrimônio ferroviário da cidade de Campo Grande representado pela Esplanada Ferroviária, foi tombado nas três esferas: municipal, estadual e federal. De acordo com Marques (2014), ocorreu o tombamento e a inserção no Livro do Tombo do município pelo poder municipal, através da Lei 3.249, de 13 de maio de 1996. Ainda nos informa que o referido tombamento ocorreu no mandato do prefeito Juvêncio César da Fonseca. Ver Anexo 7.

O tombamento a nível estadual ocorreu pela Lei 1.735, de 26 de março de 1997, dispondo do tombamento dos sítios históricos localizados desde Três Lagoas até Corumbá, representados pelas estações ferroviárias da antiga NOB e seus respectivos entorno históricos. Esta lei restringe modificações e ações sobre os bens tombados sem a prévia consulta à Secretaria de Estado de Cultura e Esportes. Sobre a Lei ver Anexo 8.O

tombamento na esfera federal ocorreu amparado pela Lei 11.843/2007, que dispõe do apoio da antiga RFFSA. A partir do ano de 2.009 a NOB passa a ser um patrimônio tombado sob os cuidados do IPHAN.

Constatou-se a existência de ações dos ex-ferroviários que lutam através de suas associações objetivando proteger o patrimônio ferroviário de seus estados e regiões. Para ilustrar e valorizar esta pesquisa, quanto ao respeito ao nosso patrimônio histórico e cultural sobre as ferrovias, cita-se algumas dessas associações e movimentos, entre outros, organizados em nosso país:

- Movimento de Preservação Ferroviária, Rio de Janeiro - RJ (1997);
- Associação Brasileira de Preservação Ferroviária Paranapiacaba - SP (1997);
- Associação de Pesquisa e Preservação Ferroviária, São Paulo – SP (1998);
- Associação Preservação da Memória da Companhia Paulista Jundiaí - SP (2000);
- Associação Nacional de Preservação Ferroviária Mogi das Cruzes – SP (2001).

Convém ressaltar que em Campo Grande encontra-se organizada a AFAPEDI – MS - Associação dos Ferroviários Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos, que se encontra instalada no piso superior da Estação Ferroviária de Campo Grande – MS.

Igualmente, não podemos deixar de mencionar a criação da AMOCOMFER – Associação dos Moradores do Complexo Ferroviário. Esta associação foi criada em 2003 e reativada no ano de 2019.

Estas iniciativas surtiram efeitos no sentido de mobilizar e motivar as comunidades que no passado foram lugares preteridos pelo transporte ferroviário e que atualmente fazem esquecidas do auge e esplendor dos seus tempos de trens e trilhos.

Aliás, ao longo do percurso percorrido pela NOB em território Sul-mato-grossense, encontram-se pequenas cidades e lugarejos que se definham no tempo ou que caminham desmotivadas, pois tiveram o embrião de sua história relegado ao esquecimento, pois, não foram replanejadas para o seu desenvolvimento sem a ferrovia, o que colabora para despertar o saudosismo de outros tempos.

No entanto, sabe-se que o ciclo das ferrovias como modal de transporte sofreu um colapso quase que geral em muitos países da Europa de onde foi exportado para outros continentes. As estruturas férreas que foram sendo desativadas, igualmente, perderam as suas funções e o que antes viera para contribuir positivamente para o crescimento das cidades e suas regiões, perderam o seu valor e se transformaram em amontoados de edifícios e estruturas férreas abandonadas que tiveram seus valores moveis e imóveis desvalorizados ou vandalizados. Ao lado destes, também, começou a se desintegrar o seu

patrimônio cultural e histórico que foi lentamente se desfazendo e se desbotando na memória dos residentes que eram margeados pelas linhas do trem, os sobreviventes de uma memória coletiva da história ferroviária do mundo moderno. O mesmo ocorreu com o patrimônio de Campo Grande. Ver anexo 9.

A preocupação com o resgate dessa situação fez despontar na atualidade interesse e estudos de pesquisadores, estudiosos e urbanistas na busca de alternativas para a reutilização dos espaços ferroviários, pois se entendeu que estes espaços podem ser transformados em espaços urbanos reutilizados para novas funções nas áreas social, cultural e do lazer e entretenimento da população residente.

Entre essas alternativas destaca-se o reuso de estruturas ferroviárias que ainda oferecem condições para restauro ou reaproveitamento, ou que ainda não sofreram danos irreparáveis.

Sobre o patrimônio férreo de Campo Grande, ARRUDA (2002), assim se posiciona:

Os edifícios da NOB em Campo Grande foram construídos entre 1914 e 1939. Em uma área localizada na parte mais central da cidade este patrimônio tombado por lei (estadual, municipal e federal) é constituído de armazéns, rotunda, garagens, oficinas, estação central e apoio e residências ferroviárias, e com o advento de extinção da RFFSA, está a merecer das autoridades federais, estaduais e municipais e da sociedade maior reconhecimento de sua importância histórica cultural, inclusive propostas de novos usos, no sentido de promover a inserção de Campo Grande no Movimento de Preservação Ferroviário Nacional (ARRUDA, 2002).

Através do trabalho a campo realizado no sentido de se observar os sítios históricos que compõem o patrimônio férreo de Campo Grande, constatou-se que as estruturas da Esplanada Ferroviária de Campo Grande encontram-se em condições de reuso, o que se considera de fundamental importância, notadamente, para as atividades culturais e turísticas da cidade. Entre estas estruturas podemos destacar:

1. A ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE – considerada como um dos portões de acesso do conjunto ferroviário de Campo Grande. Esta edificação conta com o saguão ou hall de entrada contendo ainda as estruturas das antigas bilheterias para a venda de passagens cujo espaço para a operação de vendas das passagens, atualmente, corresponde a pequeno escritório e acervo de livros e documentos da ferrovia. Nesse espaço, estão em exposição inúmeras peças do previsto Museu Ferroviário de Campo Grande, que se acha em processo de classificação e registro do seu acervo. Há possibilidades de este espaço abrigar grande acervo do patrimônio mobiliário ferroviário ou material através de doações. A figura 11 retrata exemplares desse acervo museológico. Também ver anexo 10.

Figura 14: Acervo do Museu Ferroviário de Campo Grande - MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

2. A ANTIGA SALA DO CCO – CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL – atualmente este espaço abriga a AFAPEDI – MS: Associação dos Ferroviários Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos, que se encontra instalada com a sua estrutura administrativa no piso superior da Estação Ferroviária de Campo Grande. Presta atendimento aos ferroviários aposentados, pensionistas e demitidos da ferrovia com pendências no sentido de salvaguardar a sua aposentadoria. Antes da desativação dos trens este espaço era ocupado por uma equipe de funcionários responsáveis por todas as operações de trens, ou equipamentos em deslocamento sobre os trilhos que partiam para as duas direções: Corumbá e Ponta Porã. Consideramos em nossas pesquisas que os atendentes desta associação possam ser considerados os verdadeiros guardiões da história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.



Figura 15 Sala do CCO - pequenos detalhes: escada de acesso e assoalho de madeira



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

3. A PLATAFORMA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE – é um espaço que também possui um portão de acesso facilitando a entrada e a saída dos passageiros e acompanhantes da estação. Atualmente, facilita a circulação dos visitantes pelos espaços em reuso da Estação Ferroviária. O anexo 9 registra detalhes do ambiente desse equipamento, como exemplo os portões de saída da plataforma.

Figura 16: Plataforma de Embarque e Desembarque da Estação Ferroviária de Campo Grande - MS



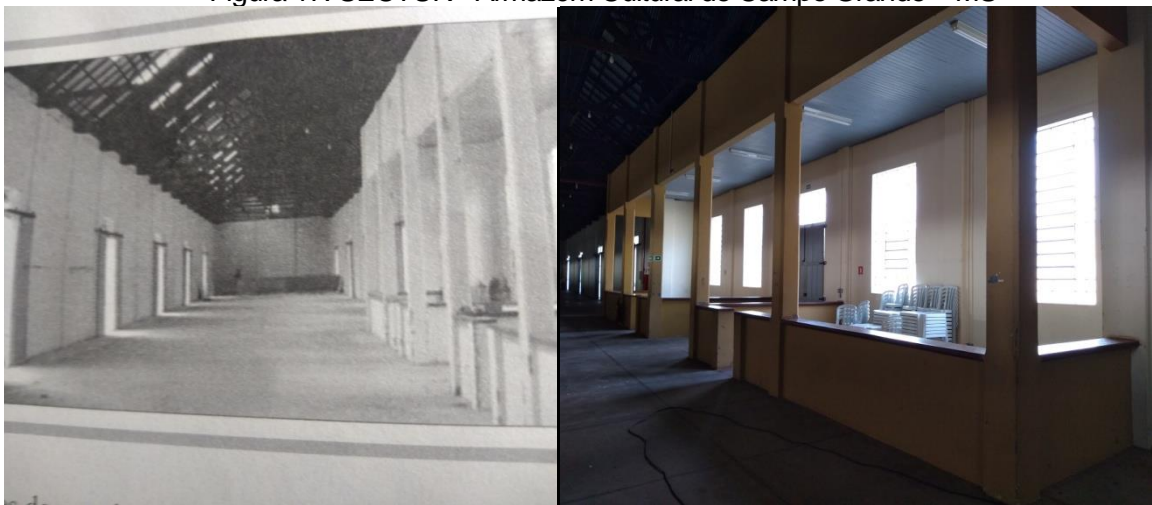
Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

4. ARMAZÉM FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE – este espaço foi construído em 1938, sendo que era identificado pelos ferroviários como Galpão da NOB. O engenheiro



Arruda (2002) considera que este equipamento se constitui num corpo prismático alongado com 11,50m de largura x 128,90m com área total construída em 1.519,25m<sup>2</sup>. Possui em toda a sua extensão uma Plataforma Coberta de Carga e Descarga. Na parte central do edifício havia uma abertura de saída para a Avenida Calógeras. Atualmente o espaço é utilizado como espaço de eventos e sua gestão é feita pela SECTUR. Na obra de restauro do equipamento foram mantidas as suas características originais da época de sua construção, todavia, as janelas de madeira e a porta de enrolar foram substituídas devido à impossibilidade de restaurá-la.

Figura 17: SECTUR - Armazém Cultural de Campo Grande – MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

5. SALAS DE OFICINAS DE ARTES E ARTESANATOS LUCILA DE ARAÚJO PEREIRA --- instituída em 28 de novembro de 2017 através da Lei 5.915, que se encontra instalada no espaço que corresponde ao antigo Bar da Ferrovia. Nesse espaço a SECTUR – Secretaria Municipal de Turismo de Campo Grande, mantém em parceria com o IPHAN uma vitrine de trabalhos de artes e artesanato local que são produzidos e vendidos aos visitantes.

Figura 18: Sala de Oficina de Artes e Artesanato Lucila de Araújo Pereira



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

6. SALA DE MOSTRAS E EXPOSIÇÕES – consiste em um espaço que tem suas paredes de vidros fato que deu origem ao local de ‘Sala de Vidros’ como popularmente vem sendo chamada. Este espaço se formou de um processo de reaproveitamento da estrutura final da plataforma de embarque e desembarque da Estação Ferroviária. No local são realizadas com frequência exposições e mostras de obras de artes plásticas que permite aos artistas da terra expor e vender seus trabalhos. Esse espaço atrai grande fluxo de visitantes e apreciadores das artes em geral.

Figura 19: Sala de Mostras e Exposições

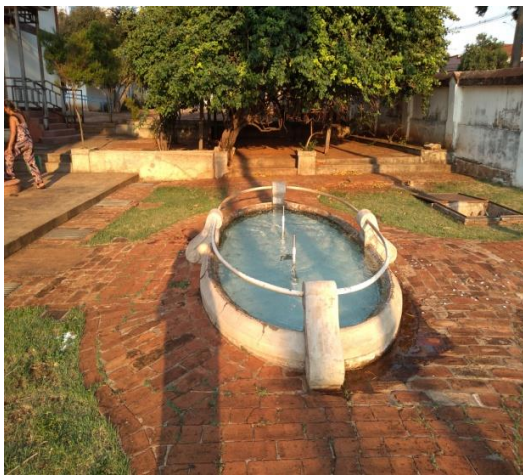


Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

7. CASA ENGENHEIRO CARLOS MIGUEL MÔNACO – este espaço foi restaurado, e inaugurado no dia 22 de dezembro de 2007 pelo então prefeito Nelson Trad Filho, que disse “preserva um monumento de grande valor arquitetônico, mas, acima de tudo, mantém viva uma parte da memória coletiva que nos inspira a criar o futuro como fizeram aqueles que implantaram a ferrovia que faz parte do conjunto de residências dos funcionários graduados’. Este espaço é conhecido como Casa do Chefia Sua arquitetura é inspirada no estilo germânico e inglês, o que na época tinha como intenção mostrar o interesse do capital internacional pela nossa ferrovia Noroeste do Brasil. Encontra-se localizada na esquina da Rua Calógeras com a Avenida Mato Grosso. Atualmente, esse imóvel foi apropriado pelo governo municipal e nele funciona um gabinete da prefeitura municipal, de onde o prefeito municipal possui o hábito de despachar em situações especiais, datas comemorativas, sessões solenes e recepção a visitantes ilustres. A visitação a este espaço é restrita e deve ser agendada oficialmente.



Figura 20: Casa Engenheiro Carlos Miguel Mônico



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

8. ESCRITÓRIO DOS ENGENHEIROS DA NOROESTE DO BRASIL EM CAMPO GRANDE - este espaço foi edificado na Rua General Mello esquina com a Avenida Calógeras, com a finalidade de abrigar o espaço de trabalho dos engenheiros da ferrovia. Também, foi escritório da RFFSA após a privatização da ferrovia. Atualmente este espaço pode ser considerado em reuso sendo que nele se encontra instalada a sede do IPHAN, estando vinculado ao Ministério da Cultura.

Figura 21: A Casa dos Engenheiros da Noroeste do Brasil em Campo Grande



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

9. CASA DE PERNOITE DA CHEFIA – este edifício sempre manteve a sua cor amarela e possui dois pisos, sendo destinado para o pernoite dos funcionários graduados da ferrovia de passagem ou que se hospedavam temporariamente. Foi apropriado pelo governo municipal e hoje abriga o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul desde o ano de 2007. Possui grande acervo da historiografia e da geografia sul-mato-grossense, entre obras de grandes escritores e historiadores do estado. A visitação a este espaço é restrita a estudiosos, pesquisadores, escritores e intelectuais em geral deve ser agendada oficialmente. A visitação a este espaço é restrita e deve ser agendada oficialmente.

Figura 22: Casa de Pernoite da Chefia (1) e Instituto Histórico e Geográfico de MS (2)



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

Esta pequena relação de espaços de reuso no Complexo Ferroviário de Campo Grande permitem que o Turismo Ferroviário em Campo Grande possa ser considerado como uma realidade e com possibilidades factuais para se desenvolver.

Ainda, amparando-nos em Arruda, não há como deixar de parafraseá-lo com os dizeres: “desde muito cedo o tráfego dos trens por terras de MS estabelece uma estreita aliança com o turismo, pois parte do seu trajeto corta boa parte da planície pantaneira alagada por rios, corichos, encontro de águas e o bioma da fauna e da flora pantaneira” (2002).

## 6. PROPOSTAS PARA A ROTEIRIZAÇÃO DO TURISMO FERROVIÁRIO NA CIDADE DE CAMPO GRANDE – MS

No que compreende a terminologia de roteiros turísticos, temos vários conceitos que o definem, e segundo TAVARES (2002) muitos desses significados e conceituações podem ser encontrados em dicionários da língua portuguesa ou em dicionários técnicos os quais apresentam as seguintes definições:

- A) Concernente ou relativo a caminhos; descrição de viagem, roteiro; caminho que se vai percorrer, ou se percorreu; caminho, trajeto, percurso;
- B) Documento que contém a descrição detalhada de um caminho a percorrer em viagem, podendo conter informações diversas de interesse turístico;
- C) Itinerários, rotas, pacotes, excursões, circuitos turísticos, programas, etc.
- D) Conjunto de informações que orientam os turistas e o guia durante a viagem. Contém as atividades que serão desenvolvidas pela empresa de turismo durante a viagem.

Entende-se, que seguindo este parâmetro, é possível concluir que os roteiros turísticos são percursos organizados para visitação onde as informaçoes estão detalhadas ao turista, através da programa o de atividades que podem ser realizadas mediante ao planejamento prévio, ou ainda, podem ser realizados, com atividades que permitem, independentemente do tamanho da área que se deseja explorar, sejam elas pequenas ou grandes localidades, diferentes ambientes urbanos e rurais, em níveis regionais, nacionais ou internacionais, o que realmente importa,   que os roteiros não se limitam, apenas a visita o de atrativos, isto  , o roteiro turístico na verdade   uma ferramenta, para a leitura de dados reais existentes e da situa o sociocultural que rege a localidade.

Partindo dessa teoria, MICHAELIS (2014), considera que roteiros turísticos são definidos como, uma “exposi o completa e metódica das ruas, monumentos, museus, panoramas etc., existentes numa localidade e dignos de serem visitados.”

De acordo os pesquisadores e a normatiza o estabelecida pelo Ministério do Turismo, roteiros turísticos são resumidamente, essenciais ao desenvolvimento das localidades e da promo o dos atrativos, potencializando principalmente os ambientes urbanos, onde na grande maioria, os atrativos estão espalhados pela cidade.

  necessário entender o papel que os roteiros turísticos estabelecem, ou seja, os mesmos caracterizam um ou mais elementos que o confere identidade, estrutura, planejamento, gestão, promo o e comercializa o dessas cidades. No entanto, para

a elaboração desses roteiros, deve-se propor ao autores dessas ações (governo, sociedade e organizações privadas), orientações que possam auxiliá-los na integração, organização dos atrativos, equipamentos, serviços turísticos e infraestrutura de apoio ao turista, a junção dessas ações de forma planejada, resultará na consolidação dos produtos de uma determinada localidade.

Os roteiros podem ser classificados, de acordo aos critérios estabelecidos pelo Ministério do Turismo que são:

- Local de elaboração (emissivo ou receptivo);
- Agente organizador (órgão público ou iniciativa privada);
- Organizados e espontâneos;
- Comercializados ou não.

Na disposição ao local de elaboração temos:

- Roteiros emissivos; elaborados pelas operadoras, agências, ou publicações do polo emissor que utilizam os atrativos mais importantes para incentivar as viagens.
- Roteiros receptivos; também elaborados por operadoras, agências e publicações do polo receptor que trabalham com as expectativas gerais ou individuais dos turistas e das ofertas existentes.

De acordo a cartilha de Roteiros Turísticos, disposta pelo Ministério da Educação (MEC)<sup>5</sup> aponta que:

“(...) aos agentes organizadores: Esta situação é definida, a partir da elaboração de roteiros, que podem ser disponibilizados pelos órgãos públicos (secretarias municipais ou estaduais), ou ainda, pela iniciativa privada como operadoras e agências, especialistas de guias turísticos, revistas, etc. São classificados como comercializados ou espontâneos, pois podem ser elaborados individualmente ou de forma espontânea pelo próprio turista.

Quanto a comercialização dos roteiros: São roteiros que seguem os aspectos operacionais para sua elaboração e comercialização. Eles são regidos por alguns precedentes como tipo de público a ser atendido, o tipo de roteiro e sua programação com horários de saída, chegada, tempo de permanência e refeições. Além disso, os profissionais devem-se atentar a escala e dispor do conhecimento em relação aos locais à serem visitados.”

---

<sup>5</sup> Manual técnico/ Serviços e equipamentos turísticos (MEC): São formados pelo conjunto de serviços, edificações e instalações indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística, que existem em função desta. Compreendem os serviços e os equipamentos de hospedagem, alimentação, agenciamento, transporte, eventos, lazer, etc.



Os roteiros não comercializados: Neste tipo de programação turística, a escolha é individual e permite uma maior flexibilidade na sua elaboração, não atribui rigidez ao tempo de permanência, horários e atividades para serem realizadas. E eles podem ser subdivididos em:

- Imateriais: são constituídos pelos roteiros gastronômicos, cultura popular, etc.
- Materiais: são compostos pelos roteiros monumentais, arquitetônicos, históricos, etc.
- Temáticos: são organizados pelos temas ao qual são baseados, podendo ser roteiros inter-regionais, regionais, locais ou situados em áreas urbanas e rurais. Exemplo: Rota do Vinho na Serra Gaúcha.

Já no que se refere aos roteiros turísticos, é importante saber que o mesmo dispões de várias tipologias que diferenciam entre si e conforme TAVARES (2002) explica, essas nomenclaturas brasileiras, definem que os roteiros, possuem características diversas e a sua composição determinará a nomenclatura para identifica-los. São elas:

- Forfait: Elaborado a partir do interesse e expectativas do consumidor final, ou seja, suas motivações, tempo disponível, número de pessoas, qualidade dos bens e serviços, entre outros.
- Excursão: são roteiros elaborados de duas formas distintas, podendo ser executado por operadoras e agencias com base nas expectativas médias dos consumidores, na sua maioria, são realizadas em grupos que se conhecem no início da viagem, podem durar em média até três dias, são complexos pois incluem, visitação a diversas localidades. O outro roteiro, são realizados também em grupos, neste caso, é executado por amigos, escolas, empresas, etc. Normalmente utiliza-se um ônibus, são passeios curtos que duram em média um dia incluindo a ida e volta.
- Pacotes: estes são roteiros similares a excursão, porém menos complexo, a visitação é feita a pelo menos duas localidades, não permitindo nenhuma alteração ao trajeto, com isso, favorece o custo acessível aos seus consumidores.
- City tour: estes são roteiros menores que visam mostrar as cidades e os seus atrativos diferenciais, conhecidos também como visita a cidade ou pela terminologia *sightseeing*, tornando mais fácil a localização do turista no espaço urbano, pois são passeios reconhecidos pela contextualização dos fatos sociais, políticos e econômicos de determinada localidade.

Existem diferentes tipos de City Tour que são ofertados pelas operadoras e agências de viagens, são eles:

- City tour básico: estes são aqueles roteiros que incluem a visita aos principais atrativos turísticos da cidade.
- City tour panorâmico: estes são roteiros, que utilizam veículos motorizados e não preveem paradas para visitas internas em praticamente nenhum dos atrativos.
- City tour monumental: São roteiros que exploram os atrativos mais significativos da cidade.
- City tour motivacional: estes são para pessoas com interesses específicos e não para público em geral.
- By nights: estes são roteiros realizados no período da noite, onde os seus participantes deslumbram da vista noturna da cidade, porém, de forma segura.

A partir dessa diversidade de roteiros turísticos e como os mesmos devem ser projetados, comercializados, geridos e ofertados para que valorizem os bens e serviços, e o principal os atrativos de uma localidade, vamos apresentar quatro propostas de roteirização turística para o patrimônio ferroviário de Campo Grande- MS.

Essas propostas buscam não somente valorizar esse acervo ferroviário da NOB, mas resgatar a importância cultural, econômica, política e social exercida por este instrumento de progresso, que ocorreu com a chegada da via férrea em 1914, diante a um conjunto de interesses e estratégias políticas e econômicas. Nessas três amostras de roteiros o turista e também o anfitrião, poderão admirar esses monumentos e identificar aspectos socioeconômicos daquela época expressos através da arquitetura principalmente, mas também através da história por trás dessas importantes edificações.

#### 6.1 ROTEIRO 1: ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE- MS

Este roteiro deve incluir todo o conjunto do edifício da estação que inclui o Hall ou saguão de entrada onde se encontram a recepção das bilheterias; Sala de Museologia que abriga o Museu Ferroviário; Plataforma de Embarque e Desembarque dos passageiros; Sala de Artes e Artesanato Lucila de Araújo; Sala de Mostra e Exposições.

- Localização: Avenida Calógeras, nº 3045 - Centro, Campo Grande - MS,
- Contato: (67) 331-43580
- Como chegar: ônibus (linhas 080,087, 401, entre outras), taxi, moto taxi e por transportes via aplicativos como uber, pop, etc.
- Tempo de duração: 1:00 h e :30 minutos.

Observação: A visita deve ser agendada com antecedência e deve ser monitorada por guia de turismo com certificado do Ministério do Turismo

## 6.2 ROTEIRO 2: CASAS DOS FUNCIONÁRIOS GRADUADOS DA NOB

Este roteiro é composto pelo conjunto de residências dos funcionários graduados da NOB em Campo Grande, onde se encontra a Casa de Pernoite dos Engenheiros, que atualmente tornou-se sede do IHGMS - Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul; a Casa da Chefia, que atualmente tornou-se Gabinete do Prefeito; e mais duas edificações residenciais cujo estilo denota que eram destinadas aos funcionários de hierarquia mais elevada na ferrovia.

- Localização: Av. Calógeras, de nº 2.960, 2.980, 3.002 e 3.018;
- Contato: Instituto Histórico e Geográfico de MS: (67) 3384-1654 e Gabinete do Prefeito (67) 2020-1000 ou 3314-9899;
- Como chegar: ônibus (linhas 080,087, 401, entre outras), taxi, moto taxi e por transportes via aplicativos como uber, pop, etc.
- Tempo de duração: 1:00 h e :30 minutos

Observação: A visita deve ser agendada com antecedência e deve ser monitorada por guia de turismo com certificado do Ministério do Turismo. Para agendar a visita a este atrativo deve-se contatar com o IHGMS - Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul pelo telefone fixo (67) 33841654 e o Gabinete do Prefeito pelo telefone fixo (67) 2020-1000 ou 3314-9899.

## 6.3 ROTEIRO 3: VILA DOS FERROVIÁRIOS DA RUA DR. FERREIRA

A Vila dos Ferroviários como é conhecida pela população da cidade, corresponde a um conjunto de 58 casas implantadas de modo germinado para operários da ferrovia, organizadas em torno de uma ruela de paralelepípedos denominada de Rua Dr. Ferreira.

- Localização: Rua Dr. Ferreira, e divididas em dois grupos de numeração 52 a 65 e as de 75 a 81- Centro, Campo Grande- MS 79002-240;
- Contato: S/Contato específico pois se trata de edifícios residenciais;

- Como chegar: ônibus (linha 053, 087,401, entre outras), taxi, moto taxi e por transportes via aplicativos como uber, pop, etc.

- Tempo de duração: 1:00 e :30 minutos;

Observação: Esse roteiro é somente de contemplação, visto que as casas são habitadas, entretanto, deve ser monitorada por guia de turismo com certificado do Ministério do Turismo.

#### 6.4 ROTEIRO 4: A ROTUNDA E O GIRADOURO

A área da Rotunda se caracteriza pela sua construção de planta circular, sendo constituída pelo 'giradouro', pelo edifício da lavagem das máquinas composto de 13 baias e uma oficina de apoio. As paredes são de alvenaria de tijolo, a cobertura de telha francesa e as vigas de concreto e no alto das construções a inscrição da logomarca "NOB". O 'giradouro' é de funcionamento mecânico e encontra-se dentro de um fosso de 20 metros de diâmetro.

- Localização: Rua 14 de Julho, número 3619- parte Central da Esplanada, Campo Grande – MS;

- Contato: (67) 3317-1744;

- Como chegar: ônibus - linha 053, 087,401,403, entre outras) taxi, moto taxi e por transportes via aplicativos como uber, pop, etc.

Duração: 1:00 e:30 minutos;

Observação: Esse roteiro é recomendado para acadêmicos dos cursos de engenharia, mecânica, geografia, entre outros. Deve ser monitorado por guia de turismo com certificado do Ministério do Turismo.

Com as propostas apresentadas, acredita-se que o Turismo Ferroviário possa agregar valores a oferta turística de Campo Grande e salvaguardar o patrimônio ferroviário do nosso estado, visto que atualmente observa-se a tendência de novos usos para o espaço urbano e do seu patrimônio cultural, por vezes esquecido no tempo. Assim, propostas como dinamizar a reutilização de espaços históricos, desenvolver restaurações e requalificar áreas de atividades pretéritas tem sido uma forte tônica no replanejamento de áreas urbanas envelhecidas e que perderam as suas funções de outrora, no sentido de que elas possam voltar a serem vitais e atraentes com a sua história tornando-se uteis novamente, reascendendo desta forma o seu papel de importância na construção da história de um povo.

## 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considera-se, que o presente trabalho tem muito a contribuir não apenas para evidenciar a importância da NOB, mas para proporcionar aos leitores a experiência de retornar no tempo e mais uma vez reconhecer o quanto essa via férrea foi importante para o desenvolvimento político, econômico e sociocultural em Campo Grande – MS e nos demais municípios sul-mato-grossense, por onde o trajeto do trem percorreu.

No decorrer da construção desta proposta de estudo, foi surgindo cada vez mais, a vontade de interpretar e entender o período da chegada da CEFNOB no pequeno vilarejo de Campo Grande – MS nos idos do ano de 1914. O grande progresso alcançado e suas consequências, o aumento da população com a chegada dos migrantes e imigrantes, e a influência cultural na vida dos campo-grandenses trazidas de outras terras brasileiras e internacionais.

Este projeto, também, traz propostas de roteiros turísticos, como forma de reuso dos espaços da antiga ferrovia, a fim de resgatar este patrimônio ferroviário, que nos dias atuais, encontra-se tombado pelas três instâncias: Municipal, Estadual e Federal, devido a sua grande contribuição para o estado de Mato Grosso do Sul e também para o território brasileiro.

Apesar da importância do acervo, o mesmo ainda sofre com o esquecimento, o abandono e as intempéries do tempo, muito embora algumas ações de reuso de algumas edificações já podem ser contabilizadas. No entanto, na sua maioria carecem de manutenções estruturais e também de profissionais que possam atender os visitantes que a cada vez mais procuram os atrativos ferroviários.

Atualmente, existem algumas parcerias entre as organizações públicas e privadas, que trabalham com o objetivo demonstrar o potencial do complexo ferroviário, também conhecida pelos campo-grandenses como “Esplanada Ferroviária”. Uma delas é a restauração para reuso da edificação da Rotunda, em parceria do IPHAN e da Prefeitura Municipal de Campo Grande, através do projeto Reviva Campo Grande - MS.

Durante os trabalhos a campo desenvolvidos para este estudo, identificamos algumas carências como a ausência de sinalização turística, que não se encontra presente em nenhuma parte da cidade, onde existem atrativos turísticos, tão pouco encontramos placas de sinalização adequadas na Esplanada Ferroviária. Inclusive, o

novo monumento da Maria Fumaça, localizado no cruzamento das avenidas Mato Grosso e Calógeras, que fica elevado, é um monumento, que deveria ser rente aos trilhos como um trem de verdade pronto para partir.

Ainda há outro problema quanto à extensão da Orla Ferroviária, que se encontra no domínio dos moradores de ruas e dependentes químicos e carece de gestão e políticas sociais. No entanto, o potencial desse acervo ferroviário é significativo para a cidade de Campo Grande, apenas carecendo de planejamento para ofertar e comercializar este atrativo do Turismo Ferroviário que poderá agregar grande valor para a oferta da atividade turística local.

Enfim, a realização desta monografia oportunizou conhecimentos através das informações obtidas sobre a história da NOB e sua representatividade na vida dos campo-grandenses. Além disso, o trabalho sugere alguns temas para futuras pesquisas, que podem ser articuladas contemplando as áreas de sinalização turística, planejamento e gestão dos atrativos férreos de Campo Grande – MS.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Valério de. **Campo Grande de outrora**. Campo Grande: Letra Livre, 2003.

ARCA. **Revista de divulgação do arquivo histórico de Campo Grande**. Edição Especial, nº 15, 2011.

Arquivo Noronha Santos/Iphan e IBGE. **Lei Nº 11.483, de 31 e maio de 2007, inventário da extinta RFFSA**. Disponível em < <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1847/>> Acesso em 23de out. 2019.

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de; ALBUQUERQUE, Icléia de Vargas; QUEIRÓZ, Vivina Dias Sol. **Os edifícios ferroviários e o turismo em Campo Grande: novos usos e possibilidades**. Ensaios e Ciência: Ciências Biológicas, Agrárias e da Saúde, vol. 6, núm. 3, 2002, pp. 117-132. Universidade Anhanguera, Campo Grande - MS, Brasil.

\_\_\_\_\_. **Os edifícios ferroviários da Noroeste em Campo Grande**. Prosa UNIDERP, Campo Grande, v. 02, p. 50-63, 2002.

\_\_\_\_\_. **A logomarca da NOB**, 2002.

\_\_\_\_\_. **Campo Grande: arquitetura, urbanismo e memória**. Campo Grande, MS: Ed UFMS, 2006.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste**: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1958.

BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. Editora SENAC São Paulo, 2007.

BITAR, Marisa. **Mato Grosso do Sul: do estado sonhado ao estado construído (1892-1997)**. 1997. 2 V. Tese (Doutorado em História)-FFLCH/USP, São Paulo, 1997.

BOULLÓN, R. C. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução de: BAPTISTA, J. V. Bauru (SP): EDUSC, 2002.

BRASIL. **DECRETO Nº 6.018**, de 22 de janeiro de 2007. Dispõe sobre o término do processo de liquidação e a extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA.

BRASIL. **LEI FEDERAL Nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário.

Brasil, Ministério do Turismo (2010). **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, 2010.

BRASIL, Ministério do Turismo. **Roteiros Brasil**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Brasília: 2007. Disponível em: < [http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/roteirosbrasil/roteirizacao\\_turistica.pdf](http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/images/roteirosbrasil/roteirizacao_turistica.pdf). > Acesso em: 07 outubro 2019.

BRITO, C. **Escola de Japoneses**: a construção da etnicidade em Mato Grosso do Sul. Campo Grande, MS: Ed. UNIDERP, 2000.

CARILLI, Clayton França; VALE, Marília Maria Brasileiro Teixeira. **As estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**: desafios e perspectivas. In: XII Congresso Internacional de Reabilitação do Patrimônio Arquitetônico Edificado, 2014, Anais ... Bauru. CICOP Brasil. Bauru: UNESP, 2014.

CASTILHO, Maria Augusta de; MITIDIERO, Marilda Batista. **O Museu José Antônio Pereira**: educação patrimonial no contexto da territorialidade urbana de Campo Grande - MS. Campo Grande: Maria Augusta de Castilho, 2011.

CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso**: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914). 1993. 293 f. Dissertação (Mestrado em História)-IFCH/Unicamp, Campinas, 1993.

CERVO, Amado Luiz. **Metodologia Científica**: para uso dos estudantes universitários. São Paulo, McGraw-Hill do Brasil, 1983.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação da Liberdade, 2001.

Decreto **LEI MUNICIPAL 3.249 DE 13 DE MAIO DE 1996**. Disponível em <<https://www.camara.ms.gov.br/>> Campo grande –MS, acesso em 20 de outubro de 2019.

Decreto **LEI ESTADUAL Nº 1.735 DE 26 DE MARÇO DE 1997**. Disponível em <<https://www.camara.ms.gov.br/>> Campo grande –MS, acesso em 20 de outubro de 2019.

DENCKER, Ada de Fretas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.



FERNANDES, Ivan Pereira. **Planejamento e organização do turismo: uma abordagem desenvolvimentista com responsabilidade ambiental.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

GARCIA, Tânia da Costa. **Memórias matogrossenses: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.** 1993. 109 f. Minuta de Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)-UFSCar, São Carlos, 1993.

GARDIN, Cleonice. **Campo Grande: entre o sagrado e o profano.** Ed. UFMS, 1999.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GUIMARÃES, Acyr Vaz. **Mato Grosso do Sul, sua evolução histórica.** Campo Grande: UCDB, 2001.

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva.** São Paulo: Vértice, 1990.

LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica.** São Paulo: Atlas, 1991.

LE GOFF, Jacques. **Patrimônio histórico, cidadania e identidade cultural: o direito à memória.** In: BITTENCOURT, Circe (Org.) O saber histórico na sala de aula. São Paulo. Contexto, 1997.

LE GOFF, Jacques. **História e memória.** Campinas, SP: Ed. UNICAMP, 2003.

LOHMANN, Guilherme. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão.** Rio de Janeiro, Elsevier, 2013.

MACHADO, Eduardo Olímpio. **Campo Grande.** In: ALBUM graphico do Estado de Mato Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914a. p. 410-412.

\_\_\_\_\_. O sul do Estado [extrato da mensagem presidencial de 1913]. In: ALBUM graphico do Estado de Mato Grosso. Corumbá, 1914.

MARINHO, Marcelo & COELHO NETTO, Paulo Renato. **Campo Grande: imagens de um século.** Campo Grande: UCDB/FUNCESP, 1999.

MARQUES, Heitor Romero [et al.]. **Metodologia da pesquisa e do trabalho científico.** Campo Grande: UCDB, 2006.

MARQUES, Helder Gustavo. **Memória e transformação urbana: uma análise do patrimônio ferroviário em Campo Grande – MS.** Dissertação de Mestrado: V 01, p. 01-109. São Paulo, 2014.

MATTOS, Alaíde Brum de. **Potenciais de aproveitamento turístico de Piraputanga – MS.** Monografia Graduação em Bacharelado de Turismo- Universidade Católica Dom Bosco. Campo Grande – MS, 1999.

MICHAELIS. **Roteiro.** UOL. Dicionário Online. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portuguesportugues&palavra=rota>>. Acesso em: 08 out 2019.

Ministério da Educação – MEC. **Roteiro Turístico – Curso Técnico em Hospedagem.** Disponível em: <[http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/eixo\\_hosp\\_lazer/061112\\_rot\\_tur.pdf](http://redeetec.mec.gov.br/images/stories/pdf/eixo_hosp_lazer/061112_rot_tur.pdf)> Acesso em 05 de set. de 2019.

MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. In: MURTA, Stela Maris, ALBANO, Celina (Orgs.). **Interpretar o patrimônio: um exercício do olhar.** Belo Horizonte: Ed. UFMG, Território Brasillis, 2002.

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

PELEGRINI, Sandra C. A. **Cultura e natureza: os desafios das práticas conservacionistas na esfera do patrimônio cultural e ambiental.** In: Revista Brasileira de História. São Paulo, 2006, v. 26, nº 51, p. 115-140.

POLLAK, Michel. **Memória e Identidade Social.** In: Estudos Históricos. Rio de Janeiro, vol. 5, nº 10, 1992.

QUEIROZ, Paulo Roberto. Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil.** Editora UFMS, 1997.

\_\_\_\_\_. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20.** Campo Grande, Ed. UFMS, 2004.

RMT 13 **MENSAGEM** dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques, Presidente do Estado, à Assembléia Legislativa ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 9ª Legislatura em 13 de maio de 1913. Cuyabá: Typ. Oficial, 1913 [RMT 13].

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas, SP: Papyrus, 2012.

SILVA, Botelho. **Acervo pessoal de fotos**, 2019.

STEFANI, Célia Regina Baider. **O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos**. 2007. Dissertação (Mestrado), Programa de Pós-Graduação em Geografia, São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP, 2007.

TAVARES, Adriana de Menezes. **City tour**. São Paulo: Aleph, 2002.

TRUBILIANO, Carlos Alexandre Barros. **Algumas considerações sobre a ferrovia Noroeste Brasil: Migração e ocupação em Campo Grande MT/MS(1905-1940)**. Métis: história e cultura – v.13, n 27, p.233-251, jan./jun. 2015.

WEINGÄRTNER, Alisoete Antônia. **Campo Grande: o impulso do desenvolvimento nas rotas de gado, nos trilhos do trem e nos caminhos do Mercosul**. Arca, Campo Grande: Arquivo Histórico de Campo Grande, n. 5, p. 3-9, out. 1995a.

## ANEXO 1

## MAPA DA ORLA FERROVIÁRIA E DA ORLA MORENA- CAMPO GRANDE - MS

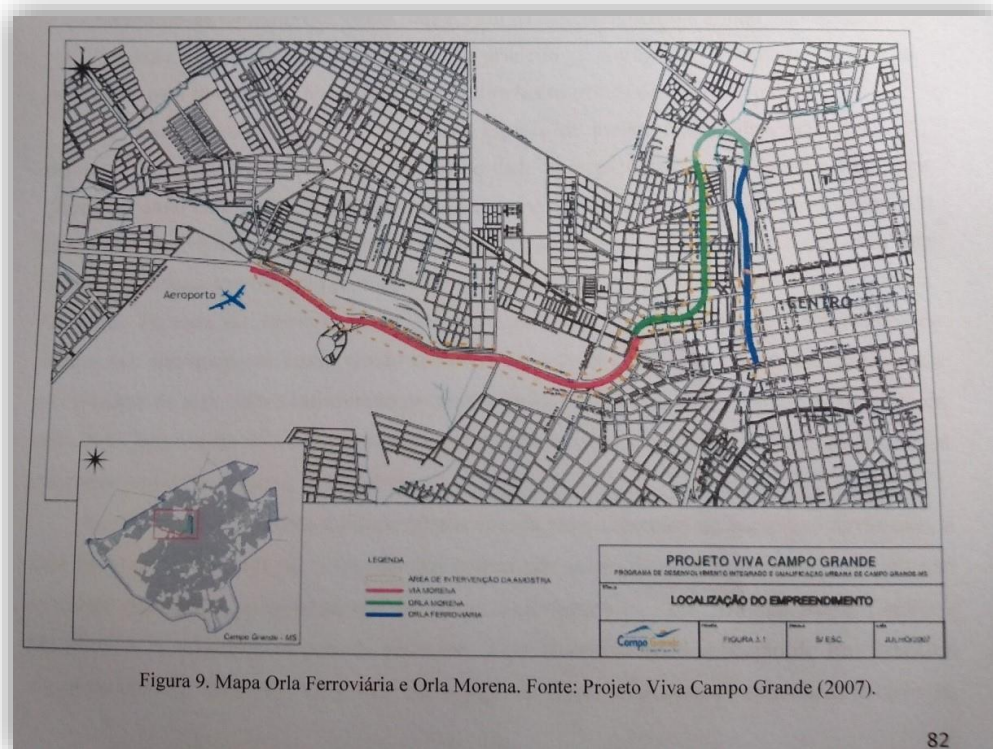


Figura 9. Mapa Orla Ferroviária e Orla Morena. Fonte: Projeto Viva Campo Grande (2007).

Fonte: Projeto Viva Campo Grande (2007).

**ANEXO 2****PÁTIO INTERNO DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE CAMPO GRANDE – MS**

Fonte: ARCA Nº 15, 2011 p. 86, EDIÇÃO ESPECIAL.



### ANEXO 3

#### ÁREA DA ROTUNDA EM SITUAÇÃO DE ABANDONO



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

**ANEXO 4****MODELO RESIDÊNCIAS GERMINADAS DA VILA DOS FERROVIÁRIOS**

Fonte: SILVA, Botelho, 2019.



## ANEXO 5

## RESIDÊNCIAS DA VILA DOS OPERÁRIOS E REGISTRO PATRIMÔNIO RFFSA

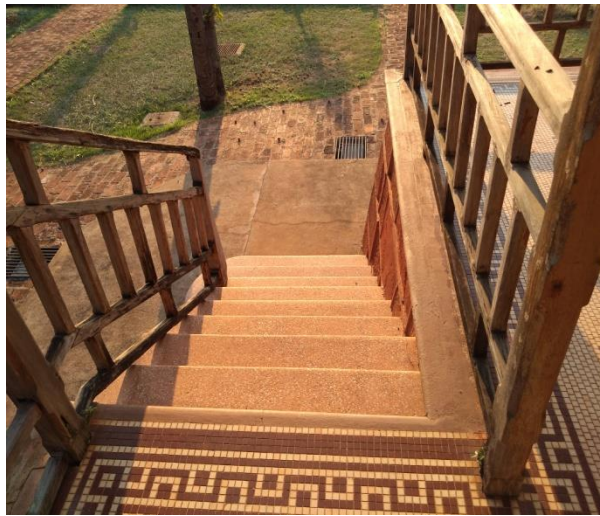
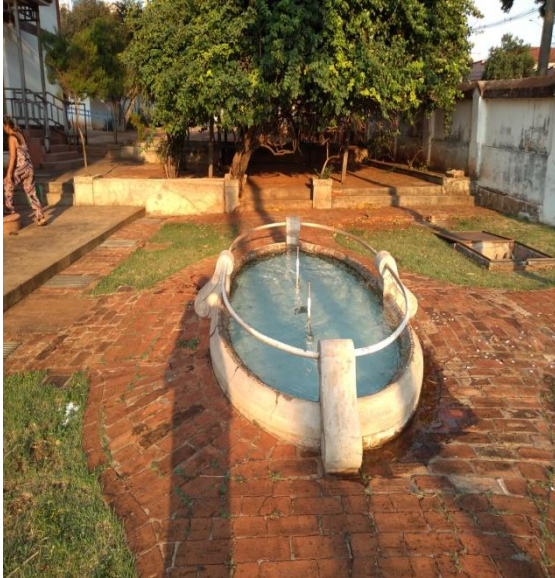


Fonte: SILVA, Botelho, 2019.



## ANEXO 6

## CASA DA CHEFIA DA NOB - DETALHES ARQUITETURA



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

**ANEXO 7**

LEI MUNICIPAL 3.249 DE 13 DE MAIO DE 1996



[Camara Municipal de Campo Grande](#)

Há 24 anos

**[Lei nº 3.249 de 13 de Maio de 1996](#)**

DISPÕE SOBRE O TOMBAMENTO DO SÍTIO HISTÓRICO LOCALIZADO NA VILA NOROESTE, ESTAÇÃO FERROVIÁRIA E NAS RUAS 14 DE JULHO, RUA DOS FERROVIÁRIOS, TRAVESSA DR. TEMÍSTOCLES E NA RUA DR. FERREIRA, PERTENCE(...)



[Camara Municipal de Campo Grande](#)

Há 19 anos

**[Lei nº 3788 de 06 de setembro de 2000](#)**

Faço saber, que a Câmara Municipal de Campo Grande, Estado de Mato Grosso do Sul, aprova e eu, MÁRCIO MATOZINHOS, seu Presidente promulgo nos termos do art. 43 §§ 3º e 7º da Lei Orgânica de Campo...



[Camara Municipal de Campo Grande](#)

Há 19 anos

**[Lei nº 3788 de 06 de setembro de 2000](#)**

ACRESCENTA DISPOSITIVO A LEI Nº 3.249 /96 DE 13 DE MAIO DE 1996, QUE DISPÕE SOBRE O TOMBAMENTO DO SÍTIO HISTÓRICO LOCALIZADO NA VILA NOROESTE, ESTAÇÃO FERROVIÁRIA.

**ANEXO 8****LEI ESTADUAL Nº 1.735 DE 26 DE MARÇO DE 1997****LEI N.º 1.735, DE 26 DE MARÇO DE 1997.**

*Dispõe sobre o tombamento dos sítios históricos localizados, desde Três Lagoas até Corumbá, consistentes das Estações Ferroviárias da antiga NOB e seus respectivos entornos históricos.*

**O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL**, faço saber que a Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso do Sul decreta e eu promulgo, na forma do § 7º do artigo 70 da Constituição Estadual a seguinte Lei:

**Art. 1º.** Ficam tombados, e assim inscritos no livro de Tombo deste Estado como Patrimônio Histórico de Mato Grosso do Sul, os sítios históricos das seguintes Estações Ferroviárias pertencentes à Rede Ferroviária Federal, e seus respectivos entornos históricos:

Três Lagoas e suas oficinas - inaugurada em 31/12/1912 - em Três Lagoas

Gigante - inaugurada em 15/09/1943 - no município de Três Lagoas

P. Km 512 - inaugurada em 15/06/1956 - no município de Três Lagoas

Arapuá - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Três Lagoas

Piaba - inaugurada em 15/09/1943 - no município de Três Lagoas

Garcias - inaugurada em 19/07/1917 - no município de Três Lagoas

Safira - inaugurada em 15/09/1943 - no município de Três Lagoas

Rio Branco - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Três Lagoas

P. 599 (Pombo) - inaugurada em 01/07/1915 - no município de Três Lagoas

Pena Júnior - inaugurada em 01/12/1926 - no município de Água Clara

Ferreiros - inaugurada em 20/08/1934 - no município de Água Clara

Major Vicente - inaugurada em 10/10/1938 - no município de Água Clara

Água Clara - inaugurada em 31/12/1912 - em Água Clara

Atoladeira - inaugurada em 20/07/1930 - no município de Ribas do Rio Pardo

Arlindo Luz - inaugurada em 20/07/1914 - no município de Ribas do Rio Pardo

Formoso - inaugurada em 01/08/1928 - no município de Ribas do Rio Pardo

Luiz Gama - inaugurada em 12/10/1914 - no município de Ribas do Rio Pardo

Mantena - inaugurada em 01/08/1928 - no município de Ribas do Rio Pardo

Ribas do Rio Pardo Estação e Ponte sobre o Rio Pardo - inaugurada em 12/10/1914 - em Ribas do Rio Pardo

Bálsamo - inaugurada em 12/10/1914 - no município de Ribas do Rio Pardo

Alegre - inaugurada em 12/10/1914 - no município de Ribas do Rio Pardo

Ligação - inaugurada em 12/10/1914 - no município de Campo Grande

Lagoa Rica - inaugurada em 12/10/1914 - no município de Campo Grande

Manoel Brandão - inaugurada em 01/12/1951 - no município de Campo Grande

Campo Grande - inaugurada em 06/09/1914 - em Campo Grande

Mário Dutra - inaugurada em 15/04/1953 - no município de Campo Grande

Indubrasil - inaugurada em 01/10/1936 - no município de Campo Grande

Ramal de Ponta Porá

Guavira - inaugurada em 17/01/1945 - no município de Campo Grande

Bolicho - inaugurada em 19/04/1944 - no município de Sidrolândia

Sidrolândia - inaugurada em 19/04/1944 - em Sidrolândia

Piúva - no município de Sidrolândia

Piqui - inaugurada em 19/04/1944 - no município de Sidrolândia

Brilhante - inaugurada em 19/04/1944 - no município de Sidrolândia

Maracaju - inaugurada em 19/04/1949 - em Maracaju

Sete Voltas - inaugurada em 18/05/1949 - no município de Maracaju

Ministro Pestana - inaugurada em 18/05/1949 - no município de Dourados

Itahum - inaugurada em 18/05/1949 - no município de Dourados

Presidente Dutra - inaugurada em 19/04/1953 - no município de Dourados

Gen. Rondon - inaugurada em 19/04/1953 - no município de Ponta Porã

Santa Virgínia - inaugurada em 19/04/1953 - no município de Ponta Porã

Ponta Porã - inaugurada em 19/04/1953 - em Ponta Porã

*(“Ramal de Corumbá” - Esta expressão não consta da lei)*

Terenos - inaugurada em 06/09/1914 - em Terenos

Alcilândia - no município de Terenos

Pedro Celestino - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Terenos

Murtinho - inaugurada em 06/09/1914 - no município de Terenos

Cachoeirão - inaugurada em 01/08/1928 - no município de Aquidauana

Palmeiras - inaugurada em 01/06/1941 - no município de Aquidauana

Piraputanga - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Aquidauana

Camisão - inaugurada em 01/06/1931 - no município de Aquidauana

Aquidauana - Estádio - Praça Esportiva - Residências - inaugurada em 21/12/1921 - em Aquidauana

Guia Lopes - inaugurada em 04/11/1930 - no município de Aquidauana

Taunay - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Aquidauana

Agachi - inaugurada em 01/11/1929 - no município de Miranda

Duque Estrada - inaugurada em 01/01/1938 - no município de Miranda

Miranda - inaugurada em 31/12/1912 - em Miranda

Salobra - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Miranda

Ponte sobre o Rio Salobra datada de 1931 - no município de Miranda

Cel. Juvêncio - inaugurada em 01/06/1935 - no município de Miranda

Guaicurus - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Miranda

Porto Carreiro - inaugurada em 30/10/1929 - no município de Miranda

Bodoquena - inaugurada em 31/12/1912 - no município de Miranda

Carandazal - inaugurada em 20/09/1912 - no município de Corumbá

Agente Inocência - Ramal de Porto Esperança - inaugurada em 20/09/1941 - no município de Corumbá

Albuquerque - inaugurada em 15/12/1952 - no município de Corumbá

Antônio Maria Coelho - inaugurada em 15/12/1952 - no município de Corumbá

Urucum - inaugurada em 15/12/1952 - no município de Corumbá

Corumbá - Ramal de Ladário - inaugurada 31/12/1912 - em Corumbá

*Parágrafo único.* Integram os sítios históricos tombados, os imóveis residenciais e públicos existentes nesses logradouros, e seus respectivos entornos históricos, pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A, além da Ponte sobre o Rio Pardo, Ponte sobre o Rio Salobra, Estádio e Praças Esportivas.

**Art. 2º.** Fica proibido a demolição, destruição ou mutilação, pintura ou reparação, reforma, ampliação, modificação da fachada, reforma de piso, sem prévia autorização da Secretaria de Estado de Cultura e Esportes, sob pena de multa de 50% (cinquenta por cento) do dano causado.

**Art. 3º.** Fica proibido a alienação dos bens tombados sem prévia oferta ao Estado e/ou ao Município em que se encontram, para que exerçam seu direito de preferência à aquisição, através de notificação judicial.

*Parágrafo único.* É nula a alienação que se fizer com violação deste artigo, ficando qualquer dos titulares do direito de preferência habilitado a promover a respectiva ação judicial, e a impor a multa de 20% (vinte por cento) do seu valor ao transmitente e ao adquirente, que serão por ela solidariamente responsáveis.

**Art. 4º.** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

**Art. 5º.** Revogam-se as disposições em contrário.

Deputado LONDRES MACHADO



**ANEXO 9****PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO DE CAMPO GRANDE – MS EM SITUAÇÃO DE ABANDONO**

Fonte: SILVA, Botelho, 2019.

## ANEXO 10

## ACERVO MUSEOLÓGICO DA NOB EM CAMPO GRANDE – MS



Fonte: SILVA, Botelho, 2019.



