

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL

VINICIUS MARTINS DE OLIVEIRA

**LUGAR E REFERÊNCIA NOS PROCESSOS DE PATRIMONIALIZAÇÃO DOS
BENS CULTURAIS FERROVIÁRIOS:**

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul

Rio de Janeiro

2018

VINICIUS MARTINS DE OLIVEIRA

**LUGAR E REFERÊNCIA NOS PROCESSOS DE PATRIMONIALIZAÇÃO DOS
BENS CULTURAIS FERROVIÁRIOS:**

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Claudia Feierabend Baeta Leal

Supervisor: Me. André Vilela Pereira

Rio de Janeiro

2018

O objeto de estudo dessa pesquisa, foi definido a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional da Superintendência do IPHAN no Mato Grosso do Sul. Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail do autor: vmdeoliveira@live.com

O48

OLIVEIRA, Vinicius Martins de

Lugar e referência nos processos de patrimonialização dos bens culturais ferroviários: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul / Vinicius Martins de Oliveira – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2018.

241 f.: il.

Orientador: Prof^a. Dr^a. Claudia Feierabend Baeta

Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2018.

1. Patrimônio cultural ferroviário. 2. Arquitetura Ferroviária. 3. Mato Grosso do Sul. 4. Iphan. I. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). II. Título.

CDD 363.690981

OLIVEIRA, Vinicius Martins de. **Lugar e referência nos processos de patrimonialização dos bens culturais ferroviários: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Mato Grosso do Sul.** Dissertação (Mestrado) apresentada ao Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para obtenção do título de Mestre em preservação do patrimônio cultural.

Rio de Janeiro, 24 de maio de 2018

Banca Examinadora

Professora. Dr^a. Claudia Feierabend Baeta Leal (orientadora) – Iphan

Professor Dr^o Marcelo Antonio Sotratti - PEP/MP/IPHAN – UERJ / PEP-MP

Professora Dr^o Maria Lucia Bressan Pinheiro - FAU-USP

Dedico

À minha vózinha, *Maria Inácia*, que sempre inspirou o meu coração e minha vida.

À minha mãe, *Eliete* e pai, *Efigênio*, que sempre me apoiaram e estiveram ao meu lado.

Ao meu marido, *Wellington*, por sempre me acompanhar com amor e carinho em todo e qualquer momento.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha orientadora, Prof^a Dr^a. Claudia Feierabend Baeta Leal, pelo grande apoio acadêmico e incentivo para seguir com a pesquisa que sempre obtive durante o processo de escrita e eventualmente em momentos de inquietações, onde sempre demonstrou paciência e afeição.

Aos professores Dr^a Izabela Maria Tamasso e Dr^o Marcelo Antonio Sotratti, pela participação e leitura atenciosa do meu trabalho e pelos acertados comentários durante a banca de qualificação.

Aos professores do mestrado do IPHAN, que através das aulas com diálogos e conteúdos apaixonantes contribuíram com a realização deste trabalho. Especialmente o apoio e organização da secretaria administrativa, representada na pessoa da Beatriz Landau.

Aos servidores e colegas da Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul, sou grato pelo companheirismo durante os dois anos de práticas supervisionadas naquele local, em especial: André, pela supervisão, Zé, pelo carinho, leituras e revisões dos meus escritos, ao João, pelos ensinamentos sobre o IPHAN e Mato Grosso do Sul, Silvia, pelo irrestrito acesso e apoio institucional para a viabilização deste trabalho, Zafenaty, pelas pertinentes observações feitas durante os seminários internos, aos estagiários: Sol, Vitória, Yara, Yuri e Wesley por todo o apoio técnico e amizade.

Aos servidores terceirizados Odilene e Dona Zu pelo carinho e longos cafés e Odinei por me acompanhar – sempre com muita alegria -, em minhas expedições motorizadas pelas estradas e cidades Sul-Mato-Grossense.

Ainda sobre a minha vivência em Mato Grosso do Sul, eu quero agradecer especialmente à minha grande e querida amiga da casa, Sara, que fez da minha estadia algo mais alegre e inspirador, me ensinou muito sobre o IPHAN e sobre a ferrovia, sou grato pelo apoio que sempre encontrei em suas conversas, fossem elas "patrimônicas" ou nem tanto.

À Renata (Rê), pelas conversas encorajadoras e motivadoras, pelos ensinamentos pacientes, pelo respeito, pelas pizzas e risadas no Rio de Janeiro, mas simplesmente pela pessoa incrivelmente querida e linda que ela é.

Aos arquitetos do DEPAM, Fábio Guimarães Rolim e José Rodrigues Cavalcanti Neto, por compartilhar seus conhecimentos e experiências profissionais sobre o patrimônio cultural ferroviário no âmbito do IPHAN.

Aos atenciosos e dedicados funcionários do Setor de projetos do DENIT/SP, e do Museu do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru, em especial à Irene Gaviolli que se propôs a garimpar pacientemente o material específico que eu procurava.

Ao apoio e acesso irrestrito que eu tive ao acervo documental e bibliográfico do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, com um agradecimento especial à sempre gentil Maria Madalena Dib Mereb.

Aos membros da Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos (AFAPEDI), sou grato pelo acesso aos arquivos do sindicato, pelas rodas de conversa e pela confiança.

Aos amigos queridos “do MS”, por todos os momentos, pelas conversas: Ana Marques, Bruno Ferreira, Bruno Tulux, Camila Lara, Carlos Iracy, Dáfini Lisboa, Eymard, João do Amaral, Jesse, João Bernal, Rony, Rita Natália. Vocês foram muito importantes para mim!

Aos novos amigos que eu fiz durante a etapa de campo e que tornaram minha estadia em Miranda mais agradável e completa: Agenor, Elange, Teresa, Maura. Nunca vou esquecer-me do meu primeiro passeio de barco em um rio, pescando e comendo frutas do Cerrado.

Aos dois arqueólogos com quem estive em contato no Mato Grosso do Sul e que por mais que eu tenha optado por seguir "outras linhas", suas conversas, conselhos, críticas e direcionamentos iniciais contribuíram com a formação do meu caráter de pesquisador: Divaldo Rocha Sampaio e Gilson Rodolfo Martins.

À arquiteta restauradora Fernanda Craveiro, pelas indicações bibliográficas, pelo incentivo quanto ao tema da pesquisa e pelas palavras sempre tão gentis.

Aos amigos de São Paulo e Rio de Janeiro que sempre torceram por mim, me apoiaram e estiveram comigo nos momentos mais difíceis, tristes ou alegres: Jéssica, Rita, Lorena, Sillas.

À Dani, amiga querida que o PEP me deu, pelas conversas, desabafos, risadas e leituras trocadas, pelo carinho, por compartilharmos de um mesmo amor por um tema de pesquisa e pela amizade. Obrigado menina das Vilas Operárias!

Ao Fabinho, por ser mais do que um amigo, um irmão que eu tive durante minha estadia Sul-Mato-Grossense e carioca, pelas conversas e pelas risadas e carinhos.

Ao Danilo, pelo belo mapa dos bens valorados pelo IPHAN que compõe esta dissertação e pelos conselhos de pesquisa.

Aos demais companheiros de PEP: Andréa, Elis, Nathália, Simone, Thaís (Demo), Lívia, Luanda e Paula, obrigado por compartilhar das alegrias, risadas, angústias e conquistas.

De maneira geral, pode-se dizer que alguns fenômenos formam um “ambiente” para outros. [...] Na verdade, não faz o menor sentido imaginar um acontecimento sem referência a uma localização. É evidente que o lugar faz parte da existência.

NORBERG-SCHULZ (1976)

RESUMO

Esta pesquisa tem como tema o conceito de Lugar associado aos processos de patrimonialização dos bens culturais ferroviários, no caso, aqueles classificados no âmbito da Lei 11.483/2007, através da qual se administram as atividades, critérios e metodologia referentes ao processo de seleção e inscrição (Valoração) desses bens no mapa do patrimônio nacional. Foram considerados para fins de análise aqueles bens operacionais e não operacionais, móveis e imóveis da extinta RFFSA, em nosso caso: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul, sua história de origem, as narrativas de construção e evolução, as memórias compartilhadas com os passageiros e funcionários, o seu declínio, assim como sua conversão das antigas estruturas e objetos em patrimônio. A construção do trabalho se deu através de identificação e análise de material institucional documental textual e iconográfico da ferrovia, como também entrevista com pessoas que foram inspiradas pelos aspectos simbólicos do trem. A pesquisa objetivou refletir sobre os sistemas patrimoniais desta categoria, buscando reinterpretar os locais através de perspectivas teóricas multidisciplinares (arquitetura e geografia, principalmente); além de buscar compreender o processo de patrimonialização desses bens culturais ferroviários nas três esferas. Deste modo, escolhi o trecho pantaneiro da ferrovia, com o objetivo de entender não apenas o conceito de Lugar como categoria de análise, mas visando incorporar essa leitura dentro de outras referências e narrativas relacionadas à cultura e memória ferroviária como contributos para a patrimonialização e tentando entender as percepções e sentimentos das pessoas sobre o território ferroviário.

Palavras-chave: Patrimônio Cultural Ferroviário. Lugar. Mato Grosso do Sul. Iphan.

ABSTRACT

This research aims at discussing the concept of Place associated to the patrimonialisation processes of railway cultural assets, specifically those classified in the scope of Law 11,483/2007, through which the activities, criteria and methodology regarding the process of selection and registration (Valuation) of these assets in the map of the national heritage are administered. Operating and non-operating assets belonging to the extinct RFFSA were considered for analysis which highlighted the Brazilian Northwest Railroad in the state of Mato Grosso do Sul, his origin story, the construction and evolution narrative, the memories shared with passengers and staff, its decline, as well as its acknowledgment of old structures and objects as heritage. The dissertation was based on the identification and analysis of textual documents and railway iconographic institutional material, as well as on interviews with people that were inspired by the symbolic aspects of the train. The research aimed to reflect on the notion of heritage systems, seeking to reinterpret the railway, its assets and meanings through multidisciplinary theoretical perspectives (architecture and geography, mainly); besides intending to understand the process of patrimonialisation of these railway cultural assets in the municipal, state and federal spheres. For that, I chose the *pantaneiro* section of the railroad, aiming at not only understanding the concept of Place as an analysis category, but also seeking to incorporate this interpretation into other references and narratives related to the railway culture and memory as contributions to the incorporation of people's perceptions and feelings of people on the railroad territory in the patrimonialisation processes.

Keywords: Railway Heritage. Place. Mato Grosso do Sul. Iphan

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Pescador no rio Paraguai/MS, acrílico sobre tela.....	35
Figura 2 Vista do cemitério com as demarcações das covas dos soldados não identificados.....	60
Figura 3 Túmulos de tijolos caídos.....	60
Figura 4 Empedramento da linha férrea (trecho entre Miranda e Corumbá).....	67
Figura 5 Os elementos da paisagem industrial, vistos por Pugin (1841).....	71
Figura 6 Construção da ponte ferroviária da EFNOB sobre o rio Paraná (entre São Paulo e Mato Grosso do Sul)	96
Figura 7 Forte de Coimbra, Corumbá/MS.....	105
Figura 8 Saída do desfiladeiro da serra de Maracajú/MS.....	107
Figura 9 EFNOB, KM 163, corte em pedra.....	107
Figura 10 Pantanal Mirandense alagado.....	108
Figura 11 Enchente do rio Miranda, casa de turma nº 123 e trilho.....	109
Figura 12 Exemplo de “obra de arte” ferroviária, ponte ferroviária da EFNOB sobre o rio Paraná (Estrutura metálica).....	110
Figura 13 Ferry-boat no rio Paraná transportando vagões.....	113
Figura 14 Conjugado e rebocador em marcha na travessia do rio Paraná.....	113
Figura 15 Tijolo cerâmico da EFNOB.....	116
Figura 16 Operários da EFNOB carregam carro com toras de madeira recém-extraídas.....	118
Figura 17 Disposições e formatos das estações ferroviárias.....	120
Figura 18 Exemplo de estação de passagem de planta retangular e lateral (Albuquerque/MS).....	120
Figura 19 Estação de passagem em uso pela ALL (Antônio Maria Coelho/MS).....	120
Figura 20 Exemplo de unidade habitacional geminada para empregados [em obras] vista pelos fundos.....	121
Figura 21 Detalhe de acabamento em fachada com tijolos aparentes e moldura nas janelas.....	121
Figura 22 Vila ferroviária Typo, trecho da EFNOB em Lins/SP.....	122
Figura 23 Acampamento [rancharia] do avançamento.....	123
Figura 24 O empreiteiro A. Leite da Silva no seu acampamento.....	123
Figura 25 Casa para trabalhadores, Barranco Vermelho.....	123
Figura 26 Vista geral de um acampamento de melhor qualidade, usado pelos operários da EFNOB no trecho de Corumbá.....	124
Figura 27 Trabalhadores da EFNOB [trecho de Mato Grosso do Sul] posam para foto em canteiro de obras ...	125
Figura 28 Hospital da EFNOB em Aquidauana/MS.....	125
Figura 29 Armazém de cargas de Corumbá.....	127
Figura 30 Seção transversal do Armazém de cargas de Corumbá/MS.....	129
Figura 31 Obras de estação da EFNOB em MS [estação não identificada].....	129
Figura 32 Embarcações à vapor no rio Miranda.....	131
Figura 33 Estrada do Pantanal recém aberta passando pela região de Miranda.....	135
Figura 34 Informe de paralisação temporária do trem da EFNOB em Mato Grosso do Sul.....	137
Figura 35 Detalhe de Maria fumaça abandonada em Campo Grande.....	138

Figura 36 Oficinas de Três Lagoas [hoje em dia elas estão restauradas]	138
Figura 37 A privatização da RFFSA	140
Figura 38 Visão pitoresca sobre o trem do Pantanal	143
Figura 39 Simulação teste de cor na fachada [vila dos ferroviários em Campo Grande/MS]	150
Figura 40 Casas beneficiadas pelo projeto “Tudo de cor” [vila dos ferroviários em Campo Grande/MS]	150
Figura 41 Sem título [trens de cargas e de passageiros se encontram no Pantanal]	153
Figura 42 Estação Indubrasil em 2004 (velha, à esq. e a nova à dir.).....	155
Figura 43 Charge crítica sobre o trem do Pantanal.....	157
Figura 44 Inauguração do trecho até Miranda (Estado de Matto-Grosso).....	158
Figura 45 Excursionistaz para a inauguração [sic] do trecho de Miranda, Estado de Matto-Grosso.....	158
Figura 46 Planta da esplanada de Miranda – sem escala Legenda: estação de Miranda (azul); Pernoite e unidade alimentar (vermelho); caixa d’água (verde) e armazém de materiais e carpintaria (amarelo).....	159
Figura 47 Vista da caixa d’água a partir da plataforma da estação de Miranda	160
Figura 48 Prancha de projeto de reservatório elevado do Km 1.115+689,00 [Salobra/Miranda] - sem escala. ..	161
Figura 49 Caixa d’água ao lado da casa de bombas em Miranda	161
Figura 50 Planta do pernoite e unidade alimentar – sem escala	162
Figura 51 Fachada da unidade alimentar	163
Figura 52 Planta do armazém de materiais – sem escala.....	164
Figura 53 Corte do armazém de materiais	165
Figura 54 Fachada do armazém de materiais	165
Figura 55 Fachada alterada do armazém de materiais	165
Figura 56 Detalhe da fachada com epígrafe: “Almoxarifado – 6º residência”	165
Figura 57 Sexta residência da EFNOB em janeiro de 2016	167
Figura 58 Sexta residência da EFNOB em julho de 2016.	167
Figura 59 Estação de Miranda recém construída.....	168
Figura 60 Estação de Miranda hoje, com vagões da ALL	168
Figura 61 Estação de Miranda recém construída com vagões de carga.....	168
Figura 62 Detalhe da fachada lateral da estação de Miranda.....	168
Figura 63 Estação de Miranda antes da ampliação	169
Figura 64 Detalhe de platibanda na fachada da estação de Miranda	170
Figura 65 Diagrama de evolução construtiva da estação de Miranda (hipótese 01).....	170
Figura 66 Acesso da estação de Miranda	171
Figura 67 Saguão da estação de Miranda	171
Figura 68 Plataforma de embarque e desembarque da estação.....	171
Figura 69 Planta da estação de Miranda e sua setorização – sem escala	173
Figura 70 Fachada da estação de Miranda e sua setorização – sem escala.....	173
Figura 71 Vendedora de salgados oferecendo aos passageiros	174
Figura 72 Sorveteiro na porta da estação.....	174
Figura 73 Fachada do banheiro da plataforma	175
Figura 74 Vista do banheiro na plataforma (canto, à esq.)	176

Figura 75 Adesivo publicitário do Trem do Pantanal na estação de Miranda	177
Figura 76 Mirandense posa com o mural da estação	178
Figura 77 Maura (canto, à esq.) na inauguração da obra de restauro da estação de Miranda	179
Figura 78 Show musical realizado no saguão da estação	179
Figura 79 Museu ferroviário de Miranda.....	179
Figura 80 Peças de ex-ferroviários doadas ao museu	179
Figura 81 Estação após a reforma de 2002 realizada por Maura F. X. em cooperação com outros mirandenses	179
Figura 82 Procissão religiosa sendo finalizada na plataforma da estação ferroviária.....	181
Figura 83 Porta que segundo Maura foi substituída por outra com fechamento em vidro	183
Figura 84 Antigo bar e restaurante da EFNOB	183
Figura 85 Novo bar interno construído pela Serra Verde Express	183
Figura 86 Srº Ildebrando posa durante a entrevista, sentado na varanda da sua casa na Vila dos Ferroviários ..	187
Figura 87 Trecho da vila dos ferroviários.....	187
Figura 88 Relação das casas com os trilhos.....	187
Figura 89 Detalhe de fachada bem conservada pelo morador	187
Figura 90 Arrançamento para operários da EFNOB em Salobra.....	191
Figura 91 Vista da caixa d'água no arrançamento para operários da EFNOB em Salobra	191
Figura 92 Vista do conjunto de casas do arrançamento, destaque para as coberturas de sapé, Salobra/MS	192
Figura 93 Vista de casa de madeira destinada aos engenheiros da EFNOB, Salobra/MS	193
Figura 94 Arrançamento com tipologia de casas de madeira e telhado de zinco, Salobra/MS.....	193
Figura 95 Operários no arrançamento com tipologia de casas de madeira, Salobra/MS	193
Figura 96 Mirante metálico construído pela Igreja da Unificação	194
Figura 97 Vista do Cerrado a partir do mirante	194
Figura 98 Casas de alvenaria de tijolos com tipologia avarandada e quintal	196
Figura 99 Arruamento típico em Salobra	196
Figura 100 Pousadas para turistas, "estilo ribeirinho"	197
Figura 101 Casa típica de ribeirinho, segundo Teresa Tânia.....	197
Figura 102 Pescadores às margens do Miranda.....	197
Figura 103 Cozinha de pescador	198
Figura 104 Planta da esplanada de Salobra – sem escala Legenda: estação de Salobra (vermelho); Caixa d'água (azul); Ponte metálica sobre o rio Miranda (verde)	200
Figura 105 Vista da caixa d'água (alto à dir. na foto) da esplanada de Salobra a partir da plataforma da estação ferroviária	201
Figura 106 Vista da estação a partir da plataforma	201
Figura 107 Detalhe de portinhola do telégrafo	201
Figura 108 Vista do acesso lateral do armazém da estação e das molduras de argamassa branca	202
Figura 109 Detalhe dos tijolos aparentes da estação e das tesouras de madeira da cobertura da plataforma	202
Figura 110 Planta da estação de Salobra	203
Figura 111 Fachada da estação de Salobra.....	203
Figura 112 Estação de Salobra antes da reforma.....	203

Figura 113 Estação de Salobra após a reforma, anos 1970.....	203
Figura 114 Esplanada de Salobra em obras	204
Figura 115 Vista da plataforma de embarque da estação de Salobra.....	204
Figura 116 Antigo escritório regional da EFNOB	206
Figura 117 Caixa d'água da EFNOB.....	206
Figura 118 Planta unidade habitacional de Salobra.....	206
Figura 119 Fachada unidade habitacional de Salobra	207
Figura 120 Vista de unidade habitacional de Salobra.....	207
Figura 121 Teresa Tânia esperando o trem de passageiro chegar com seu peixe frito	208
Figura 122 Detalhe de rebites na ponte sobre o rio Miranda.....	211
Figura 123 Entrada e perspectiva da ponte sobre o rio Miranda	211
Figura 124 Epígrafe daEFNOB no frontão da ponte sobre o rio Miranda.....	211
Figura 125 Enchente de janeiro, entulho sobre o rio Miranda em Salobra, destaque para a ponte metálica já instalada (acima, à esq.).....	213
Figura 126 Ponte provisória (madeira) sobre o rio Miranda em Salobra.....	213
Figura 127 Vista da ponte a partir do Miranda.....	216
Figura 128 Acesso a ponte vindo da vila dos ferroviários	217
Figura 129 Trabalhadores posam com a ponte durante as obras	217
Figura 130 Trabalhadores posam com a ponte finalizada	217

LISTA DE MAPAS

.....	
Mapa 1 Distribuição territorial dos bens tombados e dos processos de tombamento em instrução e indeferidos [bens culturais ferroviários].....	87
Mapa 2 Bens do patrimônio cultural ferroviário valorados e declarados de valor histórico e cultural.....	92
Mapa 3 Estudo para o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ligando Curitiba e Foz do Iguaçu até Miranda, em destaque (vermelho), e dali até a fronteira com a Bolívia através de Corumbá.	100
Mapa 4 Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul, em destaque (vermelho), da esquerda para a direita: est. Corumbá (fronteira com a Bolívia), est. Porto Esperança, est. Miranda (amarelo), est. Ponta Porã (fronteira com o Paraguai), e.....	106
Mapa 5 Extensão do tombamento estadual do trecho Sul-Mato-Grossense (vermelho) da EFNOB.....	147
Mapa 6 E.F Noroeste do Brasil e E.F Corumbá- Santa Cruz de La Sierra (em vermelho) com Salobra e Miranda em destaque (amarelo).....	189
Mapa 7 Povoado de Salobra Legenda: 01 – Acesso pela rodovia / 02 – Principal concentração de edificações ribeirinhas / 03 – Complexo ferroviário desativado / 04 – Ponte ferroviária sobre o rio Miranda / 05 – principal núcleo urbano do povoado / 06 – Conjunto de edificações pertencentes a Igreja da Unificação..	195

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Divisão da Linha em Mato Grosso do Sul	107
Tabela 2 Evolução construtiva das estações ferroviárias.....	129
Tabela 3 Patrimônio cultural ferroviário em Mato Grosso do Sul.....	151
Tabela 4 Programa de necessidades da reforma de 2008 (estação de Miranda).....	182

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFAPEDI	Associação dos Ferroviários, Aposentados, Pensionistas, Demitidos e Idosos
AHD	Authorized Heritage Discourse
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CAPCF	Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário
CTPF	Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário
DAP	Discurso Autorizado de Patrimônio
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EFNOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
E.F	Estrada (s) de Ferro (s)
FCMS	Fundação de Cultural de Mato Grosso do Sul
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LPCF	Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário
MS	Mato Grosso do Sul
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A
SPHAN	Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SE/MS	Superintendência Estadual em Mato grosso do Sul

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	19
CAPÍTULO 1- O CONCEITO DE LUGAR E A PATRIMONIALIZAÇÃO	35
1.1 ACEPTÕES SOBRE O ESPAÇO, LUGAR E OS SEUS USOS COM O PATRIMÔNIO CULTURAL	36
1.2 OS SIGNIFICADOS E VALORES DOS LUGARES E ESPAÇOS	51
1.3 OS PATRIMÔNIOS COMO LUGARES: OS NÓS NAS NARRATIVAS PATRIMONIAIS	59
CAPÍTULO 2 – SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: VALORES, AÇÕES E GESTÃO	67
2.1 DESAFIOS E CONSIDERAÇÕES SOBRE A CONSERVAÇÃO DE UM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL E FERROVIÁRIO	68
2.2 O DISCURSO AUTORIZADO DE PATRIMÔNIO E A INSTITUCIONALIZAÇÃO DOS BENS CULTURAIS	77
2.3 PATRIMÔNIOS NACIONAIS, VALORES LOCAIS: PRÁTICAS DE PATRIMONIALIZAÇÃO DOS BENS FERROVIÁRIOS PELO IPHAN.....	84
CAPÍTULO 3 – A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB) E A FORMAÇÃO DO MATO GROSSO DO SUL.....	96
3.1 O TREM VAI PARTIR: EFNOB, NARRATIVAS E ORIGENS HISTÓRICAS.....	97
3.2 PRIMEIRA PARADA: CONSTRUÇÕES, USO E COTIDIANO: O CANTEIRO DE OBRAS E A ARQUITETURA FERROVIÁRIA DA NOROESTE DO BRASIL EM MATO GROSSO DO SUL	111
3.3 CHEGANDO AO DESTINO: OS SISTEMAS MODAIS POSTERIORES E COMPLEMENTARES AOS TRILHOS	130
3.4 - FIM DE VIAGEM: PRIVATIZAÇÃO E MORTE DE UM TRANSPORTE FERROVIÁRIO.....	135
CAPÍTULO 4 – O TREM DO PANTANAL E A INSERÇÃO DO PATRIMÔNIO SUL-MATO-GROSSENSE NO MAPA DO PATRIMÔNIO NACIONAL.....	143
4.1 - A (RE) EXISTÊNCIA DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO EM MATO GROSSO DO SUL.....	144
4.2 - USOS, LOCAIS (OU LUGARES?) E LEMBRANÇAS SOBRE O PATRIMÔNIO DA EFNOB: A VOLTA DO TREM DO PANTANAL COMO UM “NOVO PRODUTO PARA ATRAIR TURISTAS”	152
4.3 - ESPLANADA FERROVIÁRIA DE MIRANDA: MEMÓRIA ESPACIAL E OUTRAS NARRATIVAS	157

4.4 - SALOBRA, DISTRITO DE MIRANDA: “PRA MIM ALI [NA PONTE] TEM HISTÓRIA!”	188
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	219
FONTES E BIBLIOGRAFIA	223
ANEXO1 – QUESTIONÁRIO ABERTO ELABORADO PELO AUTOR.	239
UTILIZADO NA ETAPA DE CAMPO (HISTÓRIA ORAL/ENTREVISTAS).....	239
ANEXO 2 – LEI Nº 1.735, DE 26 DE MARÇO DE 1997	240

INTRODUÇÃO

Embarcando

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) contribuiu sobremaneira para a evolução urbana e econômica do Mato Grosso do Sul: o seu traçado exploratório com a impressionante extensão de 1.273 km vindo de Bauru/SP, redescobriu as planícies pantaneiras (QUEIROZ, 2004, p. 23); sua construção estratégica se deu logo após o fim da Guerra da Tríplice Aliança¹, visando, segundo Azevedo (1950), solucionar alguns problemas de comunicação entre o Centro Oeste e o restante do Brasil.

A EFNOB também evidenciou e impulsionou uma articulação financeira interestadual, com foco a buscar um vínculo entre o sertão e o litoral, tendo como projeto inicial uma conexão direta entre os portos de Santos/SP, inclusive uma conexão internacional com a Bolívia, chegando até o Atlântico-Pacífico (AZEVEDO, 1950, QUEIROZ, 2004, ROLIM, 2006).²

A ferrovia desenvolveu um caráter de progresso de construção em Mato Grosso do Sul, impulsionando o crescimento de algumas cidades e urbanizando locais ermos, o que, segundo Queiroz (2004), deu-se na maioria das vezes através de construções simples, provisórias de madeira que serviam como estações e postos de trabalho, como também alguns escritórios e arranchamentos para que os operários e engenheiros habitassem.

Uma característica que difere o trecho Sul-Mato-Grossense do Paulista é aquele que se refere às cheias do Pantanal³, o que representou uma grande dificuldade para os avanços dos grupos de engenharia da EFNOB, resultando em inúmeras construções de aterros, interrupções do tráfego, paralisação total da circulação dos trens ou obras e até mesmo adaptações na arquitetura dessas construções.

Ainda assim, o trem que circulou durante várias décadas pelo estado contribuiu com a mobilidade, a economia e o desenvolvimento urbano e regional, evidenciando o caráter da

¹ O conflito do Paraguai contra à chamada tríplice aliança, formada pelo Brasil, Argentina e Uruguai, também é conhecida como Guerra do Paraguai.

² Vale mencionar que o primeiro projeto de traçado para a Noroeste foi feito em 1903 pelo engenheiro Emílio Schnoor, a proposta contava com uma saída do trem a partir de Agudos em São Paulo, próximo a cidade de Bauru até a fronteira da Bolívia, em Mato Grosso do Sul (Corumbá).

³ Sobre o conceito de “pantanais” diversos em Mato Grosso do Sul: “(...) a grande planície inundável conhecida como Pantanal (atualmente dividida entre os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) correspondem ao vale do Rio Paraguai e vários de seus afluentes. É costume, na região, distinguirem-se diversos ‘pantanais’, segundo os diversos rios; assim, além do ‘pantanal do rio Paraguai’, fala-se em ‘pantanal do rio Cuiabá’, do Rio São Lourenço, do Miranda, do Aquidauana, do Taquari, etc.”(QUEIROZ, 2004, p. 53)

EFNOB como um importante contributo para a construção da memória regional e a contemplação das paisagens e convivência dentro dos seus carros, chegando a inspirar músicas como a emblemática “Trem do Pantanal”, composta por Geraldo Roca em parceria com Paulo Simões nos anos 1970.

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
As estrelas do cruzeiro fazem um sinal
De que este é o melhor caminho
Pra quem é como eu, mais um fugitivo da guerra

Enquanto este velho trem atravessa o pantanal
O povo lá em casa espera que eu mande um postal
Dizendo que eu estou muito bem vivo
Rumo a Santa Cruz de La Sierra

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

O fim definitivo do trem do Pantanal⁴ no final do século XX inspirou uma série de lembranças nostálgicas em seus antigos trabalhadores e passageiros, a morte do trem se deu durante um processo árduo de paralisações temporárias, demissões e falta de manutenção na linha desde meados de 1991, o que se intensificou com a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) durante o mandato presidencial de Fernando Henrique Cardoso, culminando em uma dissolução definitiva que extinguiu a ferrovia através do Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004.

Logo a ferrovia Sul-Mato-Grossense foi privatizada e passou a ser administrada pela companhia norte-americana Ferrovias Novoeste S. A., marcando o início de um cenário de abandono da maioria do acervo móvel e imóvel herdado da EFNOB, em que as construções que não eram aproveitadas dentro da nova lógica operacional foram deixadas à mercê da ação do tempo. Antigos edifícios operacionais, como estações e escritórios, vagões, mobiliário e documentos, foram sucateados e esquecidos.

Durante os anos 1990 houve uma intensificação dessas perdas e deterioração dos bens ferroviários da EFNOB em Mato Grosso do Sul, apesar de que tal processo já ocorria há pelo menos uma década (FONSECA, 1985), foi com a privatização que houve um sucateamento e arruinamento maiores de alguns bens ferroviários móveis e imóveis. A Novoeste S. A. deixou de fazer a manutenção técnica mínima em inúmeras edificações e equipamentos – como as

⁴ Como ficaram conhecidas as linhas construídas e operadas pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) em Mato Grosso do Sul, especialmente a partir do trecho mirandense, marcador geográfico que define o início do bioma pantaneiro.

pontes e outras construções de infraestrutura ferroviária -, além dos próprios trilhos que foram completamente negligenciados em alguns dos principais trechos ferroviários do estado (ESTAÇÕES, 1999, VALENTE, 1998).

Foi visando proteger esse legado construído pela EFNOB e reconhecendo o seu valor para a construção social de Mato Grosso do Sul que, em março de 1997, houve o controverso tombamento estadual de todo o traçado Sul-Mato-Grossense através do Decreto firmado pela Lei nº 1.735/1997, o que incluiu **todas** as estações, armazéns, depósitos, pontes e pontilhões e unidades habitacionais (Vilas Ferroviárias).

Com um tombamento tão extenso - equivalente a 813km de linha -, aliado à pouca estrutura do estado e de uma equipe técnica reduzida em sua Gerência do Patrimônio Histórico e Cultural (GPHC)⁵, a patrimonialização desses bens pouco serviu para garantir sua conservação efetiva ou uso, trabalho que coube muitas vezes aos próprios moradores em seus respectivos municípios.

Um caso interessante de apropriação desses bens patrimonializados através da valoração – e que será trabalhado mais adiante nesta dissertação - se refere ao caso da estação ferroviária de Miranda, inaugurada no final de 1912. Ela ilustra um processo de valorização desse patrimônio pelos moradores da cidade, inserida em uma narrativa que a reconheceu como patrimônio independente da sua oficialização legal como tal pelas instituições de preservação.

É na plataforma de uma estação ferroviária que se estabelece uma rotina de cotidiano e uso e apropriação do espaço, ali as pessoas comercializam ou consomem, embarcam, desembarcam, atravessam apressadas com suas malas e sacolas ou apenas permanecem sentadas enquanto observam a movimentação dos trens. O fotógrafo Sul-Mato-Grossense Rachid Waqued Neto descreveu que, nos anos 1980, era comum encontrar na estação de Miranda uma vendedora de salgados ou o sorveteiro transitando entre os passageiros (FONSECA, 1985).

A estação mirandense no começo dos 2000 passou a fazer parte dos edifícios ferroviários da extinta EFNOB que seriam restaurados para abrigarem espaços museográficos e outros usos de apoio ao expresso turístico que estava sendo planejado pelo estado. Durante os diagnósticos feitos pela equipe técnica do então governador de Mato Grosso do Sul, foi

⁵ A GPHC em Mato Grosso do Sul coordena os trabalhos de identificação, patrimonialização e fiscalização do patrimônio cultural na esfera estadual, submetendo-se a Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul (FCMS) e sempre firmando acordos de cooperação técnica com a Superintendência Estadual em Mato grosso do Sul (SE/MS).

constatado que a estação de Miranda apresentava um cenário de apropriação do espaço pela população para fins recreativos, além do comércio de alimentos como peixe frito e frutas do cerrado.

Motivados por lembranças relacionadas à ferrovia e pela expectativa de reativação da estação - e da malha ferroviária que estava desativada para o tráfego de passageiros havia pelo menos uma década -, os mirandenses, organizados por Maura Freire Xavier, organizaram um mutirão que contou com a mão de obra local e com a doação de objetos e fotografias históricas da EFNOB em Miranda, o que resultou na reforma do prédio e instalação de um espaço cultural multiuso na fundação do primeiro museu do trem em Mato Grosso do Sul⁶.

Além do museu, a estação também ganhou o que os mirandenses chamaram de “barzinho”, que era um pequeno comércio de alimentos localizado na plataforma no espaço que originalmente também possuía tal uso. Ali foram colocadas algumas mesas e, todo final de semana, muitas pessoas se reuniam para socializar ouvindo música e bebendo.

Assim, gradativamente a estação voltou a ser uma referência cultural para Miranda, chegando a abrigar diversos usos que iam de festas regionais a lançamentos de livros e até mesmo sendo incorporada a celebrações mais tradicionais, como a procissão da santa padroeira da cidade, que passou a incorporar o prédio ferroviário como ponto de passagem.

Esses acontecimentos de vivência dos mirandenses naquele espaço, aliados ao envolvimento do grupo em viabilizar sua utilização e conservação, incentivam que as pessoas a se familiarizem e criem vínculos com os espaços, atribuindo-lhes um sentido de Lugar.

Apenas a partir do início das atividades do expresso turístico conhecido como Trem do Pantanal em 2009, que a estação de Miranda passou pelas suas primeiras intervenções “autorizadas” pelas agências de preservação responsáveis, considerando o seu tombamento em nível estadual e sua inclusão na lista dos bens valorados do IPHAN no âmbito da lei n.º 11.483/2007.

O projeto de reforma e ampliação foi amplamente criticado por pessoas como Maura Freire Xavier, sob a justificativa de que os mirandenses não foram convidados a participar dos processos de decisão de obras, o que, segundo ela, resultou em inúmeras descaracterizações na arquitetura da estação, além do apagamento de vestígios da ocupação popular que vinha acontecendo ali, como a destruição de um mural artístico pintado por um artista da cidade, a demolição de sanitários originais que existiam na plataforma de embarque e desembarque e o

⁶ Atualmente o estado com apenas outro espaço com espaço museográfico destinado ao tema ferroviário e especificamente a EFNOB, mas se encontra como uma sala temática nas dependências do Museu de História do Pantanal (Muhpan) na cidade de Corumbá e o projeto é de 2006.

fechamento do “barzinho”, para dar lugar a uma lanchonete nos padrões da concessionária que iria administrar o local.

Apenas em 2009 a estação de Miranda foi inscrita na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF), visando a proteção da Memória Ferroviária em Mato Grosso do Sul, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Este processo de atribuição de valores aos bens provenientes do processo ferroviário figura no procedimento das práticas de preservação do IPHAN.

Esta dissertação reflete como objetivo o desejo de trabalhar com essas narrativas históricas e de uso do processo ferroviário da Noroeste do Brasil, buscando participar do processo de construção de significados vistos através desse conjunto de edificações, memórias, locais e pessoas em patrimônio cultural. Entendemos que, para falar da ferrovia, é preciso primeiro entender que estamos nos referindo às memórias de um grupo e de diversas influências externas e outras narrativas que se sobrepõem ao caso.

Assim, esta pesquisa pretende ser o resultado de um convívio, mesmo que breve, com alguns homens e mulheres ligados ao histórico da EFNOB no estado do Mato Grosso do Sul, com fontes orais, iconográficas, bibliográficas e documentais que compõem o acervo daquilo que foi lido, transcrito e analisado e que fundamentaram os resultados que serão apresentados nesta dissertação.

Trafegando

O Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937 veio para definir as primeiras práticas de proteção do patrimônio histórico e artístico nacional, permanecendo em vigor até os dias atuais e se configurando como um importante instrumento para o Patrimônio Cultural Brasileiro.

Já na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, o artigo nº 24 reafirma que compete à União, aos Estados e ao Distrito Federal legislar sobre a proteção do patrimônio, agora já consideravelmente ampliado pelos bens de natureza imaterial e pelas referências “à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira”, grupos esses a quem também passaria caber responsabilidades na promoção e proteção do patrimônio, considerando que:

O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (BRASIL, 1988. Grifo nosso).

Mais recentemente, e dentro dessa perspectiva de ampliação do acervo de bens de interesse para o patrimônio, tem-se o desenvolvimento da categoria de Patrimônio Cultural Ferroviário no Brasil, através da valoração, que ganhou força institucionalmente a partir da criação da Lei 11.483, de 31 de maio de 2007, por meio da qual se atribuiu ao IPHAN a responsabilidade pelo reconhecimento e a administração dos bens oriundos da RFFSA, extinta em janeiro de 2007.

Mato Grosso do Sul conta com os seguintes bens valorados: as estações ferroviárias de Aquidauana, Taunay, Porto Esperança, Piraputanga, Corumbá e Miranda; duas residências em Campo Grande; e dois terrenos, também na capital Sul-Mato-Grossense. Esse acervo foi incluído na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) através da Portaria Iphan nº 407/2010.

Este trabalho parte da premissa de que a noção de patrimônio cultural possa ser ampliada a partir das dimensões sociais e das referências locais que são atribuídas pelas comunidades e que são de grande importância para entendermos o tema através de um olhar intangível – o valor atribuído – sobre a materialidade com o intuito de ampliar os debates sobre a sua identificação, Valoração e gestão. Aqui a patrimonialização foi analisada sob a perspectiva do conceito de Lugar e as lembranças, referências e experiências acionadas para definir lugares e que dão sentido a estes. O interesse pelo tema se deu no sentido de refletir a respeito de uma ampliação teórica e conceitual sobre os processos vigentes, admitindo não apenas questões sobre espaços e seus significados, mas como algumas manifestações se relacionam com matrizes materiais e os seus atores.

Em seus primeiros 30 anos de atuação, o IPHAN priorizou determinado tipo de patrimônio: uma valorização do passado colonial como representante das origens da nação brasileira a partir de uma ideia de ancestralidade de matriz portuguesa, entre outras heranças europeias enraizadas no Brasil através da arquitetura e do traçado urbano colonizador, levando a uma busca pelo objeto excepcional e homogêneo como o principal critério de valor (CHUVA, 2003; MOTTA, 2000, 2011; RUBINO, 1996).

Se a memória é trabalho presente, é inevitável compreender que foi uma estética modernista que configurou o patrimônio histórico e artístico nacional. A arquitetura colonial foi privilegiada não somente pela sua ancianidade (valor comumente partilhado no âmbito da preservação cultural no mundo ocidental), mas porque foram-lhe atribuídas características que, segundo as concepções modernistas, distinguiam-na como primeiro momento de uma produção autenticamente nacional. Foi diferenciada, dessa forma, do que veio depois, considerado como importado (produção relativa ao século XIX e começo do século XX). (CHUVA, 2003, p. 329)

Existem alguns termos muito específicos que podem ser encontrados na maioria dos processos de tombamento do IPHAN dessa fase definida pela literatura como “heroica”⁷, como aqueles que se referem à busca pelo “colonial”, “excepcional”, “original”, “arquitetura tradicional”, entre outros, que ainda podem ser lidos com frequência em processos de tombamento atuais, especialmente aqueles relacionados a bens tombados em Mato Grosso do Sul⁸.

Segundo Motta (2000), tal valorização do passado colonial buscava definir através da apropriação dessa produção arquitetônica e dos sítios urbanos uma identidade nacional que caracterizasse o povo brasileiro. Um discurso que ganhou força com os arquitetos modernistas do então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que privilegiavam imóveis e locais do período colonial nos processos de atribuição de valores.

Considera-se que tais valores guardam grande vitalidade e ainda estão presentes nos processos de patrimonialização mais recentes, porém, devem ser incorporados às novas leituras e narrativas que se originam nos diversos grupos e manifestações culturais, em busca de uma constante ampliação da noção de patrimônio cultural.

O presente trabalho surge a partir de reflexões iniciadas na prática supervisionada na Superintendência Estadual em Mato Grosso do Sul (SE/MS)⁹, com o objetivo vincular este estudo de caso com o histórico de atuação dessa unidade do IPHAN sobre os bens da Noroeste do Brasil.

A SE/MS ofertou para a seleção do Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do ano de 2015 uma vaga para arquiteto urbanista que deveria subsidiar o processo de normatização das áreas tombada e de entorno do Complexo

⁷ Rubino (1996) apresenta a definição da “Fase Heroica” ao longo de três décadas, periodizada por Luís Saia dentro do contexto do recém-criado Decreto-lei de 1937, entendendo que o mesmo teria sido insuficiente nos processos de categorização sobre quais deveriam ser os bens que seriam considerados como patrimônio cultural, o que levou os técnicos do então Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN) a realizarem um mapeamento – e tombo -, de uma série de edificações e conjuntos urbanos que estivessem alinhados com eventos e personagens ilustres como explica a autora. Ver: O mapa do Brasil passado. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Rio de Janeiro, n. 24. P. 97-105, 1996.

⁸ O autor considerou as leituras feitas nos seguintes processos: Processo: T-917 1974 "Conjunto de Edificações Que Compõem o Forte de Coimbra ; Presídio de Nova Coimbra (Antigo)", T-1182 1985 "Corumbá, MS: conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico" T-1536 2006 "Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande", T 1577 2009 "Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai"

⁹ O IPHAN em Mato Grosso do Sul integrou a 14ª Coordenação Regional, que reunia todos os estados da Região Centro-Oeste, com sede em Goiânia (GO). Em 2004, passou à categoria de Superintendência estadual, abrangendo o Estado de MS, cujo território se encontra geograficamente inserido no bioma do Complexo de Áreas Protegidas do Pantanal, inscrito pela Unesco na Lista do Patrimônio Natural Mundial e Reserva da Biosfera em 2000.

Ferroviário de Campo Grande¹⁰. O trabalho técnico e de pesquisa resultou em três produtos das atividades práticas¹¹, permitindo também uma aproximação sobre um dos maiores problemas dentro daquela unidade regional e do próprio estado: a patrimonialização e a gestão do patrimônio cultural ferroviário.

Em documento referente ao pedido de tombamento de uma cidade do interior do estado¹², a arquiteta e técnica do IPHAN Renata Sampaio (2014) chamou a atenção para a boa atuação da SE/MS na região que dá acesso ao pantanal Sul-Mato-Grossense com relação à identificação e preservação dos bens da EFNOB, o que se refletiu em dois importantes inventários, um arquitetônico sobre as edificações residenciais e comerciais do centro histórico da cidade¹³ e outro sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) dos km 1069, 284 (Miranda) e km 1115, 789 (Salobra). Este último inspirou nosso tema.

Chave de desvio

Diante da necessidade de construir um objeto de pesquisa para ser desenvolvido ao longo do Mestrado para esta dissertação, diante também das possibilidades de temas e abordagens, propus definir o sentido dessa locomotiva para me aproximar da relação entre as práticas de patrimonialização do IPHAN com os bens culturais ferroviários, numa análise de narrativas históricas, arquitetônicas, de espaço, construção, lugar, vida e cotidiano em Mato Grosso do Sul.

O objetivo era buscar uma aproximação com as questões identificadas sobre uma deficiência na análise das narrativas de identificação e patrimonialização dos bens culturais

¹⁰ O complexo ferroviário de Campo Grande foi tombado em 2009 pelo Iphan, o seu processo de tombamento do conjunto destacou características históricas e arquitetônicas que refletem um modo de vida operário-ferroviário, além de contribuir para a evolução urbana da cidade de Campo Grande-MS, entendendo esse espaço como um local de referência no cotidiano dos moradores através de estruturas sociais e documentação – pessoal e institucional. Foi realizada uma análise documental do tombamento do conjunto, além de uma consulta sobre uma literatura fundamental da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), visando entender as narrativas de atribuição de valores desses bens. Este estudo contribui com a futura normativa intermediando um debate sobre como estabelecer um diálogo entre a Instituição e os moradores para amparar um processo participativo de construção dessas diretrizes.

¹¹ Produto 01: Estudos para a normatização do Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), em Campo Grande/MS (2016), Produto 02: Minuta de portaria para a normatização do Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), em Campo Grande/MS (2016) e Produto 03: Parecer técnico sobre a redução da área de entorno do Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, em Campo Grande/MS (2017).

¹² Trata-se do processo de tombamento nº 1.702-T-14, intitulado “Cidade de Miranda, estado do Mato Grosso do Sul”, cuja abertura data de 10 de outubro de 2013, cujo indeferimento foi justificado por aquele sítio não atender aos critérios adotados pelos processos de seleção do IPHAN.

¹³ Em 2007 teve início o “Inventário arquitetônico de Miranda-MS”, a ação foi realizada pela Superintendência do SE/MS em parceria com a Fundação de apoio à pesquisa ao ensino e a cultura (FAPEC).

ferroviários na região em que ocorreram as primeiras valorações de acordo com a Lei nº 11.483 visando uma aproximação da área em que eu estava atuando junto a SE/MS como pesquisador do tema, dos quais eu destaco alguns trabalhos desenvolvidos¹⁴ conjuntamente com a equipe técnica:

- Organização e participação em ações de educação patrimonial (visitas técnicas, palestras, cursos) com estudantes em Campo Grande/MS, com ênfase aos bens culturais ferroviários da Noroeste do Brasil no estado. (2015-2017);
- Minuta de portaria para a normatização do Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), em Campo Grande, Mato Grosso do Sul. (2º Produto técnico - 2016);
- Organização e desenvolvimento do I Seminário Nacional de Memória e Preservação do Patrimônio Ferroviário em Mato Grosso do Sul (28 e 29 de setembro de 2017);
- Organização das I e II Roda de conversa com antigos ferroviários da EFNOB (maio e setembro de 2017);
- Organização e curadoria da exposição temporária (que se tornou permanente) no hall da antiga estação ferroviária de Campo Grande, com objetos de ex-ferroviários e elementos do imaginário da EFNOB: “O expresso memória, 7472” (maio de 2017 - atualmente);
- Relatório técnico: levantamento, diagnóstico e considerações histórico-arquitetônicas sobre estações ferroviárias e as edificações que formam as vilas de ex-ferroviários e suas oficinas da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (Trecho de Corumbá - MS)¹⁵

A partir dos esforços de identificação de bens culturais no estado e do investimento nos estudos sobre formas de reconhecimento e valoração dos bens relacionados à ferrovia, , chegou-se às perguntas que guiaram o trabalho: *Como se constroem as narrativas de patrimonialização de bens culturais? Como tais narrativas se relacionam com o espaço? Em que medida elas dialogam com discursos autorizados de patrimônio?*

¹⁴ Tais produtos derivados desses trabalhos estão disponíveis na Superintendência do Iphan em Mato Grosso do Sul, ou podem ser solicitados diretamente ao autor através do e-mail: vmo.arquiteto@gmail.com

¹⁵ Este produto apresenta o segundo e último relatório técnico do trabalho de campo que este pesquisador realizou entre os dias 24 a 26 de maio de 2017 para a Gerência do Patrimônio Histórico e Cultural (GPHC), na condição de arquiteto urbanista – e mestrando bolsista do programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Iphan -, por meio do acordo de cooperação técnica firmado entre Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul (FCMS) e a SE/MS.

Próxima estação

Fundamentalmente o patrimônio acautelado em Mato Grosso do Sul é formado por bens que podem ser enquadrados nas tipologias de Natural, Material, Imaterial e Arqueológico¹⁶, categorias usadas para classificar esses bens institucionalmente, através de exemplares aos quais foram atribuídos valores relacionados à leitura histórica da formação e desenvolvimento desse estado que se deu a partir do domínio militar sobre as fronteiras e a industrialização em detrimento dos transportes fluvial e ferroviário¹⁷.

Atualmente o mapa do patrimônio cultural em Mato Grosso do Sul conta com bens tombados em nível federal formados em sua maioria por conjuntos urbanos e exemplares de arquitetura monumental, inscritos predominantemente nos livros Histórico e Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico¹⁸, o que demonstra a tentativa de estabelecer a patrimonialização no estado como um processo de identificação e exaltação da sua própria história de ocupação militar na região, de seu desenvolvimento social e econômico e de suas paisagens – um processo comum nas práticas do IPHAN.

O estudo pretende fazer uma reflexão a partir do pensamento da arqueóloga Laurajane Smith (2006) sobre os aspectos da intangibilidade, identidade, memória e lembranças, performance, lugar e dissonância simbólica do espaço nos estudos patrimoniais, em contraponto ao que a autora chamou de “Discursos Autorizados de Patrimônio” (DAP) (*Authorized Heritage Discourse-AHD*, no original em inglês).

Ao afirmar que todo patrimônio é intangível, Smith (2006) entende que iniciamos um processo de desnaturalização do pensamento comum em relação aos bens culturais:

¹⁶ Existem 716 sítios arqueológicos no Estado de Mato Grosso do Sul, sendo que 68 estão localizados no município de Miranda. Fonte: Tabela do Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos (CNSA), atualizada em 28/09/2015.

¹⁷ O estado conta atualmente com sete bens tombados e três registrados pelo Iphan e 11 unidades de conservação ambiental sob responsabilidade do Instituto de Meio Ambiente de Mato Grosso do Sul (Imasul), sendo conhecido por sua relevância paisagística e ecológica singulares.

¹⁸ Processo de tombamento nº533, Livro Histórico: Lugar em que estiveram sepultados o Guia Lopes, o Coronel Camisão e o Tenente Coronel Juvêncio; Processo de tombamento nº 888, Livro Histórico: Forte Junqueira; Processo de tombamento nº 917, Livros Arqueológico, etnográfico e paisagístico e Histórico: Conjunto de Edificações Que Compõem o Forte de Coimbra ; Presídio de Nova Coimbra (Antigo); Processo nº 979, Livro Arqueológico, etnográfico e paisagístico: Grutas do Lago Azul e de Nossa Senhora Aparecida; Processo de tombamento nº 1182, Livros Arqueológico, etnográfico e paisagístico, Histórico e de Belas Artes: Corumbá, MS: conjunto histórico, arquitetônico e paisagístico; Processo de tombamento nº 1536, Livros Arqueológico, etnográfico e paisagístico e Histórico: Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande; Processo de tombamento nº 1577, Livros Arqueológico, etnográfico e paisagístico, Histórico e de Belas Artes: Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai; Processo de tombamento nº 1613, Livro Histórico: Conjunto das fortificações brasileiras: Base fluvial de Ladário, incluindo 15 peças de artilharia. Fonte: (IPHAN, 2018)

[...] são os processos culturais atuais e as atividades que são empreendidas sobre eles, e dos quais eles se tornam parte. São estes processos que os identificam como eventos sociais de valores culturais simbólicos, e, assim, dão-lhes valor e significado. A noção ocidental de patrimônio tende a enfatizar a sua base material, atribuindo um valor ou significado cultural inerente às coisas. Além disso, a sensação de seriedade dada a estes valores está muitas vezes relacionada diretamente à idade, monumentalidade e/ou estética de um lugar (SMITH, 2006, p. 3, grifos nossos)

Pensar o patrimônio cultural a partir do conceito do Lugar nos permite entendê-lo como algo que é usado nos processos de construção e reconstrução das identidades e valores culturais dos grupos (SMITH, 2006). Nessas reflexões são especialmente relevantes as contribuições que temos da arquitetura no que tange a fenomenologia e a incorporação do significado de Lugar, como um conceito vindo da geografia, desde os primeiros estudos realizados na década de 1960, período em que tiveram início os estudos sobre Lugar dentro da geografia humana e sua busca pela relação da vivência e de pertencimento dos grupos sobre os espaços. (RIBEIRO, 2011; TUAN, 2006; FERREIRA, 2000).

Christian Norberg-Schulz (1966, 2008) e Kevin Lynch (1997), ao discutirem a percepção dos indivíduos sobre a imagética dos espaços – como as cidades –, referem-se à forma como as pessoas percebem e transformam os espaços e a percepção do mundo pelo homem como um processo fenomenológico de compreensão. Por outro lado, Yi-Fu Tuan (2006) e Werther Holzer (1999) expõem, através da geografia, que o Lugar não se limita aos sentidos locacionais e espacializados, mas como aquilo que foi significado como tal pelos sentidos atribuídos pelas pessoas, entendendo que o mesmo é um conceito subjetivo, pois depende da percepção emocional de cada indivíduo. Os autores entendem que é através das experiências íntimas que transformamos os espaços em Lugares.

Trilhos

No que diz respeito à metodologia de pesquisa, buscou-se construir o problema à luz de novos conhecimentos, buscando também os instrumentos mais relevantes para interpretar a problemática. Optou-se então, por realizar uma análise teórica apurada sobre os temas que conceituam a pesquisa, seguida de coleta de informações e dados empíricos.

Dito isto, o método de abordagem que dialogou com a premissa foi o Indutivo (MARCONI, LAKATOS, 2003), reconhecendo que a indução permeia por um processo de reflexão mental sobre o tema proposto, a partir de dados constatados, o que leva a conclusões amplas e passíveis de serem agregadas com novas conceituações sobre o mesmo assunto.

Utilizou-se também na pesquisa um método inspirado na história oral como um dos principais instrumentos para a produção de algumas fontes do tempo presente para o trabalho, equilibrando a teoria especializada com as fontes orais dos interlocutores em um processo que, como afirmam Marieta de Moraes Ferreira e Janaína Amado (2005, p. 14-16), possibilita “[...] esclarecer trajetórias individuais, eventos ou processos [...]”, “[...] além de permitir o estabelecimento de relações de maior qualidade e profundidade com as pessoas entrevistadas”. Entendendo que o trabalho com as fontes orais permitem criar

[...] um espaço de contato e influência interdisciplinares; sociais, em escalas e níveis locais e regionais; com ênfase nos fenômenos e eventos que permitam, através da oralidade, oferecer interpretações qualitativas de processos históricos-sociais. [...] Dessa forma, a história oral, ao se interessar pela oralidade, procura destacar e centrar sua análise na visão e versão que dimanam do interior e do mais profundo da experiência dos atores sociais (FERREIRA, AMADO, 2005, p. 16).

Foi utilizado o método de estilo analítico completo¹⁹, por meio de algumas entrevistas semi dirigidas com roteiro de perguntas abertas (Anexo 01), houve a coleta dos depoimentos através do uso do gravador, o que permitiu eventuais modificações em relação a questões pertinentes ou improcedentes ao longo das atividades de campo. Por fim, o material foi transcrito e analisado, permitindo que as fontes orais fossem complementadas com fontes documentais e históricas²⁰.

Entre os entrevistados²¹, conversamos com ex-ferroviários, moradores da região estudada e com pessoas que em algum momento estiveram a bordo do trem da EFNOB e guardam experiências e referências sobre o que ele significou para si e para o estado.

Como fontes de pesquisa, identifiquei documentação produzida sobre as memórias das pessoas, espaços e ações humanas (como a construção ferroviária) em acervos especiais, dos quais destacamos os Documentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil consultados no Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru. Destaco também os desenhos guardados no Centro de Documentação da RFFSA, disponíveis na unidade regional de Bauru do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT); os pareceres e processos internos do IPHAN (Consultados no acervo documental da Superintendência do IPHAN em Campo Grande/MS e disponibilizados por técnicos do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização-DEPAM, no IPHAN sede em Brasília/DF); e acervos familiares de fotografias,

¹⁹ Faceta Metódica – Estilo de analítica completa: Busca analisar e interpretar as fontes orais complementando-as com outras fontes documentais tradicionais do trabalho historiográfico (FERREIRA, AMADO, 2005).

²⁰ Todas as entrevistas foram gravadas com a devida autorização de seus interlocutores.

²¹ Ver o tópico "Fontes orais" em Fontes e bibliografia.

como aqueles obtidos com a mirandense Maura Xavier Freire e o neto de ferroviário Carlos Iracy.

Vagões

No *Capítulo 1: O conceito de Lugar e a patrimonialização*, apresento em linhas gerais a construção do conceito e sua aplicabilidade para o campo do Patrimônio Cultural; ao longo do subcapítulo *1.1: Acepções sobre o espaço, lugar e os seus usos com o patrimônio cultural*, elenco algumas perspectivas multidisciplinares encontradas na arquitetura e urbanismo, antropologia, filosofia e geografia o pensamento sobre Lugar, sua construção e algumas características necessárias para sua leitura nos processos de patrimonialização.

Destacamos a complexidade dos bens culturais no âmbito dos Lugares e como podemos ter uma

[...] ideia de patrimônio não tanto como uma “coisa”, mas como um processo cultural e social, que se envolve com atos de lembrar que criam maneiras de compreender e envolver-se com o presente. [...] Desta maneira, o trabalho parte da premissa que todo patrimônio é intangível,²² (SMITH, 2006, p. 2-3)

Por um lado apresento o conceito de significado cultural dos espaços na perspectivas de importantes cartas patrimoniais e, por outro, fundamento a ideia dos lugares como narrativas patrimoniais.

Logo a seguir no subcapítulo *1.2: Os significados e valores dos Lugares e espaços*, discuto o processo de atribuição de valores e sentidos que são dados aos espaços através de narrativas de patrimonialização nos contextos brasileiro e mundial, com a contribuição da Carta de Burra ao refletir sobre o significado cultural dos sítios e sua relação com o conceito apresentado por Norberg-Schulz (2008) anteriormente: o *Genius Loci*.

Por fim, no subcapítulo *1.3: Os patrimônios como lugares: os nós nas narrativas patrimoniais*, discuto com obras de Laurajane Smith (2006) e Izabela Tamasso (2015), para fundamentar um debate sobre a pertinência de um sistema patrimonial, definindo também, através das autoras, a noção de Discurso Autorizado de Patrimônio (DAP) que será trabalhado mais adiante.

O subcapítulo também contribui com o entendimento da visão institucional (IPHAN) sobre o conceito de Lugar no âmbito dos processos de identificação do patrimônio imaterial

²² “the idea of heritage not so much as a ‘thing’, but as a cultural and social process, which engages with acts of remembering that work to create ways to understand and engage with the present. [...] Indeed, the work starts from the premise that all heritage is intangible.”

(registro) e dos inventários, permitindo uma visão estratégica quanto à articulação das práticas sociais e o espaço com o patrimônio cultural ferroviário e suas narrativas sociais.

Tendo postas estas questões e fundamentado pelo conceito fenomenológico de *Lugar*, apresento, então, o *Capítulo 2: Sobre o patrimônio cultural ferroviário: valores, ações e gestão*, cujo objetivo é organizar e entender a definição do chamado patrimônio cultural ferroviário. Exploro, então, esse acervo patrimonial, em diálogo com Beatriz Mugayar Kühl (1999), fazendo referência ao trabalho da arquiteta, através de uma ideia de preservação desse patrimônio ligado ao trem que vai além de uma demanda puramente historicista, pois o mesmo funciona também como um provedor de importantes informações para a história do ambiente construído.

Logo no subcapítulo *2.1: Desafios e considerações sobre a conservação de um patrimônio industrial e ferroviário*, analiso o tema diacronicamente, a partir de Choay (2001) e Benevolo (1999) que identificam a partir do começo da Revolução Industrial no século XVIII mudanças na humanidade e na sociedade desencadeadas pelas ações do período e que reverberam até os dias atuais, especialmente no campo do patrimônio.

Busco me ater nas definições para o patrimônio cultural ferroviário e do patrimônio e arqueologia industrial, a luz de autores de referência sobre o assunto (KÜHL, 2008, 1999, 1998, THIESEN, 2006), visando reconhecer quais os sentidos sociais que estão presentes nesse acervo.

Nos dois subcapítulos seguintes: *2.2: O discurso autorizado e a institucionalização dos bens culturais* e *2.3: Patrimônios nacionais, valores locais: prática de patrimonialização dos bens ferroviários pelo Iphan* traço uma breve descrição sobre os bens culturais pela ótica dos Discursos Autorizados de Patrimônio (DAP) (SMITH, 2006) e das práticas de patrimonialização do IPHAN através das tratativas federais da Lei 11.483/2007 e o instrumento de Valoração, apresentando uma visão atualizada sobre as políticas e instrumentos de preservação do patrimônio cultural ferroviário no Brasil, assim como o panorama das práticas institucionais convencionais, como o tombamento.

Tendo abordado no Capítulo 1, o conceito de Lugar e suas relações com o patrimônio e, no segundo, uma fundamentação sobre o tema do patrimônio industrial e ferroviário, no Capítulo 3: *A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e a formação do Mato Grosso do Sul*, apresento narrativas diversas referentes à ferrovia no estado, buscando uma aproximação sobre o objeto de estudo e os seus significados como patrimônio.

Contado em três tempos, o capítulo se divide em tópicos que se propõem a discorrer sobre o surgimento e crescimento da EFNOB, sua ascensão como símbolo de

desenvolvimento sócio-econômico, suas memórias institucionais que desbravam os relatos sobre a sua construção onerosa e dificultosa e como os primeiros que ali aceitaram trabalhar lidaram com os desafios cotidianos (3.1: *O trem vai partir: EFNOB, narrativas de origens históricas*).

Seguido de uma pesquisa em arquivos da Comissão de Obras da E.F. com o intuito de desvendar o seu canteiro de obras e a história da materialidade envolvida através dessa importante documentação que ainda é pouco estudada, o tópico também buscou embasamento teórico em bibliografia específica para discorrer resumidamente sobre a tipologia e materialidade da chamada arquitetura ferroviária – no contexto da EFNOB em Mato Grosso do Sul (3.2: *Primeira parada: construções, uso e cotidiano: o canteiro de obras e a arquitetura ferroviária*).

Narro, em seguida, mais detidamente os aspectos de mobilidade relacionados ao caso Sul-Mato-Grossense, a especificar: o hidroviário, o ferroviário e o rodoviário, cada qual ao seu tempo, descrevendo, ao longo do subcapítulo 3.3: *Chegando ao destino: Os sistemas modais posteriores e complementares aos trilhos*, de que maneira o transporte sobre trilhos da EFNOB atuou conjuntamente ou de forma antagônica com alguns deles. O tópico também embasa a discussão seguinte sobre o “fim” do trem em Mato Grosso do Sul.

Continuo até o seu declínio, desde a privatização da RFFSA, nos anos 1990, até a concessão de uso do legado da Noroeste do Brasil aos estrangeiros, levando ao abandono e descaso com aquele patrimônio como já mencionado anteriormente (3.4: *Fim de viagem: privatização e morte de um transporte ferroviário*).

No quarto e último capítulo: *O trem do Pantanal e a inserção do patrimônio Sul-Mato-Grossense no mapa do patrimônio nacional*, início estreitando o recorte proposto desde o capítulo anterior, já que, no subcapítulo 4.1: *A (Re) existência do patrimônio cultural ferroviário em Mato Grosso do Sul*, apresento as narrativas de patrimonialização dos bens culturais ferroviários através das três esferas.

Na seqüência exploro as narrativas paralelas à preservação desse patrimônio, como aquela vinculada ao turismo no começo dos anos 2000 e que foi representada na região através do expresso turístico que partia da estação de Miranda, ao mesmo tempo em que nos aproximamos das nossas fontes orais e documentais (4.2: *Usos, locais (ou lugares?) e lembranças sobre o patrimônio da EFNOB: a volta do Trem do Pantanal como um “novo produto para atrair turistas”*). O objetivo é entender como o conceito de Lugar e diversas referências e narrativas se relacionam com a cultura e Memória Ferroviária, em que medida a patrimonialização dos bens pelo Estado contribuiu para a preservação desse patrimônio; ao

mesmo tempo, busco incorporar algumas narrativas de significação dos Lugares e relações afetivas de grupos sobre determinados espaços, ao longo dos subcapítulos 4.3: *Esplanada ferroviária de Miranda: memória espacial e outras narrativas* e 4.4: *Salobra, distrito de Miranda: “Pra mim ali [na ponte] tem história!”*.

Em conclusão, exponho minhas considerações finais e apontamentos sobre a pesquisa.

CAPÍTULO 1- O CONCEITO DE LUGAR E A PATRIMONIALIZAÇÃO

Figura 1 Pescador no rio Paraguai/MS, acrílico sobre tela



Fonte: Jorapino (1988) Reprodução fotográfica SE/MS

*O patrimônio é sobre um senso de lugar.
 Não apenas na construção de um senso de identidade abstrata,
 mas também para nos ajudar a posicionar-nos como uma nação,
 comunidade ou indivíduo em nosso "lugar" no mundo cultural, social e físico.
 O patrimônio, em particular nas suas representações materiais,
 fornece não apenas uma âncora física ou um sentido geográfico de pertença,
 mas também nos permite negociar um senso de "local" social ou identidade de classe ou comunidade,
 e um Lugar cultural ou sentimento de pertença.*

(SMITH, 2006, p. 75, tradução nossa)²³

²³ Heritage is about a sense of place. Not simply in constructing a sense of abstract identity, but also in helping us position ourselves as a nation, community or individual and our 'place' in our cultural, social and physical world. Heritage, particularly in its material representations, provides not only a physical anchor or geographical sense of belonging, but also allows us to negotiate a sense of social 'place' or class/community identity, and a cultural place or sense of belonging.

Neste capítulo, apresentamos de forma resumida um panorama sobre o conceito de Lugar e algumas interpretações para o espaço e sua relação nos processos de patrimonialização, como também a percepção humana sobre o mundo através de uma compreensão fenomenológica (NORBERG-SCHULZ, 2008, 1966). São destacados aqui alguns sentidos básicos que se aproximam do objetivo deste trabalho, mostrando como diferentes disciplinas tratam Lugar, privilegiando autores da arquitetura e a geografia, o que servirá de base para discutirmos e interpretarmos, através das narrativas selecionadas, os bens culturais ferroviários que serão apresentados nos capítulos 3 e 4.

Logo depois e a partir desse conceito analisamos, os significados e valores que são atribuídos aos Lugares e espaços como uma narrativa para discutir a patrimonialização no Brasil através de alguns importantes documentos assumidos pelo Icomos, ressaltando importantes discussões sobre os princípios de preservação do sentido intangível dos locais (Significado cultural dos sítios, *Genius Loci, Espiritu Loci*).

Por fim, delineamos o entendimento de que o patrimônio cultural ocupa uma posição dentro dos Lugares, se tornando uma parte deles; e que é possível também propor que a sua própria existência tenha origem a partir do momento em que um grupo atribui significação para um espaço – tornando-o um Lugar.

1.1 Acepções sobre o Espaço, Lugar e os seus usos com o patrimônio cultural

No campo da arquitetura e urbanismo Christian Norberg-Schulz (2008, 1966)²⁴ apresentou a sua visão sobre a percepção do mundo pelo homem como um processo fenomenológico de compreensão, ou seja, “Não só temos que encontrar nosso caminho através da multidão de coisas, mas também devemos ‘entender’ ou ‘julgar’ as coisas para torná-las úteis para nós²⁵” (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 27, tradução nossa).

A afirmação sugere uma aproximação do indivíduo em relação aos elementos que formam o espaço, para que ele consiga se importar com os Lugares, o que significaria um

²⁴O arquiteto norueguês nasceu em 1926 e faleceu em 2000, é considerado como um importante representante da chamada terceira geração da arquitetura modernista - grupo crítico dos princípios racionalistas -, estudou principalmente como os processos de desenvolvimento urbano vividos durante os séculos XIX e XX influenciaram na perda de referências espaciais que formam a identidade dos Lugares. Sua produção acadêmica sempre buscou discutir os conceitos de Teoria de Lugar e a fenomenologia conjuntamente, publicou importantes textos sobre o tema, como por exemplo: "Existence, space and architecture (1971) e "Genius Loci" (1980)." Fonte: SANTANA, Michele dos Anjos de; SILVA, Joelmir Marques da. Metodologia de leitura urbana à luz da fenomenologia e da teoria de Lugar de Christian Norberg-Schulz. Disponível em: <<http://www.eventosufrpe.com.br/2013/cd/resumos/R0509-3.pdf>>. Acesso em: 04 mar. 2018.

²⁵ Not only do we have to find our way through the multitude of things, but we should also “understand” or “judge” the things to make them serviceable to us. (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 27)

processo de atribuição de sentidos e significados para aquela materialidade, através de fenômenos pessoais ligados ao seu cotidiano íntimo.

O urbanista e teórico Kevin Andrew Lynch²⁶ refletiu sobre a forma como as pessoas percebem e transformam os espaços - com ênfase as cidades -, ele destacou em seu livro *A imagem da cidade* (LYNCH, 1997) – publicado originalmente nos anos 1960 -, que apesar de uma urbe ser uma construção espacial em grande escala, ela necessita das pessoas e suas respectivas atividades, pois elas não são "[...] meros observadores desse espetáculo, mas parte dele" (LYNCH, 1997, p. 2), para o autor existem inúmeras maneiras de se perceber uma cidade e compreender sua imagem é uma delas.

Uma boa imagem ambiental oferece a seu possuidor um importante sentimento de segurança emocional. Ele pode estabelecer uma relação harmoniosa entre ele e o mundo à sua volta. Isso é o extremo oposto do medo que decorre da desorientação; significa que o doce sentimento da terra natal é mais forte quando não apenas esta é familiar, mas característica. (LYNCH, 1997, p. 5)

De acordo com Lynch (1997), a imagem da cidade representa o principal exemplo de ambiente significado a partir de um sentido de espacialização e infraestrutura²⁷, lembrando que o espaço urbano é formado principalmente pelos seus “elementos móveis”, aqui representados pelo autor como as pessoas e suas manifestações que influenciam essa transformação física do espaço e sua constante (re) significação.

O historiador e teórico italiano de arte Giulio Carlo Argan buscou referências na obra de Kevin Lynch para também falar da cidade como um “espaço visual” e ao defender uma atribuição de valor ao que ele chamou de “dados visuais da cidade”, segundo ele, são as pessoas que atribuem valores aos espaços:

Devemos, portanto, levar em conta, não o valor em si, mas a atribuição de valor, não importa quem a faça e a que título seja feita. De fato, o valor de uma cidade é o que lhe é atribuído por toda a comunidade [...] (ARGAN, 1995, p. 228)

Os autores apresentam ideias distintas sobre o sentido de interpretação do espaço através das percepções e fenômenos que estão sempre atribuindo significados aos ambientes,

²⁶O urbanista norte americano nasceu em 1918 e faleceu em 1984, como teórico ele se destacou principalmente pela publicação do seu livro "The image of the city", nos anos 1960, a publicação trata de uma discussão sobre a forma e a fisionomia das cidades a partir de uma análise feita pelo autor de três cidades norte-americanas (Boston, Jersey City e Los Angeles). Ao se propor a estudar a "qualidade visual" das cidades, o autor avança no campo da interpretação simbólica do espaço e a constituição da paisagem, temas pertinentes ao presente trabalho. Fonte: UFBA. Kevin Lynch publica "The Image of the City". Disponível em: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1336>>. Acesso em: 07 mar. 2018.

²⁷ Para o autor, a imagem das cidades se refere ao entendimento sobre um conjunto de elementos físicos que “[...] pode ser adequadamente classificado em cinco tipos de elementos: vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos.” (LYNCH, 1999, p. 9)

ao mesmo tempo em que tanto Argan (1995) quanto Lynch (1997) fazem referência ao caráter de percepção e contemplação desses objetos que compõem os espaços.

Segundo Norberg-Schulz (1966, p. 27, tradução nossa) “Podemos dizer que não ‘alcançamos’ o verdadeiro objeto [Espaço/Lugar] de nossa percepção²⁸”, exceto quando se vive o contexto que o envolve; ele ainda apresenta uma interessante ideia sobre a necessidade de um conhecimento e relação mais aprofundada sobre a espacialidade, aqui expressa como um “objeto”²⁹:

Quando falamos que um objeto tem propriedades "desconhecidas", isso não significa que tenha uma existência independente, só que nossa concepção do objeto é insuficiente e deve ser revisada através de experiências futuras. [...] Tanto as "coisas" de nossa vida diária, quanto menos as artes, grupos sociais, partidos políticos e mesmo o próprio Estado são objetos, embora não sejam coisas físicas.³⁰
(NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 29, tradução nossa)

O autor ainda usou como exemplo a ideia de um observador diante de uma obra de arte, quando muitas vezes sua atenção pode se prender aos aspectos secundários, deixando de lado o que seria a essência e o significado artístico da própria obra.

Entendemos a partir do pensamento de Norberg-Schulz (1966) que os fenômenos seriam experiências do homem sobre as particularidades de cada espaço (objeto), resultando em relações e olhares diferentes sobre eles a partir de um mesmo local, sendo vividas como experiências por cada pessoa, pois é necessário conhecer os Lugares em que se encontra para identificá-los como tal.

Norberg-Schulz (1966, p. 30, tradução nossa) afirma que existe uma “hierarquia dos fenômenos”, que resultaria em um problema, pois “[...] ela faz parte de uma experiência paradoxal, mas comum e que diferentes pessoas ao mesmo tempo vivenciam uma experiência semelhante e diferente sobre um mesmo ambiente³¹”.

Assim, propõe-se, no âmbito desta dissertação e a partir das leituras de Norberg-Schulz (2008, 1966), que a interpretação de um espaço como Lugar poderia se basear a partir de três ações: **Aproximação**, onde o indivíduo entra em contato com os espaços;

²⁸ We may say that we do not “attain” the real object of our perception. (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 27)

²⁹ Norberg-Schulz (1966, 2008) irá se referir ao espaço pensado como lugar como “Objeto”.

³⁰ When we say that an object has “unknown” properties, this does not mean that it has an independent existence, only that our conception of the object is insufficient and has to be revised through future experiences. [...] Both the “things” of our daily life and the less art, social groups, political parties, and even the state itself, are objects, although they are not physical things. (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 29)

³¹ Perception is not only problematical because we may judge the situation unsatisfactorily. It is a paradoxical but common experience that different persons at the same time have a similar and different experience of the same environment. That we do manage to participate in the activities of daily life, proves that we have a common world. (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 30)

Observação, como percepção visual dos elementos e pormenores que formam aquela espacialidade e **Palpabilidade**, como a possibilidade de interação e intervenção das pessoas com aquele meio.

Possivelmente, a primeira propriedade que reconhecemos é aquela que recua, tornando-se menos importante e convincente, geralmente, podemos dizer que qualquer objeto é representado por suas manifestações, isto é, mediando fenômenos ou objetos "inferiores". Também podemos chamar esses fenômenos de propriedades porque não são uma "coisa", mas pertencem à coisa de tal maneira que a representam ou simbolizam diretamente para nós; então podemos ter certeza de que algum dia não possamos "descobrir" (ou seja, experimentar) novos fenômenos que têm um caráter de ser parte das propriedades do mesmo³². (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 28, Grifo nosso, tradução nossa)

Nos trechos em destaque o autor se refere aos sentidos que seriam atribuídos à materialidade, de forma que isso ampliaria os significados que o mesmo apresenta ao observador e que não é necessariamente uma parte intrínseca do objeto, uma vez que tais sentidos e valores são sempre atribuídos por outras pessoas, complementando o caráter da sua existência, por exemplo, como se assistíssemos a um espaço físico sendo reinterpretado através da realização e repetição de uma atividade específica, como uma procissão religiosa repetida anualmente em determinada localização (praça, rua, templo etc.).

De uma maneira geral, a obra Christian Norberg-Schulz nos oferece uma ideia sobre **Lugar como um fenômeno do espaço**, ele seria o responsável por estabelecer os ambientes, sendo uma referência ao modo de olhar através de um sentido locacional da espacialidade.

As coisas concretas que constituem nosso mundo dado se inter-relacionam de modo complexo e talvez contraditório. Alguns fenômenos, por exemplo, podem compreender outros. A floresta compõe-se de árvores e a cidade é feita de casas. A "paisagem" é um fenômeno muito abrangente. De maneira geral, pode-se dizer que alguns fenômenos formam um "ambiente" para outros. Um termo concreto para falar em ambiente é lugar. Na linguagem comum diz-se que atos e acontecimentos têm lugar. Na verdade, não faz o menor sentido imaginar um acontecimento sem referência a uma localização. É evidente que o lugar faz parte da existência. Então, o que se quer dizer com a palavra "lugar"? É claro que nos referimos a algo mais do que uma localização abstrata. Pensamos numa totalidade constituída de coisas concretas que possuem substância material, forma, textura e cor. Juntas, essas coisas determinam uma "qualidade ambiental" que é a essência do lugar. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 444-445, Grifo nosso)

Conforme vemos, o autor relaciona o conceito de lugar ao conjunto de ações e referências que são atribuídas em um determinado espaço (ambiente), de forma que os

³²Perhaps the first property we recognized recedes, becoming less important and convincing. Generally we may say that any object is represented by its manifestations, that is, by mediating phenomena or "lower" objects. We may also call these phenomena properties because they are not a thing, but belong to the thing in such a way that they directly represent or symbolize the thing for us; and we cannot be sure that some day we may not "discover" (i.e. will experience) new phenomena which have the character of being properties of the same thing. What we call "the thing", is thus not only the collection of its known properties, but the collection of its known and unknown properties". (NORBERG-SCHULZ, 1966, p. 28)

chamados “fenômenos”, aqui referente às ações de transformação e interação do homem com o mundo, estão intrinsecamente relacionados com sua materialidade e espacialidade, onde podemos entender que o fator locacional é sim relevante, mas que o “[...] lugar significa mais do que uma localização”. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 447)

Tal observação conversa com o pensamento do também arquiteto urbanista e geógrafo Werther Holzer, quando ele afirma que considera impossível a dissociação entre os espaços e os Lugares e ainda propõe que o conceito de Lugar seja considerado como “[...] um forte elemento de comunicação, de linguagem, mas que nunca seja reduzido a um símbolo despido de sua essência espacial, sem a qual tornaria-se outra coisa.” (HOLZER, 1999, p. 75-76).

Segundo Norberg-Schulz (1968, 2008), vemos os processos de atribuição de sentido aos espaços como a própria existência simbólica de um espírito para o Lugar - *Genius Loci*³³ - , o termo foi trabalhado pelo autor em seu texto *The phenomenon of Place*, originalmente publicado na revista *Architectural Association Quarterly*, de 1976 e busca determinar não apenas o caráter identitário dos locais identificados como **locais de simbolismo**, como também garantir a boa relação física e psíquica do indivíduo com o ambiente de acordo com valores e referências pessoais de um grupo. (NORBERG-SCHULZ, 2008)

O arquiteto Juhani Pallasmaa apresentou um conceito relacionado ao *Genius Loci*, em seu texto *The geometry of feeling: a look at the Phenomenology of architecture*, publicado dez anos depois do artigo de Norberg-Schulz, pela *Sakala: Nordic journal of architecture and art*, onde vemos a ideia de que os espaços construídos possam ser “habitados” por representações simbólicas de espíritos.

A obra também traz essa visão fenomenológica dos Lugares arquitetônicos que são significados a partir da presença humana ou metafísica, sugerindo também que são os próprios habitantes que atribuem identidade de Lugar aos espaços no decorrer da sua permanência.

A arquitetura é sempre habitada por espíritos. Pessoas que conhecemos podem muito bem morar no edifício, mas são apenas atores substitutos em um sonho acordado. Na realidade, a arquitetura é sempre a casa dos espíritos, a morada de seres metafísicos. (PALLASMAA, 2008, p. 488)

Segundo Norberg-Schulz (2008, p. 449), o espaço se refere principalmente a uma “[...] organização tridimensional dos elementos que formam um lugar”, ele explica que a partir

³³Segundo Norberg Schulz, *Genius loci* é um conceito romano. Na Roma antiga, acreditava-se que todo ser “independente” possuía um *genius*, um espírito guardião. Esse espírito daria vida às pessoas e aos Lugares, acompanharia todos eles, do nascimento à morte, e determinaria seu caráter ou essência. “[...] os antigos reconheciam a suma importância de entrar em acordo com o *genius* da localidade onde viviam”. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 454-455)

dessas definições seria possível pensar em um conceito de “espaço vivido”, para se referir à ideia de que o homem não está apenas interagindo com o ambiente, mas em constante relação e identificação com ele.

De forma geral, os Lugares construídos representariam muito bem a apropriação e entendimento de um domínio do homem sobre a natureza e sua ambientação, conforme explica o autor:

Em primeiro lugar, o homem deseja fazer a estrutura natural mais exata. Isto é, ele quer visualizar seu “modo de entender” a natureza, dando “expressão” à base de apoio existencial que conquistou. Para tanto, ele constrói o que viu: onde a natureza insinua um espaço delimitado, constrói uma área fechada; onde a natureza se mostra “centralizada”, ele erige um Mal (marco); onde a natureza indica uma direção, ele faz um caminho. Em segundo lugar, o homem tem de simbolizar seu modo de entender a natureza (inclusive ele mesmo). A simbolização implica “traduzir” para outro meio um significado experimentado. Por exemplo, um determinado caráter natural é traduzido em uma construção cujas propriedades de algum modo o exprimem. O objetivo da simbolização é libertar o significado da situação imediata, por meio do que se torna um “objeto cultural”, que pode fazer parte de uma situação mais complexa ou transferir-se para outro lugar. Finalmente, o homem precisa reunir os significados depende, é claro da simbolização e pressupõe uma transposição de sentidos para um lugar, que por isso assume o caráter de um “centro” existencial. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 453, Grifo nosso)

O autor chamou isso de um “processo de simbolização”, em que o objeto cultural seria a maneira como o indivíduo doma os espaços da natureza para torná-lo um Lugar com caráter íntimo.

Isto seria o que a arquiteta ítalo-brasileira Lina Bo Bardi definiu como um princípio de “solo, clima, ambiente e vida”, ao se referir às relações de correspondência com a natureza e a paisagem com a arquitetura – especialmente os exemplares de uma produção de uso residencial -, como a ideia de uma casa que surge diretamente ligada como ambiente natural em que foi construída.

Ao mesmo tempo em que existe um contraste com sua racionalidade construtiva – o refúgio -, característica comumente vista na produção da arquitetura moderna brasileira, que conta com inúmeros exemplares que “[...] conservam sempre a ‘pureza’ das formas espontâneas e primordiais das quais derivam [...] ‘natural’ na qual elas estão inseridas, radicadas à terra onde nasceram, fundidas à natureza, imersas naquela paisagem” (BARDI, 2009, p. 48)

Segundo Norberg-Schulz (2008), somos capazes de entender um espaço a partir da atribuição de limites físicos dados a ele, o que resultaria na percepção dos homens sobre o sentido de território que eles constroem:

A fronteira não é aquilo em que uma coisa termina, mas, como já sabiam os gregos, a fronteira é aquilo de onde algo começa a se fazer presente”. As fronteiras de um espaço construído são o chão, a parede e o teto. As fronteiras de uma paisagem são

estruturalmente semelhantes e consistem no solo, no horizonte e no céu. Essa similaridade estrutural simples tem importância fundamental para as relações entre os Lugares naturais e os Lugares feitos pelo homem. (NORBERG-SCHULZ, 2008, p. 450 - 451)

Disto isto, as pessoas utilizariam a natureza presente nos ambientes que habitam como inspiração para construírem o seu espaço de permanência – aquele que é delimitado -, fazendo uso das referências físicas encontradas como uma forma de oferecer ao homem que ali vive um sentimento harmônico de segurança emocional, criando assim o que Lynch (1997) chamou de “terra natal” para todos aqueles que orientam as suas vidas através dos espaços familiares.

No que se refere a formação dos Lugares como ambientes, Lynch (1997) elenca três componentes para explicar o que ele chama de “Imagem ambiental³⁴”, o primeiro deles é a **identidade**, que busca a individualidade de alguma coisa através da sua identificação e diferenciação; seguido da **estrutura**, que destaca a relação espacial entre objetos e com as pessoas e por fim, o **significado**, que evidencia as relações físicas e emocionais dos objetos entre si, o espaço e as pessoas.

Dessas diferenças existem peculiaridades como aquela que aqui foi chamada por ele de “entidade separável” ou apenas identidade, mas ele explica que “[...] não no sentido de igualdade com alguma outra coisa, mas com o significado de individualidade ou unicidade.” (LYNCH, 1997, p. 9). Por fim, é importante relacionar o objeto com o seu contexto espacial e com o seu respectivo observador – com quem ele deve desenvolver um sentido emocional.

O autor apresenta a sua ideia sobre a relação do homem com o espaço³⁵ a partir do conceito de percepções individuais sobre o ambiente e a imagem que é criada por cada pessoa em relação ao meio construído em que ele vive.

Buscamos interpretar os espaços através da visão de Lynch (1997) sobre como ele entende as cidades, como algo mutável e polivalente, uma construção social e gradual das diversas narrativas possíveis, sendo o seu resultado formal um conjunto das percepções dos seus habitantes (LYNCH, 1997)

As pessoas desenvolveram ligações muito fortes com essas formas claras e diferenciadas, tanto em decorrência do passado histórico quanto de suas próprias experiências. Cada cena é imediatamente identificável, e traz à mente um turbilhão de associações. Há uma total harmonia das partes. O ambiente visual torna-se parte

³⁴ Por “Imagem ambiental”, o autor entende como “[...] um processo bilateral entre observador e observado. O que ele vê é baseado na forma exterior, mas o modo como ele interpreta e organiza isso, e como dirige sua atenção, afeta por sua vez aquilo que ele vê. O organismo humano é extremamente adaptável e flexível, e grupos diferentes podem ter imagens muitíssimo diferentes da mesma realidade exterior. (LYNCH, 1999, p. 149)

³⁵ Em seu livro “A imagem da cidade” (1999), Kevin Lynch trabalha com os conceitos de “espaço” e “ambiente” a partir de uma perspectiva da fisionomia das cidades.

integrante da vida dos habitantes. A cidade não é de modo algum perfeita, mesmo no sentido restrito da imaginabilidade, nem todo o seu sucesso visual se deve apenas a essa qualidade. (LYNCH, 1997, p. 103)

Este posicionamento reflete o pensamento de que os ambientes e todo o fator locacional desempenham um papel fundamental sobre a vida das pessoas, por funcionar como uma parte dos acontecimentos tanto da sua vida cotidiana, quanto àqueles ligados as glórias históricas do seu grupo social, o que é muito discernível nos ambientes ferroviários, se imaginar, por exemplo, a rotina em uma estação de trem ou os adentros desenvolvimentistas das estradas de ferro.

O conceito de “Imagem ambiental” apresentado por Lynch (1997) nos mostra um olhar dentro da disciplina referente à arquitetura e urbanismo, uma busca pela compreensão dos aspectos materiais que formam um espaço urbano e de que maneira eles são percebidos e tratados pelos observadores como um espaço com sentidos atribuídos (lugar).

As imagens ambientais são o resultado de um processo bilateral entre o observador e seu ambiente. Este último sugere especificidades e relações, e o observador – com grande capacidade de adaptação e à luz de seus próprios objetivos – seleciona, organiza e confere significado aquilo que vê. A imagem assim desenvolvida limita e enfatiza o que é visto, enquanto imagem em si é testada, num processo constante de interação, contra a informação perceptiva filtrada. Desse modo, a imagem de uma determinada realidade pode variar significativamente entre observadores diferentes. (LYNCH, 1997, p. 7, Grifo nosso)

Outro ponto a ser destacado sobre às classificações feitas por Lynch (1997) é aquele referente a uma organização espacial possível para o ambiente urbano, através do reconhecimento dos **marcos como elementos de destaque no espaço**, onde eles se evidenciam devido sua importância simbólica ou apenas através de um contraste físico com o seu entorno. Este tema será explorado em nosso subcapítulo 4.3 - *Esplanada ferroviária de Miranda: memória espacial e outras narrativas*.

Foi a partir dos anos 1960 que teve início uma nova interpretação sobre o conceito de Lugar dentro da geografia humana, estabelecendo-o como a ideia de vivência atrelada ao senso de pertencimento de um grupo ou indivíduo sobre o espaço existente. A partir dele podemos entender como as pessoas se relacionam com os Lugares dialogando também com um campo da base filosófica alçada na fenomenologia e no existencialismo (RIBEIRO, 2011; TUAN, 2006; FERREIRA, 2000).

Quando estudou a chamada geografia cultural nos anos 1970, o geógrafo francês Vincent Berdoulay (1976) escreveu sobre as relações entre o espaço e a cultura como “fenômenos materiais e imateriais”, de forma que fosse possível explorar os sentidos e valores

que o sujeito atribui aos locais que ele modifica – e nos quais interfere. Isso é o que altera o seu contexto social e as suas construções identitárias. O autor destacou que:

Partindo do que acabamos de ver, podemos dizer que da interação entre cultura e espaço emergem Lugares que o sujeito constrói ao mesmo tempo que constrói a si mesmo. Nesse processo, há a seleção de diversos elementos dispersos no meio ambiente físico e cultural, que são retomados e recompostos dentro de novos relatos e constantemente revistos: para tomar consciência dele mesmo e exercer sua reflexividade, o sujeito dá sentido a esses elementos no interior de tramas narrativas que, por consequência, também fundam ou redefinem os Lugares. Porque ditos, ou melhor, contados, os Lugares servem para o sujeito formular as condições da ação. Ele se projeta no futuro. (BERDOULAY, 1976, p. 121-122. Grifos meus).

Entendemos que as idéias vistas na leitura de a cientista inglesa Doreen Massey (2008) - especialista em geografia econômica e geografia social -, dialogam com as definições de Berdoulay (1976) sobre a conceituação de espaço ao abordá-lo como um produto de inter-relações, formado a partir de interpretações e multiplicidade. A autora ainda explica como o espaço pode ser formado por distintas narrativas, como se o mesmo fosse um palimpsesto de elementos em constante processo de formação.

Nesta interpretação, é um produto de relações-entre, relações que estão, necessariamente, embutidas em práticas materiais que devem ser efetivadas, ele está sempre no processo de fazer-se. Jamais está acabado, nunca está fechado. Talvez pudéssemos imaginar o espaço como uma simultaneidade de histórias-até-agora (MASSEY, 2008. P. 29).

Enquanto Berdoulay (1976) discute a interação cultural que existe nos espaços e como as pessoas criam os espaços através desse processo de criação de Lugares, Massey (2008) vem debater na contemporaneidade essas relações do indivíduo com os locais e a materialidade, entendendo que são as histórias de cada um que juntas formam os Lugares. É preciso perceber como diferentes indivíduos interpretam o mundo a partir das articulações entre a experiência e a vivência em um mesmo espaço.

Graduado e mestre em artes visuais e doutor em geografia pela UFRJ, Luís Felipe Ferreira (2000) explica em seu texto *Acepções recentes do conceito de lugar e sua importância para o mundo contemporâneo* publicado pela revista Território, que o Lugar existe a partir do momento em que temos familiaridade com o espaço, sem necessariamente associá-lo apenas à imagem daquele local, mas aos seus sentidos e valores simbólicos atribuídos.

Para a Geografia Humanista, é, portanto, o nosso sentido de tempo, de ritual, que a longo prazo cria nosso sentido de lugar e de comunidade. São os horários que estabelecemos para nós mesmos que nos colocam em contato uns com os outros. Não é a proximidade, mas o compartilhamento de horários que nos aproxima. No ambiente urbano contemporâneo nosso sentido de unidade e continuidade é dado pelo sentido cíclico do tempo, pela recorrência regular de eventos e celebrações. A ligação com o lugar é comparável a ligação da criança com a figura paterna e se dá

tanto no nível material quanto no social e no imaginativo. (FERREIRA, 2000, p 67. Grifo nosso).

Retornando para o cenário da geografia, Holzer (1999, 2016) define o estudo dos Lugares como a relação do local – e os sentidos atribuídos pelas pessoas -, com o seu entorno. o autor acredita que é possível associar a geografia aos estudos fenomenológicos ao entendermos que o conceito:

[...] vê cada pessoa como tendo um “lugar natural” considerado como o ponto inicial de seu sistema de referências pessoais. Este “lugar natural” é definido pela “associação de espaços circundantes” (surrounding), uma série de Lugares que se fundem em “regiões significativas”, cada qual com uma estrutura apropriada e orientada em relação a outras regiões. (HOLZER, 1999, p. 70)

A questão colocada quanto ao Lugar, aqui apresentado pelo arquiteto-geógrafo como uma linha da geografia humana, parte do entendimento de que o conceito representa a relação do homem com as coisas e a própria consciência humana, além de possuir uma personalidade e sentido próprios. Assim os Lugares seriam parte de uma experiência humana de quem vive os espaços. (HOLZER, 1999).

Holzer (1999) ainda afirma que o conceito está diretamente ligado à ideia de espaço e tempo, sendo a localização um detalhe estruturador que leva ao

[...] estabelecimento de uma “distância”, sendo este um conceito, ao mesmo tempo, temporal e espacial. A espacialidade original e a mobilidade humanas delineiam as direções. Como resultado, a espacialidade cotidiana é determinada como afastamento e direção. As distâncias não são, então, experimentadas como quantidade, mas simplesmente como a qualidade de se estar perto ou longe de algo. (HOLZER, 1999, p. 73)

Yi-Fu-Tuan, renomado geógrafo sino-americano³⁶, estudou as categorias de espaço e Lugar através da ideia de experiência do indivíduo e o seu grupo e a forma como ele transforma o meio em que vive, além de entender tais definições como parte das experiências íntimas que eles desempenham sobre o tempo e as memórias³⁷.

³⁶Professor emérito da Universidade de Wisconsin-Madison (EUA) desde 1998, premiado com o Vautrin Lud em 2012, durante a abertura oficial do Festival Internacional de Geografia de Saint-Dié-des-Vosges. Este prêmio, considerado o “Prêmio EFNOBEL de geografia”, é atribuído há 22 anos para coroar o conjunto da obra científica de um geógrafo de renome internacional. O laureado é escolhido por um júri de 5 geógrafos, de diferentes nacionalidades, que fazem a seleção final a partir de uma lista votada por 240 colegas de todo o mundo." BUTTIMER, Anne. Prêmio Vautrin-Lud (2012) para o geógrafo Yi-Fu Tuan: Geógrafo Yi-Fu Tuan recebe prêmio no Festival Internacional de Geografia de Saint-Dié-des-Vosges. 2013. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/jornal/news/read/1546>>. Acesso em: 31 jul. 2017.

³⁷O autor pondera, então, que o indivíduo possui uma relação a partir da sua vida adulta e da infância, supondo que o mesmo desenvolve sentimentos complexos e experiências singulares com os Lugares onde viveu, ao mesmo tempo em que faz menção ao útero materno como a primeira referência de Lugar na vida de uma criança, desta forma, ao longo do seu crescimento, irá aprimorar não apenas um, mas vários Lugares que fazem parte da sua vida, em um processo constante de atribuição de sentimento as coisas e espaços. (TUAN, 2013)

Tuan (2013) distingue o espaço familiar do cotidiano como aquele cujas referências diretas da experiência atribuem sentidos e significados mais profundos, assim como faz referência ao “[...] lugar do homem na natureza de uma maneira holística” (TUAN, 2013, p. 110), o autor reafirma a ideia de que além dos fatores locais, familiares e da atribuição de sentidos, seja também preciso uma compreensão íntima do indivíduo para entender o ambiente em que ele habita.

O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado. [...] A distância é um conceito espacial inexpressivo separado da ideia de objetivo ou lugar. No entanto, é possível descrever o lugar sem introduzir explicitamente conceitos espaciais. “Aqui” não envolve necessariamente “lá”. Podemos focar a experiência do “aqui” [...] Movemo-nos das experiências diretas e íntimas para aquelas que envolvem cada vez mais apreensão simbólica e conceitual. (TUAN, 2013, p. 167, Grifo nosso)

Logo nos deparamos com uma definição de Espaço em que o geógrafo explica que é através da vivência e da experimentação desse conceito que as pessoas conseguem construir uma relação com sua materialidade, é através da experiência individual que se juntam a percepção, sensação e concepção com a emoção e o pensamento para expandir os olhares para além de si próprios, de certa maneira “[...] a experiência implica a capacidade de aprender a partir da própria vivência” (TUAN, 2013, p. 17).

A interpretação do Espaço varia entre os grupos e suas respectivas culturas, podendo se referir a uma divisão ou equação ou ao vazio preenchido pela permanência de algo ou alguém, segundo Tuan (2013, p. 51), é o homem que atribui significados aos espaços, seja através de sua “simples presença” ou durante a realização das atividades cotidianas que dão sentido a uma “consciência dos valores da vida”.

As maneiras de dividir o espaço variam enormemente em sofisticação, assim como as técnicas de avaliação de tamanho e distância. Contudo, existem certas semelhanças culturais comuns, e elas repousam basicamente no fato de que o homem é a medida de todas as coisas. Em outras palavras, os princípios fundamentais da organização espacial encontram-se em dois tipos de fato: a postura e a estrutura do corpo humano e as relações (quer próximas ou distantes) entre as pessoas. O homem, como resultado de sua experiência íntima com seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais. (TUAN, 2013, p. 49)

De acordo com Tuan (2013) é também é preciso diferenciar termos como “Espaço” e “Espaciosidade”, ele classificou o primeiro como uma “unidade geométrica” de uma área suscetível a medições e delimitações, enquanto o segundo seria uma relação direta com o conceito de liberdade, a ação de movimento em que o indivíduo se locomove livremente sobre um espaço ou como exemplifica o autor: “No ato de locomover-se, o espaço e seus atributos são experienciados diretamente” (TUAN, 2013, p. 70)

Talvez a relação mais interessante vista em *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência* (TUAN, 2013) e que permite estabelecermos uma relação com a leitura sobre o patrimônio cultural seja aquela ligada ao conceito de **espaço mítico**³⁸, o que foi representado pelo autor como “[...] uma área imprecisa de conhecimento envolvendo o empiricamente conhecido”, sendo responsável por atribuir aos homens a confiança sobre o espaço que lhe é familiar como uma ideia de conceituação dos “[...] valores locais por meio do qual as pessoas realizam suas atividades práticas”. (TUAN, 2013, p. 110)

O espaço mítico é um constructo intelectual. Pode ser muito sofisticado. O espaço mítico é também uma resposta do sentimento e da imaginação às necessidades humanas fundamentais. Difere dos espaços concebidos pragmática e cientificamente no sentido que ignora a lógica da exclusão e da contradição. Logicamente um cosmos pode ter apenas um centro; no pensamento mítico ele pode ter muitos centros, se bem que um centro pode dominar todos os outros. Logicamente o todo é feito de partes, cada uma com sua localização característica, estrutura e função. A parte pode ser essencial para o funcionamento do todo, mas a parte não é o todo em miniatura e em essência. No pensamento mítico, a parte pode simbolizar o todo e ter toda a sua potência. (TUAN, 2013, p. 126, Grifos meus)

De acordo com Tuan (2013), o espaço mítico é um conjunto de partes e centralidades que funcionam para significar o todo. Ao interpretarmos as leituras realizadas com o intuito de contribuir com os debates sobre patrimônio cultural, nós entendemos que o patrimônio cultural não possui um único sentido ou valor, ele se forma a partir de diversos pontos de interesse e significados próprios.

Entendemos que o conceito de espaço mítico possua uma relação com o que Norberg-Schulz (1966, 2008) afirmou ao dizer que o Lugar deve ser definido através dos fenômenos e ações de atribuição de referências pelas pessoas, não importando o quão simples eles sejam, com o tempo o sentimento pelo Lugar será aprofundado. (TUAN, 2013, p.175)

Como também, a noção de que um mesmo objeto estático na paisagem pode ser entendido como uma manifestação de lugar ao relacionarmos com o que Lynch (1997) falou sobre os marcos urbanos como elementos de referência e identificação do homem sobre um espaço em uma cidade.

Quando olhamos uma cena panorâmica, nossos olhos se detêm em pontos de interesse. Cada parada é tempo suficiente para criar uma imagem de lugar que, em nossa opinião, momentaneamente parece maior. A parada pode ser de tão curta duração e de interesse tão fugaz, que podemos não estar completamente conscientes

³⁸ O autor apresenta dois tipos de “Espaço mítico”: um conhecido como “Impreciso”, que funcionaria como extensor dos espaços familiares e cotidianos do indivíduo motivado pela imaginação, como “Quando imaginamos o que fica do outro lado da cadeia montanhosa ou do oceano”. É o que Tuan chama de um “Ambiente impreciso do conhecido”. E outro chamado de “Orientado”, que faz referências às visões amplas de mundo, pensado a partir de critérios mais coerentes para que as pessoas compreendam o ambiente em que vivem visando relacioná-lo com a terra e o cosmos. Ele “Organiza as forças da natureza e da sociedade associando-as com localidades ou Lugares significantes dentro do sistema espacial. (TUAN, 2013, p. 110-112)

de ter detido nossa atenção em nenhum objeto em particular; acreditamos que simplesmente estivemos olhando a cena em geral. (TUAN, 2013, p. 199)

Para Tuan (2013), o conceito de valor para o Lugar pode ser subjetivo ou mesmo inexistente para algumas pessoas, muitas vezes pelo fato de que alguns deles apresentam um valor muito mais emocional do que um apelo visual para quem não faz parte daquele ambiente específico. Ainda segundo o autor: “A cultura afeta a percepção. No entanto, certos objetos, quer naturais ou feitos pelo homem, persistem como Lugares ao longo da eternidade do tempo, sobrevivendo ao apoio de determinadas culturas” (TUAN, 2013, p. 201)

O autor também escreveu que às experiências íntimas com o Lugar levam ao **espaço experiencial**, um processo de transformação onde “O espaço transforma-se em lugar à medida que adquire definição e significado” (TUAN, 2013, p. 167-169), são essas experiências de intimidade e aconchego que fortalecem o apego do homem sobre os Lugares.

As experiências íntimas, não sendo exaltadas, passam despercebidas. Na hora, nós dizemos “é este”, como fazemos ao admirar objetos de notória ou reconhecida beleza. É somente quando refletimos que reconhecemos seu valor. Na hora não estamos conscientes de nenhum drama; não sabemos que acabam de ser plantadas as sementes de um sentimento duradouro. (TUAN, 2013, p. 175)

O processo de formação dos Lugares começa a partir do reconhecimento dos fenômenos e sentidos inerentes aos ambientes e que juntos conferem uma experiência pessoal a cada pessoa, para Tuan (2013) existe uma oposição entre os sentidos do “viver no lugar” e o “pensar sobre o lugar”, como vemos aqui:

Ver tem o efeito de colocar uma distância entre o eu e o objeto. O que vemos está sempre “lá fora” As coisas muito próximas a nós podem ser manejadas, cheiradas e provadas, mas não podem ser vistas – pelo menos não claramente. Nos momentos íntimos, as pessoas cerram os olhos. Pensar cria distância. Os nativos se sentem à vontade mergulhados na ambiência de seu lugar, mas, no momento em que pensam sobre o lugar, ele se torna um objeto do pensamento “lá fora”. (TUAN, 2013, p. 178, Grifo nosso)

A ideia do espaço experiencial e das experiências pessoais que conferem sentidos aos Lugares, como definido por Tuan (2013), nos leva aos discursos vistos no âmbito da filosofia, onde o filósofo norte americano Edward S. Casey³⁹ em seu texto publicado em 1996, intitulado originalmente de *How to get from space to place in a fairly short – stretch of time – phenomenological prolegomena*, discorre sobre algumas questões e conceitos sobre o Lugar

³⁹ O filósofo nascido em 1939 no Kansas/EUA presidiu entre 2009 a 2010 a Associação Filosófica Americana, seus escritos exploram principalmente algumas relações entre o tempo e o espaço, além das percepções fenomenológicas dos homens com os locais em que vivem e usam. Fonte: Disponível em: < https://www.goodreads.com/author/show/427998.Edward_S_Casey>

pela perspectiva da fenomenologia⁴⁰ e através de um olhar que busca associar os Lugares com a própria concepção de espaço, conceito que seria então uma das partes dentre suas inúmeras repartições espaciais.

Seguindo a visão de Casey (1996), podemos definir espaço como um termo neutro em que as narrativas e configurações culturais e históricas são responsáveis por atribuir diversos significados e sentidos, levando a transformação do mesmo em um Lugar, entendendo que as experiências humanas começam muitas vezes a partir de um local vazio.

E em se tratando da ideia de Lugar como uma percepção do indivíduo sobre o espaço, Casey (1996, p. 17) acredita que seja uma percepção baseada nas sensações e impressões ou mesmo o que ele chamou de *impasses sensoriais* em relação aos “Lugares concretos”, ao acionar o pensamento do também filósofo Immanuel Kant:

[essas sensações] nos afetam conforme as percebemos, e elas transmitem certas qualidades (incluindo as qualidades secundárias) das superfícies daquilo que percebemos. Mas seu caráter pontual as equipa para fornecer algo como o senso de estar em um lugar. No entanto, sempre nos encontramos em Lugares, nos encontramos neles, por mais diferentes que sejam os próprios Lugares e de qualquer forma os interpretamos e exploramos. (CASEY, 1996, p. 17, tradução nossa)⁴¹

Casey (1996) apresenta uma ideia de mundo formado por inúmeros Lugares – e não apenas um único -, onde as pessoas se encontram dentro deles, interpretando-os e explorando-os conforme os seus interesses pessoais, o que o autor define como uma “circumambiência imediata” que engloba as percepções íntimas e alheias dos Lugares que nos cercam.

Mas, precisamente cercado por profundidades e horizontes, o perceptor encontra-se no meio de um mundo inteiro cheio de Lugares, em vez de um caleidoscópio confuso de dados sensoriais flutuantes. A coerência da percepção no nível primário é fornecida pela profundidade e horizontes do próprio lugar que ocupados como sujeitos sensíveis. [...] Os Lugares não são adicionados às sensações mais do que são impostas nos espaços. Tanto as sensações como os espaços são colocados desde o primeiro momento e em cada momento subsequente também. (CASEY, 1996, p. 17, tradução nossa)⁴²

⁴⁰ Segundo a visão de Casey (1996) a fenomenologia se define como aquilo que é “[...] dado como adquirido em uma cultura que tem sido influenciada predominantemente pela ciência moderna - ou, mais precisamente, pelo cientificismo e suas muitas ramificações no materialismo, naturalismo, psicologismo, e assim por diante”. (Idem, p. 13) / Phenomenology began as a critique of what Husserl called the "natural attitude," that is, what is taken for granted in a culture that has been influenced predominantly by modern science-or, more precisely, by scientism and its many offshoots in materialism, naturalism, psychologism, and so forth. (CASEY, 1996, p. 13)

⁴¹ These impingements-as connoted in the term *Empfindungen*, Kant's word for "sensations" -alert us to the fact that we are perceiving, and they convey certain of the very qualities (including the secondary qualities) of the surfaces of what we perceive. But their pointillistic character ill equips them for supplying anything like the sense of being in a place. Yet we do always find ourselves in places. We find ourselves in them, however different the places themselves may be and however differently we construe and exploit them. (CASEY, 1996, p. 17)

⁴² But precisely as surrounded by depths and horizons, the perceiver finds herself in the midst of an entire teeming place-world rather than in a confusing kaleidoscope of free-floating sensory data. The coherence of perception at the primary level is supplied by the depth and horizons the very place we occupy as sentient

O conceito de Lugar não se limitaria apenas a um “[...] mero pedaço ou trecho de terra ou um conjunto sedentário de pedras”⁴³ (CASEY, 1996, p. 26, tradução nossa), no que podemos aproximar esse autor de Tuan (2013, p. 172) quando este afirma que “Os Lugares íntimos são tantos quantos as ocasiões em que as pessoas verdadeiramente estabelecem contato”.

Para Casey (1996, p. 26), um Lugar existe independente do próprio sítio e pode possuir um significado, mas eles necessitam de um contínuo trabalho de atribuição de valores onde esse significado seja sempre atualizado “significado”, onde os atores devem reafirmar ou atribuírem novos valores geração após geração.

Os Lugares assumiriam as qualidades daqueles que os habitam, pois ele seria mais como um acontecimento do que um elemento que possa ser facilmente institucionalizado dentro de uma categoria específica, conforme o autor explica:

Os Lugares não só são, eles acontecem. (E é porque eles acontecem que eles se prestam tão bem à narração, seja como história ou como história.) Assim como um lugar particular representa pelo menos vários tipos de coisas, então existem muitos tipos de Lugares e não um único tipo básico como um gênero supostamente supremo. Os tipos de Lugares dependem dos tipos de coisas, bem como das coisas reais, que as compõem. (CASEY, 1996, p. 27, tradução nossa)⁴⁴

O pensamento visto em Casey (1996) sobre o Lugar criado através das experiências e acontecimento e sua relação direta com os espaços e sua permanência seria o que define aquilo que será interpretado como um Lugar⁴⁵. Existe também uma percepção vinda da sociologia sobre o conceito de memória coletiva e o espaço, visto na obra do sociólogo francês Maurice Halbwachs (2003), ao mostrar que a materialidade que existe em um ambiente guarda as marcas do seu habitante e do grupo.

Ao associarmos as leituras feitas sobre essas marcas aos estudos do urbanista Lynch (1997), entendemos que o ambiente funciona como uma zona de conforto para o indivíduo que ali se estabeleceu devido à sua maneira de ocupar aquele local, ele o transforma de acordo

subjects. (...) Places are not added to sensations any more than they are imposed on spaces. Both sensations and spaces are themselves emplaced from the very first moment, and at every subsequent moment as well. (CASEY, 1996, p. 17)

⁴³ A place is not a mere patch of ground, a bare stretch of earth, a sedentary set of stones. (CASEY, 1996, p. 26)

⁴⁴ places not only are, they happen. (And it is because they happen that they lend themselves so well to narration, whether as history or as story.) Just as a particular place is at least several kinds of things, so there are many sorts of places and not one basic kind only-one supposedly supreme genus. Sorts of places depend on the kinds of things, as well as the actual things, that make them up.

⁴⁵ A mesma familiaridade – ou ideia de referência espacial - pode ser vista através da relação com nossas cidades de origem, onde estabelecemos em nossa mente que cada rua, prédio ou árvore compõem os elementos da cidade, tais quais suas vias públicas e marcos devendo apresentar “singularidade” além de ser “memorável no contexto”. (LYNCH, 1997, p. 88)

com o seu trabalho e interação, ao mesmo tempo em que se adapta ao contexto de pré-existência que ele encontra, isto é o que lhe confere uma imagem ambiental de auto identificação com esses Lugares.

1.2 Os significados e valores dos Lugares e espaços

A arqueóloga australiana Laurajane Smith (2006)⁴⁶ vê o patrimônio cultural como algo que dialoga diretamente com o senso de Lugar, como uma rede de representações simbólicas sobre a fisicalidade dos espaços e a maneira como as pessoas atribuem valores e significados, explorando a identidade do Lugar de forma análoga a memória que constrói significados.

O patrimônio em particular nas suas representações materiais fornece não apenas uma âncora física ou um sentido geográfico de pertencimento, mas também nos permite negociar um senso de lugar social ou identidade de classe e comunidade, ainda um lugar cultural ou um sentimento de pertença. (SMITH, 2006, p. 75, tradução nossa)⁴⁷

Smith (2006) entende o patrimônio cultural como uma ferramenta social utilizada para justificar as identidades dos grupos, para quem o conceito de Lugar⁴⁸ desempenharia um papel importante na idealização do pertencimento (**poder do lugar**), sendo utilizado pelas pessoas para legitimarem os discursos de patrimônio. (SMITH, 2006)

Quanto maior a escala geográfica de um Lugar, mais difícil pode ser a compreensão do senso de pertencimento e a experiência do indivíduo que ali vive devido à falta de intimidade com a totalidade – e a imensidão -, espacial ou como Ferreira (2000, p. 81), afirmou: “[...] compreender o lugar é, deste modo, compreender uma relação possível entre questões políticas e econômicas e teias de significações e vivências expressas localmente”.

⁴⁶ Nascida em Sydney, Austrália em 1962, ela atua principalmente na área do patrimônio cultural, é editora do *Jornal Internacional de Estudos do Patrimônio*. Coordenou inúmeros projetos com enfoque central na questão de memória e museologia, o seu enfoque de pesquisa se dá pela compreensão dos estudos patrimoniais como um segmento político e entende que o patrimônio vai além de um objeto ou local, mas se refere principalmente a um processo cultural. "Uses of heritage" - ainda não publicado para o português - é uma das suas várias contribuições acadêmicas para a compreensão das narrativas de patrimônio e figura como uma das principais referências teóricas desta dissertação. Fonte: <<https://researchers.anu.edu.au/researchers/smith-l>>

⁴⁷ *Heritage, particularly in its material representations, provides not only a physical anchor or geographical sense of belonging, but also allows us to negotiate a sense of social 'place' or class/community identity, and a cultural place or sense of belonging.* (SMITH, 2006, p. 75)

⁴⁸ Smith (2006, p. 75) explica que o estudo sobre o conceito de “Lugar” vem sendo amplamente discutido em decorrência dos debates sobre os processos de globalização e as discussões sobre “ambiente, cultura e desenvolvimento”, o que suscitou debates correlacionados nas áreas da geografia e da antropologia, para apenas mais recentemente ser incorporado aos debates em áreas do patrimônio cultural e políticas e práticas de gestão e conservação.

De acordo com Smith (2006) o termo “sítio” que é utilizado freqüentemente no vocabulário do patrimônio cultural não seria o mais adequado, pois o mesmo induz a uma leitura unicamente material e locacional sobre esses espaços de patrimônio. Por isso o termo Lugar seria um substituto mais adequado por incorporar os valores intangíveis que estão atribuídos aos espaços, edifícios e paisagens⁴⁹.

[...] “sítio” é um termo relativamente restritivo e tende a invocar uma sensação de local e localidades arquitetônicas ou de construções famosas, principalmente de valor arqueológico ou de outra natureza científica e estética. Por outro lado, a ideia de “lugar” permite uma sensação mais fluída dos limites físicos, enquanto protagonistas e também incorpora uma sensação de que o patrimônio tem vínculo direto com a construção da identidade de forma que o “sítio”, com seu precedente muitas vezes implícito arqueológico ou arquitetônico, não o faz. (SMITH, 2006, p. 76, tradução nossa)⁵⁰

Pensar o patrimônio como Lugar representa para Smith (2006) a própria percepção espacial do homem no presente, pois contribui para manter a manutenção da identidade e senso de pertença sobre aquela materialidade – principalmente em grupos específicos -, garantindo que suas lembranças sobre os usos e experiências que viveram ali continuem presentes.

Isto é o que a autora chamou de “respostas emocionais” em referência a Bender⁵¹ (2002) e que se refere à forma como os espaços são interpretados em contextos de locais patrimonializados por grupos que o analisam sob a perspectiva da paixão deles por determinados locais.

O Lugar então seria como um espaço ao qual atribuímos significados ao longo de nossa permanência. Dependendo da pessoa ou das coisas que ali habitam nós podemos alterar o seu significado – para perda ou ressignificação– ele representa um espaço que reúne as lembranças de vida das pessoas, suas trajetórias e histórias pessoais.

As conferências de Atenas sobre a conservação dos monumentos de arte e de história e a de Veneza sobre a conservação dos monumentos e dos sítios de Veneza ocorridas respectivamente em 1931/1933 e 1964 apresentam importantes considerações quanto à definição e conservação desses espaços de patrimônio, além de difundirem a visão europeia

⁴⁹Para Smith (2006), o Lugar não representa o espaço homogeneamente, como também não se refere ao ideal de grupos, ele é uma parte de várias outras, onde cada grupo, cada bairro, município ou cidade possuem seus próprios lugares, isso ultrapassa qualquer sentido regional.

⁵⁰ This shift is a recognition that ‘site’ is a relatively restrictive term and tends to invoke a sense of welldefined archaeologically- or architecturally-mapped locations and locales, primarily of archaeological/architectural or other scientific/aesthetic value. Conversely, the idea of ‘place’ allows for a more fluid sense of physical boundaries, while, more importantly, also incorporates a sense that heritage has direct linkage to the construction of identity in a way that ‘site’, with its often implied preceding ‘archaeological’ or ‘architectural’ descriptor, does not. (SMITH, 2006, p. 76)

⁵¹ Bender, B. ‘Time and landscape’, *Current Anthropology*, 43(5): 103–112.

sobre a conservação e o significado dos monumentos como um “senso comum” internacional (SMITH, 2006).

Para Smith (2006) a utilização dessas cartas nos processos de entendimento dos valores culturais de um sítio nos dá um entendimento sobre como essas convenções internacionais de certa maneira legitimam o DAP entre as instituições locais de patrimônio, pois são elas que muitas vezes definem o que são esses bens e como devem ser gerenciados ou utilizados pelos grupos e gestores locais.

A conferência de 1931 é considerada como o primeiro evento dessa natureza e ampliou internacionalmente essas discussões, reunindo um extenso e multidisciplinar grupo de especialistas para discorrerem sobre o conceito de monumentos a partir de seis grandes temas⁵².

III – A valorização dos monumentos;

A conferência recomenda respeitar, na construção dos edifícios, o caráter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cuja proximidade deve ser objeto de cuidados especiais. [...] Recomenda-se, sobretudo, a supressão de toda publicidade, de toda presença abusiva de postes ou fios telegráficos, de toda indústria ruidosa, mesmo de altas chaminés, na vizinhança ou na proximidade dos monumentos, de arte ou de história. (CURY, 2004, p. 11)

A publicação dessa carta marcou um momento emblemático para a historiografia do patrimônio histórico no mundo por apresentar uma visão de que as discussões sobre aquelas problemáticas envolvendo os monumentos e sua preservação tinha um alcance internacional. A partir daí prevaleceram as terminologias “Monumento de arte e de história” e “Patrimônio Artístico”. (CHOAY, 2011)

No que se refere à importância de sua difusão em relação aos espaços e seus respectivos sentidos, houve a reafirmação do conceito de “patrimônio urbano” que havia sido teorizado pelo arquiteto Gustavo Giovannoni em 1913. O termo, segundo Choay (2011) pede

[...] a solidariedade do monumento de arte e de história com seu contexto edificado, o primeiro encontrando-se assim integrado na vida contemporânea e na prática do ordenamento territorial. Trata-se aqui de uma inovação ainda mais fundamental que a do primeiro ponto. Mas, no lugar de ser assumida em alto e bom tom, ela é quase ocultada. (CHOAY, 2011, p. 158)

De acordo com Choay (2011) a Carta de Atenas publicada em 1933 assumiu uma postura clara sobre a preservação dos monumentos que direcionava o interesse à “comunidade dos povos” que deveriam contar com a colaboração internacional e aquela formada pelos

⁵² Entre os quais destaco o tópico 01, que era voltado ao debate sobre as legislações específicas de cada país para garantir a preservação dos seus patrimônios – aqui tratados como “monumentos de arte e história”; e também o tópico 04, que traz discussões que remetem a uma ideia que antecedeu o conceito de área de entorno visto no Art. 18 do Decreto-Lei nº 25 de 1937, chamado aqui de “Envolvimento dos monumentos e proteção dos seus arredores”. (CHOAY, 2011, p. 156)

técnicos e os poderes públicos locais para garantir sua conservação. Além disso, demonstra uma compreensão da cidade não apenas como um conjunto de conceitos econômicos, sociais e político inserido dentro de valores puramente locais, mas como um espaço em que a vida se desenvolve conciliando os valores coletivos e individuais. (CIAM, 1933, p. 2)

Isolado, o homem sente-se desarmado; por isso liga-se espontaneamente a um grupo. Entregue somente a suas forças, ele nada construiria além de sua choça e levaria, na insegurança uma vida submetida a perigos e a fadigas agravados por todas as angústias da solidão. Incorporado ao grupo, ele sente pesar sobre si o contrangimento de disciplinas inevitáveis, mas, em troca, fica protegido em certa medida contra a violência, a doença, a fome: pode aspirar a melhorar sua moradia e satisfazer também sua profunda necessidade de vida social. Transformando em elemento constitutivo de uma sociedade que o mantém, ele colabora direta ou indiretamente nas mil atividades que asseguram sua vida física e desenvolvem sua vida espiritual. (CURY, 2004, p. 22)

Dando prosseguimento às indagações feitas pela Carta de Atenas na assembléia do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1933, o texto resultante dos trabalhos durante a Conferência de Veneza em maio de 1964 continuou pontuando por uma visão internacional algumas questões pertinentes ao patrimônio.

Ela trouxe entre os seus artigos questões interessantes, como uma definição fundamentada na obra de Giovannoni que define “monumento histórico” como aquilo representado por toda “[...] criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico” (CURY, 2004, p. 92). Aqui vemos as primeiras noções de patrimônio não mais apenas como bens isolados, mas como um conjunto de construções dentro de um núcleo de ocupação humana organizado, um espaço de socialização.

A partir dessa carta temos o marco simbólico do que Choay (2001, p. 125) chamou de “[...] o início dos trabalhos teóricos relativos à proteção dos monumentos históricos”, como também a ideia de que a conservação e restauro desses patrimônios serviriam não apenas para garantir sua materialidade como também o seu “testemunho histórico” (CURY, 2004, p. 92).

Escrita originalmente em 1979 pelo *International Council on Monuments and Sites* (ICOMOS) na cidade de Burra, Austrália do Sul, a Carta de Burra recebeu duas revisões⁵³, sendo a de 1999 aquela que é considerada como a versão adotada e que vem subsidiando reflexões e pesquisas pelos profissionais que atuam na área da conservação do patrimônio cultural, servindo como o principal direcionamento para as práticas de preservação dos

⁵³ A Carta de Burra foi criada em 19 de abril de 1979, sendo revisada em 23 de fevereiro de 1981 e em 26 de novembro de 1999.

patrimônios no contexto australiano, que segundo Smith (2006) se desenvolveu de maneira tardia em relação ao restante do mundo.

Este documento procedeu à emblemática Carta de Veneza de 1964 e apresenta uma ênfase interessante para os “aspectos menos tangíveis” ligados ao sítio⁵⁴, a Carta de Burra sugere também que as pessoas que habitam esses locais se envolvam nos processos de decisão, reconhecimento e patrimonialização dos espaços, além de propor uma reflexão no contexto local⁵⁵ quanto aos debates sobre o multiculturalismo e a herança indígena, resultando em diretrizes normativas que instituem “linhas de orientação” para a conservação e gestão do patrimônio cultural.⁵⁶ (SMITH, 2006, ICOMOS, 1999)

A carta conta com alguns documentos complementares que visam orientar quanto a sua aplicação. Um deles se refere especificamente ao “Significado Cultural”⁵⁷ - *Practice Note: Understanding and assessing cultural significance* -, essas notas práticas apresentam um conjunto de diretrizes destinadas segundo o documento “para todos os profissionais, especialmente para os novos usuários da Carta de Burra”⁵⁸ (ICOMOS, 2013, p. 1)

A aplicação da carta se dá a todos os sítios que possuam um chamado **Significado Cultural**, com o intuito de que os mesmos sejam conservados para as futuras gerações ou, como explica o documento, a Carta de Burra deve permitir que ao intervir no sítio se faça “[...] tão pouco quanto seja necessário para cuidar do sítio e torná-lo utilizável, mas, por outro lado, alterar tão pouco quanto seja possível para que o seu significado cultural fique retido” (ICOMOS, 1999, p. 4)

⁵⁴ Quanto a “Sítio”, a Carta de Burra entende o mesmo como um “[...] lugar, área, terreno, paisagem, edifício e outras obras, grupo de edifícios ou de outras obras, e pode incluir componentes, conteúdos, espaços e vistas” (ICOMOS, 1999, p. 5) O artigo 1.1 ainda acrescenta que este conceito deve ser visto de maneira ampla, incluindo também elementos pertinentes ao patrimônio natural (árvores, jardins e parques), “lugares industriais” e aqueles em que aconteceram eventos históricos marcantes.

⁵⁵ Smith (2006, p. 24) explica que apesar de a Carta de Burra surgir para suprir as demandas quanto a gestão e preservação do patrimônio australiano, ela apresenta critérios e discussões louváveis para o estabelecimento de um padrão universal de bons princípios e práticas contemporâneas de atuação junto ao patrimônio cultural.

⁵⁶ Dentre os tópicos encontrados no documento ficam os destaques para o artigo 15, que discorre sobre autorizarem alterações no sítio com o intuito de restituir seu “significado cultural” previamente identificado, “Quando forem consideradas alterações, deve ser explorada uma gama de opções para se procurar aquela que minimiza a redução do significado cultural” (ICOMOS, 1999, p. 12) e o artigo 22 sobre “Obra nova”, em que se discorre sobre as novas construções nessas áreas, que são perfeitamente passíveis de execução desde que a mesma não “desvirtue a sua interpretação e apreciação” e não apele para o falso histórico: “A obra nova pode ser agradável se a sua implantação, volume, forma, escala, caráter, cor, textura e materiais forem semelhantes aos da fábrica existente, mas devem ser evitadas as imitações” (ICOMOS, 1999, p. 14)

⁵⁷ A Carta de Burra faz uso do termo para se referir aos lugares que guardam um conjunto de valores atribuídos, diferindo, por exemplo, de elementos físicos e/ou naturais, como é o caso do patrimônio natural, em que o documento menciona a “Carta Australiana do Patrimônio Natural”, de 2002 como aquela destinada a referenciar os valores relacionados aos aspectos naturais e culturais. (ICOMOS, 2013, p. 2)

⁵⁸ “The Practice Note is for all practitioners, with a particular relevance for those new to applying the Burra Charter.” (ICOMOS, 2013, p. 1)

A carta define Significado Cultural em seu artigo 1.2:

[...] valor estético, histórico, científico, social ou espiritual para as gerações passadas, atual ou futura. [...] Os sítios podem ter variações de valor para indivíduos ou grupos diferentes.

A expressão significado cultural é sinônima de significado patrimonial e de valor cultural. O significado cultural pode alterar-se em consequência da continuidade da história do sítio. A compreensão do significado cultural pode alterar-se em consequência de novas informações. (ICOMOS, 1999, p. 5. Grifos nossos)

Assim vemos que a atribuição de um significado cultural para os sítios respeitam a ideia de que esses espaços podem ser lidos como lugares e se propõe a reconhecer todos os valores e significados culturais que ali existem, sendo interpretados e re-significados de diferentes maneiras pelas pessoas que o utilizam. Na carta, reconhece-se também que esse significado estará sujeito a modificações de acordo com novos valores atribuídos ao longo do tempo, e que o seu processo de avaliação deve incluir os valores tangíveis e intangíveis. (ICOMOS, 2013)

De acordo com as suas *Practice Notes*, o conceito de valor atribuído aos lugares se refere a uma rede de sentidos inter-relacionados e que se completam, sendo estabelecidas cinco definições principais desses valores: Estético, Histórico, Científico, Social e Espiritual. É interessante observar que o valor estético a que a carta se refere está relacionado aos princípios de interpretação fenomenológicas dos espaços, pois se refere:

“[...] à experiência sensorial e perceptiva de um lugar – isto é, como nós reagimos aos aspectos visuais e não visuais, tais como sons, cheiros e outros fatores que tenham um forte impacto sobre pensamentos, sentimentos e atitudes humanas. (ICOMOS, 2013, p. 3, tradução nossa)⁵⁹

Esta definição de valor aciona questões que se relacionam diretamente com os processos de leitura e interpretação de um sítio urbano, dialogando com algumas discussões que aproximamos questões postas por Lynch (1997), ao apresentar preceitos de composição formal e material dos espaços (cores, texturas, massas, detalhes, aromas, sons), presença de marcos visual e pontos específicos que causam sentimentos ou lembranças, paisagens inspiradores, manifestações estilística ou singular de “realização criativa ou técnica”, que juntos representam a composição do sítio. (ICOMOS, 2013, p. 3).

O “valor espiritual” evoca os sentidos intangíveis e místicos que são atribuídos aos lugares, conferindo-lhe uma “identidade espiritual” através das práticas tradicionais e

⁵⁹ refers to the sensory and perceptual experience of a place—that is, how we respond to visual and non-visual aspects such as sounds, smells and other factors having a strong impact on human thoughts, feelings and attitudes. Aesthetic qualities may include the concept of beauty and formal aesthetic ideals. Expressions of aesthetics are culturally influenced. (ICOMOS, 2013, p. 3)

manifestações dos grupos no sítio e que podem inspirar “[...] respostas fortes, emocionais ou metafísicas nas pessoas, expandindo sua compreensão sobre o lugar, propósito e obrigações no mundo”. (ICOMOS, 2013, p. 4)

Entre as indagações presentes nesse tópico uma chama a atenção: “O lugar contribui para a identidade espiritual ou o sistema de crenças de um grupo cultural?” (ICOMOS, 2013, p. 4, grifo nosso), o que reforça as reflexões sobre como esses lugares incentivam e viabilizam – como um suporte -, os usos e de como ambos funcionam como patrimônio.

Ainda sobre as definições presentes na Carta de Burra vemos no tópico 1.11 uma tentativa de preservação das manifestações intangíveis que coexistem com a materialidade desses locais, ao atribuir o conceito de “uso compatível” para controlar as formas de apropriação desses patrimônios, garantindo um “impacto mínimo sobre o significado cultural” do sítio (ICOMOS, 1999, p. 6)⁶⁰.

Ao tratar de significado cultural como um conceito que reforça o caráter intangível dos sítios, abarcando valores sociais e espirituais inerentes desses espaços, a carta reforça a ideia de um plano de conservação que envolva não apenas as construções e elementos físicos de um sítio, pois a materialidade sendo preservada contribui com a manifestação do imaterial que ali incide, desde que os seus valores e grupos envolvidos sejam respeitados.⁶¹

Em diálogo com a ideia de “identidade espiritual” ou mesmo de significados culturais dos sítios, vistos na Carta de Burra, citamos outra importante carta patrimonial derivada da 16ª Assembléia Geral do Icomos no Canadá, ocorrida entre setembro e outubro de 2008, é a *Declaração de Québec: sobre a preservação do “*Spiritu Loci*”* - conceito que remete ao entendimento simbólico e fenomenológico capaz de determinar o caráter e a essência dos espaços - e que vimos sendo trabalhado nas obras de Norberg-Schulz (1968, 2008) e Pallasmaa (2008)⁶².

Durante a reunião os participantes se comprometeram a investirem na preservação do chamado *Spiritu loci* - espírito do Lugar⁶³, em tradução literal -, ao investirem na proteção do

⁶⁰ Outro tema interessante visto na carta sobre a preservação dos sítios pode ser conferido no tópico 1.12 apresenta a ideia de “envolvente”⁶⁰, como a área envoltória de um sítio, a qual pode incluir a sua proteção visual (ICOMOS, 1999), que se assemelha ao conceito de área de entorno empregado no caso brasileiro pelo IPHAN em seus tombamentos.

⁶¹ A Carta de Burra também prevê em seu artigo 14 a “coexistência de valores culturais”, onde temos o entendimento de que é preciso reconhecer esses valores ao analisar os sítios, principalmente aqueles que tenham sido considerados como “em conflito” e que representam ideologias importantes para o “grupo cultural”, como crenças políticas, religiosas, espirituais e morais. (ICOMOS, 1999, p. 11)

⁶² É interessante notar também que na carta canadense, o Icomos (2008) explica que o espírito do Lugar não é algo único, podendo existir diferentes espíritos de acordo com o grupo local, ele é algo efêmero e que varia de cultura para cultura e se transforma ao longo do tempo e de acordo com as memórias das pessoas.

⁶³ Iremos adotar a palavra traduzida daqui para frente.

patrimônio tangível e intangível e cujo objetivo final seria o de implementar de forma global o desenvolvimento sustentável social. (ICOMOS, 2008). De acordo com a Declaração de Québec, os elementos que definem o "espírito do Lugar" são:

[...] elementos tangíveis (edifícios, sítios, paisagens, rotas, objetos) e intangíveis (memórias, narrativas, documentos escritos, rituais, festivais, conhecimento tradicional, valores, texturas, cores, odores, etc.) isto é, os elementos físicos e espirituais que dão sentido, emoção e mistério ao lugar. (ICOMOS, 2008, p. 2)

A citação mostra que houve um avanço em relação à rede de sentidos vista nas *Practices Notes* da carta australiana, onde se buscou distinguir e elencar elementos materiais e imateriais dos locais, ao mesmo tempo em que reconhece que tal alegoria espiritual envolve ambos e não apenas o caráter intangível dos sítios. Ou como se afirma na própria Declaração de Québec: “Em vez de separar o espírito do lugar, o intangível do tangível e considerá-los como antagônicos entre si, investigamos as muitas maneiras dos dois interagirem e se construírem mutuamente.” (ICOMOS, 2008, p. 2)

O que mais chama a atenção na Carta de Burra para fins desta dissertação é a ênfase dada para a participação social nos processos de patrimonialização (ou reconhecimento), o artigo 12 explica que:

A conservação, a interpretação e a gestão de um sítio devem prever a participação das pessoas para quem esse sítio tem associações e significados especiais, ou que têm responsabilidades sociais, espirituais ou outras responsabilidades culturais para com esse sítio. (ICOMOS, 1999, p. 11)

Segundo a carta, qualquer tipo de obra executada nesses sítios deve acontecer mediante a realização de estudos que visem compreender – ou evidenciar -, o seu significado cultural específico, um processo que deve incluir tanto a análise da sua materialidade edificada como também documentos históricos e fontes orais. (ICOMOS, 1999, p. 15)

Isto se refere ao primeiro processo de aplicação da Carta de Burra, definido por “compreender o significado” e que inclui a sua identificação e associações (Resguardar o sítio e torná-lo seguro), a coleta de informações suficientes para compreendê-lo (Fontes documental, oral e física), avaliação do seu significado, preparo de uma declaração de significado e a identificação das obrigações decorrentes deste significado.⁶⁴

Deve ser dada oportunidade aos grupos e às pessoas que tenham associações com um sítio, bem como às que estão envolvidas na sua gestão, para contribuírem e participarem na compreensão do significado cultural desse sítio. Quando for

⁶⁴ Para saber mais sobre o processo completo referente a Carta de Burra, ver o esquema presente na página 18 do documento ICOMOS. A carta de Burra. 1999. Traduzido por António de Borja Araújo, Eng.º Civil I.S.T.. Disponível em: <<https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>>. Acesso em: 07 out. 2017. Em que são especificados também os métodos de desenvolvimento dessa política e sua respectiva gestão.

apropriado, eles também devem ter a oportunidade de participar na sua conservação e gestão. (ICOMOS, 1999, p. 15)

Neste trecho temos a noção de participação social na gestão desses patrimônios, evidenciado principalmente pela atribuição dada a essas pessoas como aqueles que seriam os mais recomendados para identificarem o “significado cultural desse sítio”, dando a oportunidade para que contribuam também com nos processos de conservação.

Os estudos sobre o local e a respectiva avaliação dos seus valores podem definir o grau de importância de um Lugar, o que irá auxiliar os gestores durante tomadas de decisão quanto a ações e intervenções no sítio que possam gerar atritos quanto aos seus significados, como afirmou lê: “Compreender e avaliar o seu significado cultural são as duas primeiras etapas da Carta de Burra. Estabelecer significado cultural é um passo essencial no desenvolvimento da melhor política para esse lugar”⁶⁵ (ICOMOS, 2013, p. 1)

A carta ainda oferece possibilidades para a ampliação dos sentidos da patrimonialização, pois, entendemos que mesmo um Lugar que não tenha sido "listado" aos moldes dos discursos autorizados de patrimônio ainda sim pode ser visto como "[...] um local de importância cultural e um processo de avaliação de significados pode ser justificado”⁶⁶ (ICOMOS, 2013, p. 5, tradução nossa)

1.3 Os patrimônios como Lugares: os nós nas narrativas patrimoniais

Cada pessoa atribui características únicas aos Lugares que reconhecem e suas diferenças se dão através dos episódios culturais e históricos específicos de cada um, conforme vimos em Tuan (2013) e Casey (1996).

Tais experiências “[...] ajudam a unir grupos e comunidades não só através de memórias e identidades compartilhadas, mas também através de experiências mútuas: lugares como vozes são locais e múltiplos” (SMITH, 2006, p. 77, tradução nossa)

Ainda segundo a autora os processos de gestão e conservação do patrimônio cultural possibilitam a identificação do conceito de Lugar em seus “contextos culturais e físicos”, o que segundo ela se caracteriza como uma problemática na prática de identificação do Lugar como patrimônio cultural por limitar a classificação – e o reconhecimento -, desses bens em

⁶⁵ Understanding a place and assessing its cultural significance are the first two steps in the Burra Charter Process. Establishing cultural significance is an essential step in developing the best policy for that place. (ICOMOS, 2013, p. 1)

⁶⁶ A place that is not listed on a statutory or non-statutory heritage list may still be a place of cultural significance, and a significance assessment process may be warranted. (ICOMOS, 2013, p. 5)

decorrência do que ela chama de “Discurso Autorizado de Patrimônio” (DAP), pois acaba restringindo a interpretação do caráter fluído e mutável do significado do patrimônio cultural entendido como Lugar, desconsiderando principalmente as experiências físicas e interações intangíveis das pessoas com aquele espaço. (SMITH, 2006, p. 79)

Um exemplo de apropriação do conceito de Lugar em uso nos processos de patrimonialização - apesar de estar deslocado do significado simbólico que o conceito representa -, pode ser visto em um tombamento de valor histórico feito pelo SE/MS.

Referente ao tombamento de um cemitério militar em Mato Grosso do Sul, conhecido popularmente como “Cemitério dos Heróis”⁶⁷ (Fig. 2 e 3), mas que foi definido no tombamento como “Lugar em que estiveram sepultados o Guia Lopes, o Coronel Camisão e o Tenente Coronel Juvêncio”. O local se tornou ponto de peregrinação dos militares Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense, que anualmente relembram e encenam alguns dos acontecimentos relacionados a Guerra da Tríplice Aliança⁶⁸, pois ali estão os túmulos em que um dia estiveram depositados os restos mortais de alguns indivíduos ilustres que participaram daquele combate⁶⁹.

Figura 2 Vista do cemitério com as demarcações das covas dos soldados não identificados

Figura 3 Túmulos de tijolos caídos



Fonte: Foto do autor (2015)

Apesar de o nome dado ao tombamento deste sítio trazer a palavra Lugar por um sentido puramente locacional - o que se explica pelo fato de que o processo aberto em 1955 é

⁶⁷Processo de tombamento nº 533 de 1955, o deferimento do mesmo ocorreu apenas em 2002, durante a 34ª reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.

⁶⁸No local são realizadas pelo Exército todos os anos autos com representações e cerimoniais que rememoram o episódio da Retirada da Laguna, contando com a presença de militares e civis. A manutenção do sítio é realizada por grupos locais, representados principalmente pelos militares do aquartanamento militar do município de Jardim, que se encarregam da limpeza e da realização de pequenas obras no local, garantindo a sua conservação física.

⁶⁹Os restos mortais desses heróis de guerra foram transladados para o Monumento da Praça General Tibúrcio na Praia Vermelha, Rio de Janeiro, entretanto, acredita-se que ainda existam no local os corpos de inúmeros soldados não identificados.

anterior ao desenvolvimento das discussões sobre o conceito de Lugar na geografia humana -, o que não impediu que o espaço fosse interpretado através de um olhar simbólico, como reconheceu o Conselheiro Arno Wehling durante a 34ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural, ao afirmar que “no momento em que estamos tombando bens imateriais, intangíveis, esse sítio em Jardim⁷⁰ é um local impregnado de simbologia”⁷¹. Vemos aqui uma afirmação que associa valores simbólicos a um sítio tombado por valores históricos, sendo reconhecido como um patrimônio cultural, mas também como um local ao qual se atribuíram valores simbólicos além dos aspectos tangíveis.

Nas práticas institucionais do IPHAN vemos isso refletido institucionalmente de duas maneiras, juridicamente a partir da criação do “Livro dos Lugares” como prática de Registro de bens imateriais, e através do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC), onde existe um claro reconhecimento do caráter interdisciplinar da prática de atribuição de sentidos e valores aos Lugares.

A temática dos lugares se constitui como ponto de interseção entre reflexões desenvolvidas por várias disciplinas acadêmicas e envolve particularmente a arquitetura e a antropologia. Por esse motivo, a identificação de lugares focais pode ser o ponto de partida mais produtivo para uma tentativa de integrar os resultados dos dois tipos de inventários que agora o IPHAN passa a produzir [...] (IPHAN, 2000, p. 32)

Como uma nova atribuição do IPHAN sobre a memória, a preservação e a própria noção do patrimônio (CHUVA, 2012) no âmbito do Decreto nº 3.551⁷², que institui o registro de bens culturais de natureza imaterial, onde vemos logo no Art. 1º a apresentação do Livro dos Lugares, aqui se referindo como o local “[...] onde serão inscritos mercados, feiras, santuários, praças e demais espaços onde se concentram e reproduzem práticas culturais coletivas” (2011, Grifos nossos). Neste trecho vemos uma nítida referência ao entendimento do conceito de Lugar intimamente ligado aos significados e a coletividade presentes nesses espaços.

O Livro dos Lugares foi criado pela arquiteta Márcia Sant’Anna e possibilitava uma articulação das dimensões tangíveis e intangíveis dos patrimônios culturais, o que segundo

⁷⁰ Município em que está localizado o “Cemitério dos Heróis”.

⁷¹ IPHAN. Ata da 34ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural. 2002. Carlos Henrique Heck (Presidente do IPHAN), Angela Gutierrez, Arno Wehling, Augusto Carlos da Silva Telles, Luíz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Marcos Vinícios Vilaça, Nestor Goulart Reis Filho, Paulo Bertran Wirth Chaibub, Pedro Ignacio Schmitz, Synésio Scofano Fernandes (Conselheiros). Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/atas/2002__02__34a_reuniao_ordinria__16_de_maior.pdf> . Acesso em: 17 nov. 2017.

⁷² Decreto nº 3.551, de 4 de agosto de 2000, que Institui o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial que constituem patrimônio cultural brasileiro, cria o Programa Nacional do Patrimônio Imaterial e dá outras providências.

Ribeiro (2011, p. 265) acabava explicitando que “[...] a ideia de lugar nas políticas de patrimônio tem sido capturada para se pensar o patrimônio imaterial e a espacialidade deste”.

Um pensamento em total acordo com a visão do antropólogo Antonio Augusto Arantes Neto⁷³ que sempre defendeu a inclusão do conceito de Lugar nas políticas de salvaguarda do patrimônio imaterial. (MORAIS; RAMASSOTE; ARANTES NETO, 2015)

Algumas das primeiras ampliações de um sentido estritamente material de patrimônio no Brasil se deram segundo Sant’Anna (2009) através de figuras ilustres como Mário de Andrade e o seu conceito “revolucionário e visionário de patrimônio” apresentado na década de 1930 para o então Serviço do Patrimônio Artístico Nacional (SPHAN), que compreendia a incorporação da “Categoria das artes arqueológica e ameríndia”⁷⁴ e Aloísio Magalhães com sua vivência junto ao Centro Nacional de Referência Cultural (CNRC) e na Fundação Nacional Pró-Memória.

O manual de aplicação do INRC dos anos 2000 apresenta a ficha F50 – Ficha de identificação de Lugares como um conjunto de tópicos que deve permitir a identificação das chamadas “atividades formadoras do lugar”, aquelas tidas como “[...] próprias deles (isto é, vinculadas à produção de sua singularidade)” (IPHAN, 2000, p. 32) O documento ainda sugere que seja realizado um mapeamento das apropriações práticas e simbólicas do espaço, além da compreensão sobre sua evolução histórica e modos de ocupação e uso, fazendo menções também aos elementos tangíveis quando se refere aos monumentos e “marcas vernáculas na sua forma material” (IPHAN, 2000, p. 32) para se referir aos tópicos principais que não devem ser ignorados no processo de inventários dos Lugares.

O conceito de Lugar no âmbito dos processos de identificação do patrimônio imaterial permite uma visão estratégica quanto à articulação das práticas sociais e suas relações com os espaços. Arantes Neto defende que o conceito permite enfatizar o “[...] valor social ou simbólico das edificações entre as referências culturais a serem inventariadas em

⁷³ Um dos principais nomes envolvidos na criação e desenvolvimento do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC), tendo coordenado em 1999 uma equipe de pesquisadores que deu início a elaboração de um instrumento de pesquisa e gestão que pudesse subsidiar informações sistematizadas e comparáveis para a promoção de políticas públicas. (MORAIS; RAMASSOTE; ARANTES NETO, 2015) Dentre os objetivos previstos com o INRC incluem-se pensá-lo como um instrumento de pesquisa que busca dar conta dos processos de produção desses patrimônios culturais, seus valores e modos de produção e reprodução, “Operando com o conceito de referência cultural, o INRC supera a falsa dicotomia entre patrimônio material e imaterial, tornando-os como faces de uma mesma moeda: a do patrimônio cultural”. (SANT’ANNA, 2009, p. 56) Cavalcanti Neto (2017, p. 67) nos conta que “[...] foi criado um Grupo de Trabalho interdepartamental para aprimorar o INRC, entendemos ser pertinente incluir o Patrimônio Ferroviário nessa discussão, e verificar a possibilidade de ser utilizar essa metodologia no processo de seleção dos bens da Lista”. De acordo com a Lei 11.483/2007.

⁷⁴ Onde se incluíam não apenas artefatos como também elementos de paisagens e folclore, vocabulários, cantos, lendas, culinária, música entre outras manifestações da cultura popular. Entretanto essa visão não foi incorporada em termos legais ao Decreto-Lei de 1937. (SANT’ANNA, 2009, p. 54)

levantamentos sobre patrimônio cultural intangível” (MORAIS, RAMASSOTE E ARANTES NETO, p. 233-234).

Entre os antropólogos que estudam patrimônio cultural, destaco os estudos de uma autora que vem contribuindo sobremaneira com as discussões sobre novas conceituações para o tema, Izabela Tamaso (2015)⁷⁵. Guiada pela leitura de Clifford Geertz⁷⁶, essa autora discute os sistemas referentes aos patrimônios como algo que não necessariamente estaria ligado a um sentido cultural⁷⁷, classificando esse conceito forjado dentro dos DAP mais como “símbolos da cultura” ou como “formas simbólicas selecionadas”. Para a autora, eles são “[...] meta-simbólicos à medida que, sendo selecionados como patrimônios, eles simbolizam o padrão de significados e concepções herdadas” (TAMASO, 2015, p. 158)

Para Tamaso (2015), o patrimônio cultural se constitui por sistemas culturais relacionados a outros sistemas, entre os quais ela lista: “[...] artístico, estético, religioso, do sendo comum, político, de parentesco” (TAMASO, 2015, p. 159), sendo variável sua articulação com outros sistemas e entre “sistemas patrimoniais”.

Em se tratando de um sistema patrimonial, podemos classificá-lo segundo Tamaso (2015) em duas instâncias: o Sistema Patrimonial Oficial (SPO) e o Sistema Patrimonial Local (SPC) enquanto o primeiro se refere ao modo institucionalizado de se pensar a patrimonialização pelo viés do DAP, poder político, especialistas e técnicos (como os do IPHAN), o segundo se refere muito mais aos atores e suas relações diretas com os bens culturais, onde muitas vezes eles atuam como **guardiões das tradições**, o que não impede que esses agentes atuem entre vários sistemas.⁷⁸(TAMASO, 2015)

Sendo o sistema patrimonial parte de uma sistema maior, que é o sistema cultural, todos os elementos patrimoniais encontram-se distribuídos nos vários segmentos da cultura [...]A seleção e articulação que o sistema patrimonial processa em meio aos vários elementos do sistema cultural são de uma ordem especial e estão sempre relacionadas ao contexto no qual se criam, constroem, processam e transmitem valores patrimoniais, tanto por ação dos agentes oficiais do patrimônio (sistema patrimonial oficial e institucionalizado) quanto pelos agentes locais (sistema patrimonial tradicional); ambos em interação e interferência mútua. Como um todo integrado, o que não significa um todo harmonioso e nem em equilíbrio, os sistemas patrimoniais [...] são ao mesmo tempo um sistema de relações sociais, arranjos

⁷⁵TAMASO, Izabela. Os patrimônios como sistemas patrimoniais e culturais: notas etnográficas sobre o caso da cidade de Goiás. In. Revista Antropológicas. Ano 19, 26 (2): p. 156-185, 2015.

⁷⁶ GEERTZ, Clifford. 1989. A Interpretação das Culturas. Rio de Janeiro: LTC.

⁷⁷ A autora faz uso do conceito de cultura apresentado por Geertz segundo o qual: “um padrão de significados transmitido historicamente, incorporado em símbolos, um sistema de concepções herdadas expressas em formas simbólicas por meio das quais os homens comunicam, perpetuam e desenvolvem seu conhecimento e suas atividades em relação à vida” (TAMASO, 2015, p. 157)

⁷⁸ A autora inclusive considera essencial o que ela chama de intercâmbio entre os dois sistemas patrimoniais como uma forma de garantir a viabilidade e a continuidade das ações de preservação propostas. (TAMASO, 2015, p. 168)

econômicos, processos políticos, categorias culturais, normas, valores e ideias. (TAMASO, 2015, p. 166, Grifos meus)

Vemos que o processo de construção das narrativas sobre quem irá “gerenciar” o patrimônio cultural necessita de uma compreensão sobre os interesses e contextos sociais em que estão inseridos, para revelar suas intenções (ou pautas), entendendo que esses bens e manifestações patrimoniais fazem parte de uma dinâmica social, os “agentes locais” e os “especialistas” das Instituições nem sempre trabalham em harmonia, pois segundo Arantes Neto, esses interesses eventualmente divergem, sendo preciso uma postura sem deslumbre gratuito pelo objeto e que busque saber o necessário sobre determinada prática que justifique apoiar sua continuidade através do olhar baseado nos discursos oficiais. (MORAIS, RAMASSOTE E ARANTES NETO, 2015)

Durante o I Fórum Nacional do Patrimônio Cultural, em dezembro de 2009, no artigo que apresenta a proposta de criação das Redes de Proteção ao Patrimônio, a arquiteta Anna Eliza Finger expôs a correlação entre os conceitos de criação dessas redes no âmbito do patrimônio ferroviário, em um contexto institucional e social:

Consideramos, portanto, que o patrimônio cultural brasileiro deve ser considerado de maneira mais ampla e não pontual, a partir de uma abordagem sistêmica e relacionada com o território e a dinâmica sociocultural local, tanto em relação à sua proteção e gestão, quanto a promoção e divulgação.

Assim, desde 2006 tem-se buscado, no IPHAN, mudar a forma de tratamento dada a esses bens para, a partir de uma abordagem territorial, compreendê-los de forma relacionada com o espaço onde estão inseridos e com outros bens que complementem seu significado e ampliem seu valor. Partindo dessa ideia, foi desenvolvido o conceito do que chamamos “redes de patrimônio”. (FINGER, 2012, p. 254. Grifo nosso)

Vemos que Finger (2012) vai ao encontro de uma noção de espacialização e contextualização do patrimônio cultural, entendendo-o como parte de um território que engloba não apenas sua materialidade própria, mas seus significados, uma aproximação entre patrimônio, espaço(ou território) e Lugar.

Arantes (1984) nos conta que o processo de “defesa do passado” passa principalmente pela compreensão do Lugar e território, pois são eles as bases de desenvolvimento dessas ações sobre as quais os patrimônios se fundamentam, segundo o autor, existiria uma constante disputa dos grupos sociais pelos espaços, recursos naturais e pela melhor maneira de se “apropriarem simbólica e economicamente deles [dos patrimônios]” (ARANTES, p. 9)

Os grupos orientam suas atividades do presente com base nesses patrimônios como os lugares e práticas que repetem ao longo do tempo, preservando e transmitindo tradições que os tornam tão fortes quanto aquela materialidade que defendem (TAMASO, 2015,

SANT'ANNA, 2009), o que temos é uma noção de relevância da sua existência (patrimônio) nos processos sociais e culturais do cotidiano, independente de sua oficialização (DAP).

O entendimento de um grupo e suas atividades de toda natureza – sagrada ou profana, lazer ou trabalho -, vai ao encontro da definição de “sistemas culturais” por ser capaz de reunir suas manifestações tangíveis e intangíveis dentro de um contexto mais amplo que extrapola os limites de um sítio, objeto ou ações do grupo. (TAMASO, 2015)

Logo, temos uma aproximação da própria ideia de Lugar ao entendê-lo como a atribuição de significados culturais aos espaços e seus interlocutores, integrados aos seus modos de vida e sentidos íntimos e não como um conjunto de objetos físicos sem significado. (ARANTES, 1984, p. 9).

Para Tamaso (2015) A materialidade pode ser animada através das manifestações humanas e suas “[...] práticas e trocas simbólicas e materiais que neles [lugares] se dão” (TAMASO, 2015, p. 164), essa dicotomia entre o tangível e o intangível como itens imanentes é o que para a autora justifica pensar o patrimônio cultural como sistemas.

Enquanto para Sant’Anna (2009) a ideia de desassociar a materialidade em relação ao patrimônio foi um conceito que surgiu de práticas vistas em países asiáticos⁷⁹ assim como de países chamados de Terceiro Mundo, que seriam detentores de “criações populares anônimas” cuja importância estaria muito mais em seu conhecimento, práticas e técnicas ocultas em sua concepção do que propriamente em seu resultado formal. (SANT’ANNA, 2009, p. 51-52)

No mundo oriental, os objetos jamais foram vistos como os principais depositários da tradição cultural. A permanência no tempo das expressões materiais dessas tradições não é o aspecto mais importante, e sim o conhecimento necessário para reproduzi-las. Nesses países, em suma, mais relevante do que conservar um objeto como testemunho de um processo histórico e cultural passado é preservar e transmitir o saber que o produz, permitindo a vivência da tradição no presente. (SANT’ANNA, 2009, p. 52)

De alguma maneira o patrimônio carece de agentes locais, sejam eles especialistas ou guardiões (TAMASO, 2015) para que tenhamos uma ideia de gestão mais realista e eficiente que contemple todos os lados desses sistemas patrimoniais, o substrato material, as memórias, manifestações e ações que (in) dependem daquele contexto ou Lugar para sobreviver.

Este capítulo contou com o aporte teórico necessário para definirmos os conceitos de Lugar, o seu significado e valores, através de importantes cartas patrimoniais e do conceito de

⁷⁹ A autora explica que no mundo ocidental até o término da Segunda Guerra Mundial sempre prevaleceu a ideia do patrimônio associado exclusivamente a materialidade, enquanto a preservação permaneceu como uma prática formada de “[...] seleção, proteção, guarda e conservação dessas peças”, quando apenas então as práticas culturais começaram a ser vistas também como patrimônios sem a necessidade de um aporte material. (SANT’ANNA, 2009, p. 51)

pertencimento humano aos espaços que potencializam os lugares (Smith, 2006) e que segundo a autora funciona para as pessoas legitimarem os discursos de patrimônio, como também narrativas patrimoniais e a possibilidade de se pensar o patrimônio como sistemas culturais (TAMASO, 2015). Tais elementos irão fundamentar algumas análises que serão apresentadas adiante sobre os aspectos simbólicos e experienciais dos bens culturais ferroviários em Mato Grosso do Sul.

CAPÍTULO 2 – SOBRE O PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO: VALORES, AÇÕES E GESTÃO

Figura 4 Empedramento da linha férrea (trecho entre Miranda e Corumbá)



Fonte: Sem autor (1933), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Em menos de um século, o trilho libertador da indústria ganhou o mundo inteiro, apesar das resistências que a princípio levantou em numerosos países que não perceberam imediatamente o imenso alcance dos caminhos de ferro.

(Fernando de Azevedo, 1950)

A discussão sobre o que o conceito de patrimônio industrial carece de uma interpretação da modernidade nos campos sociais, históricos, arquitetônicos e urbanísticos na Inglaterra do século XVIII, berço da Revolução Industrial, responsável por marcar o início de um fenômeno histórico que desencadeou uma série de expressivas mudanças na humanidade, refletida até os dias atuais graças aos vestígios materiais que marcaram o ambiente em que vivemos (TICCIH, 2003, CHOAY, 2001).

Nesse sentido, partimos da noção que o patrimônio ferroviário é um tema relacionado intrinsecamente à industrialização, cujas origens no âmbito brasileiro vieram de uma ideia de incorporação do tema industrial dado principalmente nos anos 1970 com a mudança do pensamento institucional do IPHAN, quando se passaram a incorporar outros valores que não apenas aqueles artístico-estilísticos, mas uma reflexão sobre o valor do trabalho e sua relação com a sociedade.

A partir disso, aproximamos o debate das questões do patrimônio cultural ferroviário, primeiramente como uma leitura histórica, destacando alguns elementos da conceituação do termo patrimônio industrial e da arqueologia industrial (KÜHL, 2008, 1999, 1998, THIESEN, 2006) e seus sentidos sociais, como as mudanças na sociedade e nas paisagens urbanas através da ascensão da indústria a partir do século XVIII (CHOAY, 2001, BENEVOLO, 1999).

Neste capítulo, contextualizamos a visão atual sobre as políticas e instrumentos de preservação do patrimônio cultural ferroviário no Brasil, apresentando o panorama das práticas institucionais da atuação do IPHAN sobre o tombamento e valoração dos bens ferroviários. Recorro principalmente a duas importantes contribuições recentes, como o *Relatório - Patrimônio Ferroviário* (2017) produzido pelo ex-coordenador Técnico do Patrimônio Ferroviário do IPHAN⁸⁰ José Rodrigues Cavalcanti Neto e a dissertação de mestrado *O IPHAN e o patrimônio ferroviário: a Memória Ferroviária como instrumento de preservação*, do Lucas Neves Prochnow (2014).

2.1 Desafios e considerações sobre a conservação de um patrimônio industrial e ferroviário

O período da ascensão do ferro também ficou marcado pelo aumento populacional proporcional ao crescimento da produção e das indústrias, bem como pela mecanização dos

⁸⁰ Entre os anos de 2009 e 2014.

meios de produção que deveriam se adaptar às novas demandas da sociedade (BENEVOLO, 1999).

Aí reside a crítica de Choay (2001): no fato de que a chamada “era industrial” em busca dessa transição por um mundo modernizado acabou contribuindo com um processo paulatino de degradação do meio ambiente, o que a autora chamou também de um momento de “[...] ruptura em relação aos modelos tradicionais de produção” (CHOAY, 2001, p. 127). O trem, as construções fabris, as máquinas e demais símbolos da revolução industrial marcaram a consagração – e a ameaça - ao monumento histórico, o que levou ao processo de valorização da criação humana sobre os monumentos históricos e uma maior valorização da estética⁸¹.

De acordo com Choay (2011, p. 127), se tratou de uma “[...] ruptura em relação aos modelos tradicionais de produção”.

Quaisquer que tenham sido as datas, que variam de acordo com cada país, o corte da industrialização continuou sendo, durante toda essa fase, uma linha intransponível entre um antes, em que se encontra o monumento histórico isolado, e um depois, com o qual começa a modernidade. Em outras palavras, ela marca a fronteira que limita, a jusante, o campo temporal do conceito de monumento histórico – este pode, ao contrário, estender-se indefinidamente a montante, à medida que avançam os conhecimentos histórico e arqueológico. (CHOAY, 2001, p. 127)

O período da industrialização no contexto europeu, compreendido entre os anos de 1760-1830, veio com uma série de melhorias para o modo de vida nas cidades com relação à higiene, produção de alimentos e mobilidade urbana, facilitando o acesso de uma parcela maior da população aos produtos básicos como comida, sabão e roupas de algodão a preços mais acessíveis. (CHOAY, 2001, BENEVOLO, 1999)

No que se refere aos monumentos e às grandes construções do período, Benevolo (1999) nos conta que, antes da Revolução Industrial, as obras e a utilização de maquinário estavam relacionadas diretamente com os edifícios, ligando-se posteriormente com um “saber de especialistas”, onde o termo “Construção”⁸² passou a ser associado diretamente com a arquitetura.

Choay (2001) explica que aquele mundo que estava sendo industrializado parecia se distanciar do “fazer manual dos homens” e explica que ali residia a crítica da maioria dos

⁸¹ Segundo Choay (2001), com a revolução industrial houve um processo de difusão a níveis mundiais de algumas leis de proteção do monumento histórico (os tradicionais), como também trouxe à luz o restauro como disciplina integrada a história das artes.

⁸² Por “Construção”, nos referimos àquela arquitetura produzida ao final do século XVIII, de grandes proporções e que tenha utilizado predominantemente aspectos mecânicos em sua execução, podendo se referir aos edifícios públicos e privados, canais, infraestrutura urbana, entre outros. (BENEVOLO, 1999)

intelectuais da época que viam essa revolução de maneira antagônica à própria produção da arte e cultura, com um caráter excessivamente racionalista.

Ainda segundo Benevolo (1999), existiram três pontos transformadores da industrialização e que atingiram diretamente a disciplina arquitetônica. O primeiro sem dúvidas se refere à ampliação do repertório de técnicas construtivas, onde alguns materiais mais tradicionais como pedra, ladrilho e madeira começaram a ser trabalhados de uma maneira mais racional, permitindo também a inserção de novos materiais como o ferro, vidro e concreto.

Como segundo ponto, o campo da construção ganhou com a criação de novas escolas especializadas de arquitetura e um melhor nível técnico dos profissionais. Como resultado a construção civil pôde desenvolver a complexidade geométrica das obras e passou a realizar ensaios para testar a resistência desses novos materiais. (BENEVOLO, 1999)

E finalmente, o autor explica que, devido ao crescimento populacional, à densidade urbana ocasionada pelas constantes migrações e ao aumento de funções e cargos institucionais, a cidade passou a demandar por novos edifícios públicos, o que trouxe para a paisagem urbana uma série de obras cada vez maiores e com tipologias novas e especializadas, enquanto suas edificações fabris (e também armazéns, depósitos e portos) se firmavam com edifícios representativos daquela base da economia industrial. (BENEVOLO, 1999)

Choay (2001), apoiada em John Ruskin, explica que houve inclusive uma divisão no campo da construção, onde havia aquela chamada “tradicional”, baseada na essência simbólica e sagrada da vivência do homem (e que por ele era produzida) e a “moderna”, convencional e dita sem identidade, comumente atribuída à nova arquitetura pública feita com muito ferro e vidro. Por outro lado, Benevolo (1999) entende que essa chamada arquitetura industrial possui um significado distinto das demais construções do passado, pois sempre foram mais dinâmicas do que estáticas, repletas de outros valores e sentidos – muitas vezes, econômicos -, e que foram atribuídos aos sítios.

Alguns aspectos típicos da construção [industrial] desse tempo são apontados, por exemplo, a composição por repetição indevida de elementos iguais e a confusão entre a tipologia do edifício. Mas esses fatos são atribuídos a uma espécie de persistência metafísica, que transforma a observação da realidade em um mito literário; (BENEVOLO, 1999, p. 164-165⁸³)

⁸³ Se señalan algunos aspectos típicos de la construcción de aquel tiempo, por ejemplo, la composición por repetición indefinida de elementos iguales, y la confusión entre la tipología de la edificación. Pero a estos hechos se les atribuye una especie de persistencia metafísica, que transforma la observación de la realidad en un mito literario; (BENEVOLO, 1999, p. 164-165)

Figura 5 Os elementos da paisagem industrial, vistos por Pugin (1841)



Fonte: Disponível em (BENEVOLO, 1999, p. 162)

Segundo o ex-coordenador técnico do patrimônio ferroviário do IPHAN, Cyro Íllidio Corrêa de Oliveira Lyra (2016), o histórico do processo industrial brasileiro se deu a partir do decreto assinado por Dom João VI, no começo do Séc. XIX, em que o mesmo autorizou a abertura dos nossos portos para o comércio exterior, impulsionando entre outras coisas a vinda de maquinário e mão de obra especializada para o país. A partir daí, os processos de industrialização foram se expandindo aos mais diversos segmentos, como aquele ligado a produção cafeeira.

A partir de 1850, a expansão da lavoura cafeeira e a estabilização da economia brasileira impulsionaram as atividades industriais e a instalação de infra-estrutura. Em abril de 1852, Irineu Evangelista de Souza, futuro barão e, depois, visconde de Mauá, firmou contrato com o presidente da província do Rio de Janeiro para a construção da primeira estrada de ferro do Brasil. Dois anos depois, o imperador inaugurava o primeiro trecho, de 14 quilômetros, entre o porto da Estrela, no fundo da baía da Guanabara, e a estação de Frágoso, ao pé da serra dos Órgãos. (LYRA, 2016, p. 194, Grifo nosso)

Segundo Kühl (2008), o interesse social pelo patrimônio industrial teve início⁸⁴ a partir dos anos 1960, representado por uma manifestação pública que visava garantir que uma antiga estação ferroviária não fosse demolida em Londres⁸⁵. O período também marcou o começo do conceito da “arqueologia industrial”⁸⁶, que na visão inglesa era referente aos

⁸⁴ A autora apresenta uma definição interessante para classificar o chamado “patrimônio industrial”, em que ele seria toda a “[...] produção arquitetônica resultante do processo de industrialização”, seja ele um edifício que era destinado à atividade produtiva ou não, desta maneira seria possível incluir o ferroviário como tal, uma vez que se referem aqueles bens pelos quais funcionava um tipo de meio de transporte, que de alguma forma se relacionaria com esse processo de industrialização. (KÜHL, 2008, P. 34)

⁸⁵ Segundo a autora, ocorreram inúmeros debates semelhantes também durante os anos 1970, pois naquele período a preservação das estruturas ferroviárias estavam sob “ameaça” de demolições e mutilações dos muitos edifícios que estavam abandonados devido ao encerramento de algumas linhas. (KÜHL, 2008, P. 51-52)

⁸⁶ Segundo Kühl (1998), a origem do termo deriva dos anos 1950, criado por Donald Dudley da Universidade de Birmingham. “Seu aparecimento pela primeira vez em uma publicação data de 1955, quando Michael Rix, em

princípios de inventário, estudo e preservação (ou conservação) desses bens provenientes da industrialização. (KÜHL, 2008, 1998)

No Brasil, essa incorporação do tema industrial deu-se pouco depois: nos anos 1970, as políticas de preservação do patrimônio cultural passaram por mudanças no pensamento institucional, como a incorporação de outros valores que não apenas aqueles ligados aos artístico-estilísticos - estabelecidos pelos modernistas fundadores do IPHAN -, momento em que os tombamentos deram espaço para edificações fabris ou significativas para a indústria brasileira, assim como aqueles bens vinculados a natureza ou de caráter paisagístico. (SANT'ANNA, 2014)

Segundo Vieira (2015), os primeiros passos para a compreensão sobre um conceito de patrimônio industrial vieram da reflexão sobre como o valor não está no patrimônio em si, mas na sua relação com a sociedade. A autora entende o conceito como um “[...] um conjunto de materialidades determinadas socialmente em determinado modo de produção industrial” (VIEIRA, 2015, p. 206),

Vieira (2015) dialoga com Choay (2001) ao dizer que os discursos preservacionistas vinculados ao patrimônio industrial são recentes, uma vez que durante muito tempo os especialistas viam nessa produção – especialmente aquela vinculada à sua arquitetura - uma representação daquilo que destruíra o ambiente, o que estabeleceu o corte da industrialização como um marco limítrofe para o próprio conceito de monumento histórico.

A revolução industrial como processo em desenvolvimento planetário dava, virtualmente, uma dimensão universal ao conceito de monumento histórico, aplicável em escala mundial. Como processo irremediável, a industrialização do mundo contribuiu, por um lado, para generalizar e acelerar o estabelecimento de leis visando à proteção do monumento histórico e, por outro, para fazer da restauração uma disciplina integral, que acompanha os progressos da história da arte. (CHOAY, 2011, p. 127)

Por arqueologia industrial, a antropóloga Beatriz Valladão Thiesen explicou que esses estudos controversos⁸⁷ foram centrados nos aspectos materiais da Revolução Industrial e tiveram origem com o latinista Donald Dudley na Inglaterra dos anos 1950, que se propôs a estudar fábricas, ferrovias e maquinário. De acordo com a autora, o conceito seria entendido como:

[...] o estudo das mudanças sociais, econômicas e culturais decorrentes do crescimento da organização capitalista da indústria, a partir da interpretação das suas

artigo *The Amateur Historian*, clama pela documentação e preservação dos testemunhos da industrialização, muitos deles ameaçados de demolição” (KÜHL, 1998, p. 222)

⁸⁷ Segundo Thiesen (2006, p. 2), “No princípio, muitos ataques foram dirigidos a esse campo de conhecimento, negando-lhe o caráter arqueológico, especialmente em função da pouca profundidade temporal por ele abarcada”.

evidências materiais. Isto significa, por um lado, colocar o tema no âmbito da expansão do capitalismo ocidental e, por outro, abordá-lo para além da indústria propriamente dita, entendida no sentido de unidade produtiva. (THIESEN, 2006, p. 2)

Enquanto para Kühl (2008, 1999, 1998), a arqueologia industrial trata de um campo de estudo em construção, que ainda cria uma dicotomia entre o termo e o próprio conceito de “patrimônio industrial”, que exigem “multidisciplinaridade e articulação” entre os variados campos de conhecimentos, sendo fundamental para entender os processos da industrialização na sociedade.

A arqueologia industrial volta-se ao estudo, análise e registro de formas de industrialização do passado – mesmo quando desaparecem os testemunhos materiais – e, por vezes, quando reconhecido o interesse como bem cultural, à sua preservação. Quando se fala de patrimônio industrial, pressupõe-se que tenham sido feitos esses estudos – que devem ser multidisciplinares – e que tenham identificado os bens que possuem interesse para a preservação; a “arqueologia industrial” volta seus esforços a todo o legado da industrialização, seja ele considerado bem cultural ou não. Na prática, porém, as expressões têm sido usualmente empregadas como sinônimos. (KÜHL, 2008, p. 45. Grifo nosso)

No caso institucional brasileiro (IPHAN) – o que será mais bem explorado no tópico *2.3 Patrimônios nacionais, valores locais: práticas de patrimonialização dos bens ferroviários pelo IPHAN* -, Cavalcanti Neto (2012) apresenta uma conceituação pertinente para a categoria do patrimônio industrial, entendendo o “ferroviário” como um “conjunto de elementos interconectados” que formam um patrimônio cultural amplo e diversificado.

Dentre os conceitos relacionados à sua preservação [o patrimônio cultural ferroviário], destacamos a necessidade de se olhar esse patrimônio pela sua representatividade nos processos de ocupação do território, na implantação das cidades, na industrialização, nos fluxos migratórios e nas transformações sociais, econômicas e culturais, decorrentes da implantação das redes ferroviárias.

[...]

Dessa maneira, podemos entender a Rede Ferroviária Federal como um grande sistema formado pela conexão e interposição de uma gama de outros sistemas. Ou seja: ao preservar um bem, é preciso compreender e respeitar o seu contexto, assim como a relação desse conjunto com o sistema ferroviário brasileiro. (CAVALCANTI NETO, 2012, p. 14-15, Grifos nossos)

A noção de Patrimônio Cultural Ferroviário aqui é colocada como parte de um grande sistema que se relaciona com narrativas múltiplas de formação do território. O que fortalecem seus valores de preservação por entender o trem como um elemento articulador que foi essencial para a formação da sociedade e das urbes brasileiras ao longo do século XX.

A carta de *Nizhny Tagil* sobre o patrimônio industrial publicada em 2003 pelo *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH) define esse patrimônio como aquele que:

[...] compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. (TICCIH, 2003, p. 3, Grifos nossos)

Vemos pela primeira vez em um documento dessa natureza uma definição que busca categorizar os bens que compõem o chamado patrimônio industrial, o qual inclui o ferroviário que pode ser entendido como uma subcategoria de “transportes”, mas que não exclui seus elementos complementares, como bens móveis e imóveis e que são essenciais para a compreensão desse patrimônio. Há ainda aquilo que Kühl (2008) chamou de bens móveis integrados, como vagões ferroviários, maquinário, componentes mecânicos e outros elementos que ilustram o funcionamento desses espaços, preservando assim a memória do trabalho.

O trecho destacado da carta de *Nizhny Tagil* ainda traz uma interessante observação sobre o conceito simbólico que considera os locais onde se desenvolveram indiretamente essas atividades industriais, aqui incluindo as unidades habitacionais, atestando que o patrimônio industrial seria algo além do edifício como símbolo de produção, mas considera a memória dos homens e mulheres que com o seu trabalho deram um propósito para a sua existência como tal.

Tal definição apresenta uma relação com o conceito de resposta emocional como apresentado por Smith (2006), pois parte da percepção ambiental das pessoas sobre esses locais originados da industrialização e que costuma ter em sua materialidade as lembranças dos usos originais de uma maneira muito marcante, o que contribui para que sejam preservadas as lembranças sobre experiências que ali foram vividas, permitindo pensar esse patrimônio como Lugar.

A carta, que já completou mais de uma década sem nenhuma outra nova versão ou atualização, também elenca alguns valores que podem ser atribuídos ao patrimônio industrial, como: valor universal; valor social (registro de vida das pessoas “comuns”); valor científico e valor estético (geralmente associado à arquitetura e o design). (TICCIH, 2003)

Ela afirma que o valor social pode compreender a vivência dos homens e mulheres, reconhecendo que possa existir um caráter de identidade ou até mesmo de Lugar, desses indivíduos com os bens industriais patrimonializados, o documento reconhece que se trata de

um valor intangível, atribuído pelas “[...] memórias dos homens e das suas tradições”. (TICCIH, 2003, p. 4)

Nesse sentido, a carta também apresenta uma interessante contribuição de que a proteção legal desses patrimônios deve contar com a participação social dos grupos em seus processos de patrimonialização:

VII - Devem ser desenvolvidos todos os esforços para assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na proteção e conservação do seu patrimônio industrial.

VIII - As associações e os grupos de voluntários desempenham um papel importante na inventariação dos sítios, promovendo a participação pública na sua conservação, difundindo a informação e a investigação, e como tal constituem parceiros indispensáveis no domínio do patrimônio industrial. (TICCIH, 2003, p. 9)

O processo de inventário desses remanescentes da industrialização conforme visto na carta de *Nizhny Tagil* sugere a valorização dos grupos locais em relação aqueles bens e locais, o que configura uma importante etapa da sua preservação. Enquanto para Kühl (2008), é como em um processo de levantamento e compreensão do todo em que a arquiteta trata por um viés da técnica-especializada a preservação do patrimônio industrial, sendo recomendável ainda que seja feita uma análise cuidadosa da distribuição espacial desses edifícios em relação aos elementos existentes, registrando todas as dimensões e o estado de conservação desses objetos.

Deve-se, antes de tudo, fazer um levantamento com inventário e avaliação sistemáticos, para se poder selecionar o que preservar e estabelecer critérios para uma política coerente de preservação. Não se deveria nem conservar, nem destruir indistintamente. Fatores como unicidade, importância histórica e estética deveriam ser considerados, não existindo, no entanto, uma fórmula imparcial e generalizável. (KÜHL, 1998, p. 231)

O inventário foi indicado na carta de *Nizhny Tagil* (TICCIH, 2003) como um importante meio de identificação e investigação desses bens, especialmente no que concerne a análise das variadas tipologias industriais, além de incentivar que esse material seja de acesso livre e público ao ser informatizado e divulgado on-line (TICCIH, 2003). Assim como todo processo de patrimonialização, a escolha dos bens ferroviários a serem preservados – ou reconhecidos como patrimônio cultural –, deve partir de um estudo aprofundado e coerente com a prática de trabalho comumente utilizada pelas instituições brasileiras.

No processo de reflexão sobre a preservação e a intervenção no patrimônio cultural ferroviário, é preciso considerar que essas construções permitem desvendar os detalhes sobre a história das cidades por onde os trilhos levaram o progresso, inclusive arquitetônico e urbano. Portanto, pensar em intervenções que respeitem as características físicas e estilísticas

dessa arquitetura que inspirem um entendimento sobre a própria relação orgânica entre as construções ferroviárias e o contexto urbano que elas ajudaram a formar. (DULLAERT, 1999)

Choay (2001) considera que a reutilização do patrimônio de natureza industrial apresenta questões peculiares, pois são “[...] edifícios isolados, em geral de construção sólida, sóbria e de manutenção fácil” (CHOAY, 2001, p. 219), tornando-os objetos arquitetônicos facilmente adaptáveis aos novos programas de uso, com vantagens de preservação histórica e econômica. Para Kühl (1998), no entanto, o patrimônio industrial se refere muitas vezes às grandes estruturas que eram operacionais e produtivas, mas que hoje não possuem tal função. Segundo essa autora, “O patrimônio histórico que concerne à indústria é especialmente sensível por ocupar, geralmente, vastas áreas em centros urbanos e sua obsolescência e falta de rentabilidade tornam bastante delicada a questão de sua preservação”. (KÜHL, 1998, p. 221)

Muitos edifícios ferroviários que antes mantinham funções operacionais se mostram aptos para receberem novos usos graças a sua arquitetura de proporções generosas e espaços polivalentes, além de funcionarem, de acordo com Kühl (1998, p. 234), como “centros de convergência de pessoas”, o que reforça um caráter simbólico de uma vocação nítida para usos coletivos em um processo de ressignificação espacial.

Os estudos sobre a preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário devem partir de uma compreensão aprofundada sobre a tecnologia e a técnica que foram empregadas na época do seu funcionamento, pois apenas assim será possível entender e justificar algumas decisões de projeto, bem como técnicas construtivas que ali foram empregadas (KÜHL, 1998, p. 229). Uma edificação ferroviária guarda, portanto, um conjunto de importantes contributos para os mais diversos campos disciplinares, fazendo com que qualquer ação de conservação deva antes partir de uma compreensão das suas características físicas, a fim de permitir uma nova utilização que possa “preservar, respeitar, valorizar e não deturpar seus principais elementos caracterizadores” (KÜHL, 2008, p. 138)⁸⁸.

Como exemplos, é possível aventar que o traçado dos trilhos possa ser adaptado como via pública ou parque linear, uma vez que após a desativação do tráfego ferroviário eles se configuram como vazios urbanos em algumas dessas cidades por onde o trem passou. Assim, esses antigos pátios ferroviários guardam o potencial de serem âncoras em projetos de escala

⁸⁸ Segundo a arquiteta, esses edifícios guardam as memórias referentes aos seus antigos métodos de produção, condições de trabalho e as relações sociais dos grupos. “Um monumento industrial é qualquer edificação ou outra estrutura permanente, especialmente do período da Revolução industrial que, sozinha ou associada à instalação primária para equipamento, ilustra o começo e desenvolvimento dos processos industriais e técnicos, incluindo os meios de comunicação”. (KÜHL, 1998, p. 222)

urbana, enquanto suas estações poderiam servir como pontos de atração e parada, conforme ilustra Kühl (1998, p. 237-238): “[...] retomando sua antiga função de assinalar uma pausa na viagem”.

O Patrimônio Cultural Ferroviário – aqui entendido de forma ampla, como todas as unidades de produção de um conjunto e não apenas à arquitetura isoladamente (CAVALCANTI NETO, 2012, KÜHL, 2008, 1998, SANT’ANNA, 2014, TICCIH, 2003, , VIEIRA, 2015). Representando de certa maneira uma tentativa de garantir as memórias sobre uma construção social do trabalho e suas influências nos grupos urbanos. É possível, portanto, pensar esse patrimônio de forma que ele remeta aos avanços do homem em relação ao território, reforçando um “[...] valor afetivo e simbólico associado a determinadas atividades produtivas e ao trabalho, a vinculação de variadas comunidades com seu passado industrial e o potencial político e econômico das transformações”(KÜHL, 2008, p. 22)

Logo, a necessidade e a demanda por intervir em edifícios ferroviários deve se vincular diretamente com os inventários e estudos indicados na carta de *Nizhny Tagil* (TICCIH, 2003) que tenham destacado valores e características a serem preservados daqueles bens, de forma que com certo planejamento por parte dos seus gestores seja possível definir diretrizes normativas para regulamentar as intervenções em cada bem, o que, de acordo com Kühl (2008), deve respeitar todos os aspectos documentais, memoriais e simbólicos da edificação e como isso pode afetar sua área de entorno.

2.2 O Discurso Autorizado de Patrimônio e a institucionalização dos bens culturais

Segundo Choay (2001), o primeiro ato jurídico em defesa do que chamamos hoje de patrimônio⁸⁹, ocorreu em 1789 na França, onde a Constituinte colocou à disposição da nação os bens do clero e da Coroa sob a metáfora de “espólio”, transformando aqueles bens em um tipo de herança nacional, quando as antiguidades se tornaram riqueza cuja perda representaria a partir daquele momento um prejuízo financeiro e simbólico para todos.

É através de discursos que as instituições e os seus agentes desenvolvem raciocínios críticos e ideológicos embasados técnica e teoricamente, discursos esses capazes de inventar o patrimônio cultural.

Tal raciocínio, que aciona, entre outros, o conceito de monumento histórico, reproduz e atualiza procedimentos e valores reconhecíveis na busca de alguns países europeus pelo

⁸⁹ Choay (2001) afirma que o conceito de patrimônio se refere à noção de valores homogêneos para uma nação e o seu tempo.

salvamento de construções e obras de arte que sobreviveram à destruição e perda em diferentes momentos e contextos históricos. Reproduz e atualiza tentativas de busca por símbolos de grandeza e beleza definidas durante o Séc. XVII, como também articulações públicas de poder, no contexto de pensamentos nacionalistas surgidos durante o Séc. XIX com a finalidade de zelar pela materialidade do passado. (SMITH, 2006, CHOAY, 2001)

Estudos recentes trazem a noção de *Authorized Heritage Discourse*⁹⁰, ou como já foi mencionado neste trabalho, em tradução literal, como Discurso Autorizado de Patrimônio (DAP), para descrever os esforços discursivos e cognitivos de criar e legitimar o patrimônio. Segundo Smith (2006), essa noção refere-se ao modo como os patrimônios são representados por técnico-especialistas em “agências culturais” nas esferas estatais e que são capazes de influenciar a maneira como a sociedade pensa e discorre sobre esses bens patrimonializados, excluindo as narrativas patrimoniais que se opõem às ideias “oficiais”, assim como todo “[...] patrimônio que não é proveniente das elites, que é subnacional ou que não é ocidental⁹¹” (SMITH, 2011, p. 45)

O DAP não apenas constrói a ideia do patrimônio como também institui suas práticas de gestão (SMITH, 2011), favorecendo a atuação das instituições acima dos próprios grupos mais próximos aos bens reconhecidos como patrimônio. Dessa forma as pessoas enxergam esse patrimônio muito mais como um objeto do que como repositórios ou elementos de suporte dos valores e significados sociais do seu cotidiano, negando-o como uma prática cultural ampla e sujeita a complementações.

Smith (2006) instrumentaliza o conceito de discurso ao assumir a existência da materialidade como algo presente nas relações sociais e como as práticas patrimoniais “criam cultura” dentro da sociedade, fundamentando-se principalmente na filosofia e através da metodologia da “análise do discurso crítico”⁹². A autora cita Foucault⁹³ ao argumentar que os

⁹⁰ Smith (2006, p. 11) define este conceito como algo que privilegia a imagem monumental e as grandes escalas, assim como o sítio cultural como algo vinculado profundamente a uma “Profundidade do tempo”, além de permitir uma leitura desses bens como uma parte fundamental do fortalecimento das ideias nacionalistas, como um discurso “auto-referencial”.

⁹¹ “[...] patrimonio que se encuentran fuera de él o se oponen a él. Por lo tanto, las formas de patrimonio que no provienen de las élites, que son subnacionales, o que no son occidentales” (SMITH, 2011, p. 45)

⁹² Segundo Smith (2006, p. 15), a Análise do Discurso Crítico (ADC) está juntamente com a Filosofia do Realismo visando conciliar a atuação entre o discurso teórico e a prática como algo que possa beneficiar as relações humanas e suas “questões sociais”, o que reconhece que as coisas existiriam independentemente do conhecimento das pessoas sobre elas, um dos seus pontos de destaque se refere a buscar entender como a sociedade se organiza através de discursos específicos, como também entender a relação entre vários deles com as pessoas, pois “O discurso também pode servir para vincular coletivo a ideologias, pressupostos e práticas internalizadas particulares” (SMITH, 2006, p. 15). / Discourse may also work to bind collectives to particular internalized ideologies, assumptions and practices. (SMITH, 2006, p. 15)

agentes multidisciplinares visam construir um conhecimento que deve refletir os significados sociais das relações (especificamente relações de poder-conhecimento), assim como governá-las.

Conforme a autora argumenta, o DAP apresenta algumas consequências que definem sua influência sobre práticas patrimoniais⁹⁴, como a necessidade de construir uma restrita “realidade material para si mesma”, assim como a imposição de diversos limites em suas definições e categorias e um alto nível de confinamento ao passado, deixando esses bens nas mãos de seus especialistas que podem inclusive questionar qualquer outro discurso concorrente durante a sua atuação⁹⁵.

As relações de poder subjacentes ao discurso identificam as pessoas que têm a capacidade ou a autoridade para "falar" ou "para" o patrimônio... E aqueles que não. O estabelecimento desta fronteira é facilitado por pressupostos sobre o valor patrimonial inato, que funciona para obscurecer a multi-vocalidade de muitos valores e significados patrimoniais⁹⁶. (SMITH, 2006, p. 12, tradução nossa)

De acordo com Smith (2006), o DAP acaba legitimando determinados atores em detrimento a outros para serem eleitos como “porta-vozes do passado”, resumindo o patrimônio muitas vezes a uma preservação da antiguidade, sujeito à seleção de especialistas que irão mapeá-lo e classificá-lo através de critérios institucionalizados, o que para a autora não seria a forma mais correta de se pensar os patrimônios, pois:

O passado não pode simplesmente ser reduzido à arqueologia, dados ou textos históricos – é o patrimônio de alguém. [...] A geração atual está representada por "especialistas" que são vistos como administradores ou cuidadores do passado, assim trabalhando para desvincular o presente (ou pelo menos certos atores sociais no presente) de um uso ativo daquele patrimônio. O DAP defende a ideia de uma preservação "para as gerações futuras" uma retórica que mina a capacidade do presente, a menos que sob a orientação profissional de profissionais do patrimônio,

⁹³ Foucault, M. (1991) ‘Governmentality’, in G. Burchell, C. Gordon and P. Miller (eds) *The Foucault Effect*, London: Wheatsheaf Harvester.

⁹⁴ Por “Práticas patrimoniais” Smith (2006) entende como aquilo que “[...]pode ser definido como os protocolos, técnicas e procedimentos de gestão e conservação que gerentes de patrimônio, arqueólogos, arquitetos, curadores de museus e outros especialistas realizam. Também podem ser uma prática econômica e / ou de lazer e / ou uma prática social e cultural, como argumento, de significado e de identidade.” (SMITH, 2006, p. 13) No original: “The practice of heritage may be defined as the management and conservation protocols, techniques and procedures that heritage managers, archaeologists, architects, museum curators and other experts undertake. It may also be an economic and/or leisure practice, and/or a social and cultural practice, as I am arguing, of meaning and identity making.”(SMITH, 2006, p. 13)

⁹⁵ A autora também defende que o DAP se caracteriza por definir um conjunto importante de práticas patrimoniais voltadas para a gestão e conservação desses locais patrimonializados, o que levou ao investimento nas áreas de lazer e turismo para esses sítios. (SMITH, 2006, p. 12)

⁹⁶ The power relations underlying the discourse identify those people who have the ability or authority to ‘speak’ about or ‘for’ heritage . . . and those who do not. The establishment of this boundary is facilitated by assumptions about the innate value of heritage, which works to obscure the multi-vocality of many heritage values and meanings. (SMITH, 2006, p. 12)

para alterar o significado e o valor dos sítios ou lugares patrimoniais. (SMITH, 2006, p. 29, tradução nossa)⁹⁷

O DAP gera implicações diretas no campo do patrimônio cultural, pois ele só é autorizado por ser fundamentado na especialização dos agentes que o difundem (TAMASO, 2015). Esse processo criaria o que Smith (2011, 2006) chamou de um porta-voz legítimo do passado, o qual acaba por limitar a definição de patrimônio aos objetos, locais, paisagens e outras materialidades, acionando o pressuposto de que aquilo necessita ser cuidado para que seja reverenciado pelas futuras gerações.

No entanto, ainda que o DAP procure ressaltar que o patrimônio por ele reconhecido e institucionalizado existe principalmente pela invocação da ideia de um elemento do passado que apenas sobreviveu até os dias atuais, na verdade esse patrimônio representa um local no tempo em que o cotidiano e as manifestações de determinados grupos se desenvolveram para criar a sua própria identidade e que eventualmente deixaram vestígios, como algo que é vivo e não uma posse. (SMITH, 2011, 2006)

O patrimônio também foi definido por Sant’Anna (2014) como um dispositivo do mundo ocidental, pois ele é produzido através de um “[...] conjunto de discursos (saberes) e visibilidades (organizações concretas) alinhados ou chamados a funcionar em conjunto” (SANT’ANNA, 2014, p. 36), de forma que este conceito objetiva uma estratégia que se entende como demanda de um processo construído com o tempo, onde se agregam novos saberes e métodos para sua leitura.

São os tais especialistas do patrimônio⁹⁸ que atuam como “mordomos do passado” (SMITH, 2006), interpretando o patrimônio como uma sucessão de dados e coisas que vão sendo selecionadas e patrimonializadas dentro de uma série de critérios instituídos e institucionalizados.

A geração atual, melhor representada por "especialistas", são vistos como administradores ou cuidadores do passado, trabalhando assim para desvincular o presente (ou pelo menos certos atores sociais no presente) de um uso ativo do patrimônio. [...]Ao desautorizar o presente a reescrever ativamente o significado do

⁹⁷ The past cannot simply be reduced to archaeological data or historical texts – it is someone’s heritage. One of the other ways the AHD maps out the authority of expertise is through the idea of ‘inheritance’ and patrimony. The current generation, best represented by ‘experts’, are seen as stewards or caretakers of the past, thus working to disengage the present (or at least certain social actors in the present) from an active use of heritage. Heritage, according to the AHD, is inevitably saved ‘for future generations’ a rhetoric that undermines the ability of the present, unless under the professional guidance of heritage professionals, to alter or change the meaning and value of heritage sites or places. (SMITH, 2006, p. 29)

⁹⁸ A autora se refere principalmente aqueles profissionais que atuam com a cultura material, como arqueólogos, arquitetos e historiadores.

passado, o uso do passado com vistas a desafiar e reescrever o significado cultural e social no presente torna-se mais difícil⁹⁹. (SMITH, 2006, p. 29, tradução nossa)

Para Smith (2006), o DAP cria delimitações físicas para o que foi patrimonializado, o que explica, por exemplo, o fato de que os primeiros bens reconhecidos como patrimônio foram tradicionalmente objetos, edificações e sítios, pois esse discurso trabalha com coisas que possam ser mapeadas e inseridas em um contexto de controle, independente da escala, local, nacional ou internacional.

Os sítios patrimonializados podem ser demasiadamente controlados, negando os conflitos que ali existem por quem vive ou utiliza esses bens, além dos turistas que por sua vez são “[...] conduzidos, são instruídos, mas não são convidados a se envolver mais ativamente [com os bens patrimonializados]”¹⁰⁰ (SMITH, 2006, p. 31)

No caso brasileiro ainda prevalece uma ideia de que o patrimônio cultural se refere apenas àquilo que foi patrimonializado por alguma das agências culturais tradicionais, com os seus valores devidamente reconhecidos através dos instrumentos como o tombamento ou registro.

No Brasil os anos 1920 ficaram marcados como um período de busca por uma modernidade¹⁰¹ e sua associação direta com a nacionalidade. Chuva (2012) nos conta que durante o contexto da Primeira República, o Brasil esteve sob influência estilística e cultural do gosto europeu como uma tentativa de superar um atraso decorrente do predomínio da cultura popular, além de uma constante tentativa de apagar os vestígios do passado colonial promovida por instituições como o então SPHAN ao longo dos anos 1930.

Isso refletiu sobremaneira na produção arquitetônica e urbana das principais cidades brasileiras como a autora explica:

[...] nas pequenas reformas em edificações particulares, nas quais eram incorporadas platibandas às fachadas dos imóveis – com isso obtinha-se um ar moderno e se escondiam os velhos telhados.

⁹⁹ One of the other ways the AHD maps out the authority of expertise is through the idea of ‘inheritance’ and patrimony. The current generation, best represented by ‘experts’, are seen as stewards or caretakers of the past, thus working to disengage the present (or at least certain social actors in the present) from an active use of heritage (...). In disempowering the present from actively rewriting the meaning of the past, the use of the past to challenge and rewrite cultural and social meaning in the present becomes more difficult. (SMITH, 2006, p. 29)

¹⁰⁰ Heritage is not defined in the AHD as an active process or experience, but rather it is something visitors are led to, are instructed about, but are then not invited to engage with more actively. (SMITH, 2006, p. 31)

¹⁰¹ O sentido de modernidade que se buscava no período segundo Chuva (2012, p. 70) era pela “[...] busca de novos padrões estéticos, de comportamento e de conduta, mas juntas deveriam apontar tanto para o novo, que estaria na singularidade do ser brasileiro, quanto para as condições necessárias para a inclusão do Brasil no concerto das nações. Se ser moderno virou moda e a palavra se tornou corriqueira na linguagem cotidiana, em propagandas, revistas, jornais, não bastava mais ser moderno, era preciso ser brasileiro. Ser moderno passou a significar assumir a feição própria do Brasil e dispensar os padrões estéticos estrangeiros ainda predominantes”

[...] As mudanças nas fachadas podem ser identificadas facilmente em inúmeras cidades brasileiras no início do Séc. XX, quando se destacou no Brasil a chamada arquitetura eclética caracterizada por reinterpretar antigos estilos europeus. (CHUVA, 2012, 68-69)

Foi durante o Estado Novo que houve uma ênfase ao processo de confronto entre as visões “eurocêntrica estilística”, com a busca por uma “valorização do popular” (CHUVA, 2012), em que o objetivo era definir a imagem da nação, momento em que se institucionalizaram algumas das primeiras noções de preservação do patrimônio; momento também em que o Estado brasileiro:

[...] assumiu a tarefa de proteger o patrimônio histórico e artístico da nação, estabelecendo para tal uma série de normas e dispositivos para identificação, seleção, conservação e restauração de bens culturais de natureza material (áreas urbanas, imóveis rurais, edificações, objetos móveis, em geral de cunho religioso) e imaginária, ou integrados à arquitetura, como forros, altares, etc., enquadrando-os na categoria de patrimônio nacional. (CHUVA, 2012, p. 67)

Foi durante a gestão de Rodrigo M. F. de Andrade e com seus esforços intelectuais e dos seus colaboradores, que durante a chamada fase heroica¹⁰² ao longo das três primeiras décadas de existência do IPHAN¹⁰³, estabeleceu através do Decreto-Lei nº 25 de 1937 e do afamado instrumento do tombamento¹⁰⁴ uma ideia de que seria despertado na nação um sentimento nacionalista pró-conservação¹⁰⁵ e de apreço pelos patrimônios brasileiros.

Segundo ele, apenas aquelas cidades “culturalmente adultas” (ANDRADE, 1987) iriam proteger os patrimônios nacionais, e afirmava ainda os critérios e procedimentos para que coisas tornassem-se patrimônio: “[...] só serão consideradas parte integrante do patrimônio histórico e artístico nacional depois de inscritas, separadamente ou agrupadamente, nos livros do Tombo” (ANDRADE, 1987, p. 51). Firmava assim, desde a primeira metade do Séc. XX, em meio à febre das reformas urbanas (SANT’ANNA, 2014), a existência deste que ainda hoje funciona como a principal agência cultural promotora de um

¹⁰² Referente a este termo atribuído ao período, fica nítido em algumas declarações o caráter patriótico e épico que era empregado por trás da atuação desse serviço em benefício do patrimônio brasileiro, como no trecho em que se remete a atuação de outros países ao dizer que: “A lição que os povos civilizados nos dão neste momento, na iminência da perda dos bens mais preciosos que possuem, representados pelos milhões de jovens em armas, é no sentido de preservar zelosamente os seus monumentos de arte, quaisquer que sejam as dificuldades para defendê-los”. (ANDRADE, 1987, p. 50)

¹⁰³ Antigo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), entre os anos de 1937-1946.

¹⁰⁴ Sant’Anna (2014) explica que foi a partir desse Decreto que se organizou a proteção ao então chamado patrimônio histórico e artístico nacional, enquanto “[...]na maioria dos países europeus, por exemplo, a proteção a áreas urbanas é realizada com o apoio de uma série de outros instrumentos legais que complementam o tombamento ou a declaração de interesse por parte do poder público. Isso ocorre porque o tombamento foi originalmente criado para a proteção de monumentos históricos individualizados” (SANT’ANNA, 2014, p. 25)

¹⁰⁵ Por “conservação” Rodrigo M. F. de Andrade entendia que cabia ao então SPHAN garantir que fossem mantidas o que ele chamava de “[...] características primitivas, do ambiente adequado” (ANDRADE, 1987, p. 39), o que garantiria a integridade do monumento.

DAP que temos em atividade no país¹⁰⁶ - o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

Ao elencarmos o instrumento do tombamento como exemplo, devemos entendê-lo principalmente como um ato legislativo que atribui proteção jurídica ao bem, cujo significado simbólico e o valor cultural que ele representa são o patrimônio em si (CASTRO, 1991). Isso implica, por um lado, reconhecer que cabe ao Estado a responsabilidade de reconhecimento dos valores atribuídos ao bem¹⁰⁷; implica também, por outro lado, admitir que qualquer pessoa pode requisitar o tombamento, cabendo à palavra final ao agente cultural para quem o pedido foi submetido, o que, segundo Sant'Anna (2014, p. 110) “[...] torna o tombamento um ato discricionário e unilateral do poder público”.

A visão modernista do IPHAN durante a primeira metade do séc. XX, associada aos discursos de uma busca pela identidade nacional por meio do reconhecimento de determinados bens como patrimônio histórico e artístico nacional acabou permitindo que os primeiros anos de atuação do Instituto fossem marcados por expedições¹⁰⁸ e ações de inventário e estudos com o total respaldo do Estado para garantir a proteção de alguns exemplares tidos como excepcionais e representativos. (SANT'ANNA, 2014, CHUVA, 2012)

A ideia de patrimônio defendida por Rodrigo M. F. de Andrade através do já referido Decreto-Lei nº 25/1937 se destacou em relação ao anteprojeto apresentado por Mário de Andrade em parte pelos espaços de legitimização que os dois documentos afirmavam. Mario de Andrade propusera um “sistema de proteção” como serviço público que estivesse vinculado intrinsecamente com a questão educacional¹⁰⁹, o que foi visto na época como algo

¹⁰⁶ Ainda segundo Sant'Anna (2014), a gestão de Rodrigo M. F. de Andrade foi fundamental para a consolidação do espaço institucional da prática de preservação do patrimônio cultural brasileiro, permitindo uma maior afinidade intelectual entre os servidores e colabores e formando um quadro conceitual e metodológico para as ações do IPHAN que existem até os dias atuais.

¹⁰⁷ O processo de patrimonialização aos moldes do que ainda hoje é feito por órgãos como o IPHAN inclui a elaboração de estudos e trabalhos técnicos traduzidos em pareceres técnicos que devem analisar o bem proposto para tombamento, Castro (1991, p. 44) entretanto, explica que “[...] Estes estudos, contudo, não constituem atos administrativos, mas sim procedimentos preparatórios que, encaminhados ao Conselho, facilitarão sua manifestação sobre a matéria proposta”, a seguir esse material é encaminhado aos membros do Conselho Consultivo que irá analisar e debater sobre os valores requeridos ao bem para ver se é passível de homologação, como a autora explica, o Conselho “[...] é o órgão competente para esta decisão, conforme previsto na lei, o Decreto-Lei nº 25/37, complementado pelo que dispõe a Lei 6.292/75”. (CASTRO, 1991, p. 44)

¹⁰⁸ Os primeiros cargos criados foram destinados quase que exclusivamente aos arquitetos e demais intelectuais ligados ao pensamento moderno, de forma que foram realizadas algumas viagens para locais vinculados a um imaginário colonial e barroco de matrizes africanas, como o interior de Minas Gerais, “O Brasil das bandeiras e das minas” como diz Chuva (2012), com o intuito de encontrarem ali o sinônimo de brasilidade dominado pela modernidade. (SANT'ANNA, 2014, CHUVA, 2012)

¹⁰⁹ Sant'Anna (2014) nos conta que o interesse anteprojeto apresentado por Mário de Andrade incluía entre outras coisas a criação de uma agência estatal que ficaria responsável por inventariar e registrar as “manifestações culturais brasileiras”, o que demonstra um interesse na ainda na primeira metade do Séc. XX por patrimônios mais vinculados ao intangível, além de que também se propôs um requintado sistema de inventário e

“inviável”, pois “[...] sua ideia de patrimônio não atendia aos interesses políticos em jogo e porque não havia visão jurídica suficiente para traduzir sua ideia em lei” (SANT’ANNA, 2014, p. 101, Grifo nosso). O documento promulgado em 1937, por sua vez, articulava o “plano heroico” para salvar o patrimônio e fundar a identidade nacional ao controle do Estado.

A política do IPHAN tentou, por muito tempo, estabelecer uma ideia de fala hegemônica nas narrativas de patrimônio, sendo eventualmente utilizadas como referência pelas demais agências culturais em outras instâncias (estado e município), que se espelham nessa instituição para criarem suas próprias diretrizes e práticas de gestão. (CHUVA, 2012)

2.3 Patrimônios nacionais, valores locais: práticas de patrimonialização dos bens ferroviários pelo IPHAN

Segundo Cavalcanti Neto (2009), o IPHAN vem lidando com o Patrimônio Cultural Ferroviário em um contexto de desenvolvimento local, considerando-o como parte da identidade nacional e um elemento do imaginário brasileiro, mas também reconhecendo sua “natureza específica” (TICCIH, 2003, p. 8); possibilitando para o Instituto algumas discussões com a sociedade civil e com os demais órgãos públicos quanto às devidas responsabilidades que cada um deve ter sobre esses bens.

Trabalhar a preservação do patrimônio é trabalhar desenvolvimento. Não é simplesmente preservar um conjunto de estações ferroviárias. O município tem que dar um bom uso para esses imóveis. Preferencialmente, esse uso tem de estar ligado a algum tipo de desenvolvimento para o município. Melhor ainda se for para a região. Desenvolvimento é uma prerrogativa do trabalho do IPHAN. (CAVALCANTI NETO, 2009, s/p)

Ainda de acordo com o autor, atualmente o IPHAN conta com dois instrumentos federais para realizar a patrimonialização de bens ferroviários, sendo eles o Decreto-Lei 25/1937 e a Lei 11.483/2007, embora as tratativas federais para preservação do patrimônio ferroviário sejam um pouco mais antigas: o Decreto nº 35.447-A, de 1954, declarou como “monumento histórico nacional” um trecho ferroviário na cidade do Rio de Janeiro¹¹⁰, valores que foram justificados devido à perda de “[...] significância econômica do conjunto” (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 8).

registro do chamado “patrimônio artístico nacional” atrelado a um plano de organização, seleção e exposição dessas obras em museus temáticos, o que incluía um acervo rico em peças arqueológicas, ameríndias e de cultura popular.

¹¹⁰ “30 de abril de 1954, que declarou ‘monumento histórico nacional o trecho ferroviário localizado no recôncavo da baía de Guanabara, entre o antigo pôrto de Mauá e a parada de Fragoso’ (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 8)

Já no começo do século XXI, a Lei 10.413/2002 tentou estabelecer os primeiros tombamentos daqueles bens móveis e imóveis das empresas incluídas no Programa Nacional de Desestatização (PND)¹¹¹, a Lei previa que o IPHAN estabelecesse ações conjuntas com o estado e prefeitura através das Superintendências, ficando a cargo do DEPAM determinar o valor cultural que seria atribuído aos bens móveis e imóveis através de estudos. (CAVALCANTI NETO, 2017)

O patrimônio cultural ferroviário no âmbito do IPHAN ainda conta com a categoria da Valoração, que visa inscrever esse patrimônio em uma lista através da Portaria nº 407, de dezembro de 2010, que dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de Valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da Memória Ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007.

Segundo Cavalcanti Neto (2017), durante o processo de decisão sobre qual seria o instrumento de proteção mais adequado para o acautelamento dos bens ferroviários em cumprimento a referida Lei:

[...] chegou-se a cogitar o uso do Inventário. Documento elaborado à época pela CTPF sinaliza a necessidade do IPHAN diferenciar o inventário como instrumento de proteção ou de identificação. Surge-se, então, diferenciar Inventário de Conhecimento de Inventário de Acautelamento. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 28)

Hoje existem 17 tombamentos de bens ferroviários na esfera federal¹¹² – dos quais 07 são anteriores à Lei 11.483/2007. Desses bens ferroviários tombados, dois deles ficam em

¹¹¹ O PND foi implementado no Brasil através da Medida Provisória nº 155, em março de 1990, sendo convertida na Lei nº 8.031/90 que vigorou até o ano de 1997, revogada no mesmo ano pela Lei nº 9.491. O Programa viabilizou a transferência para o estrangeiro das atividades que poderiam segundo ela, serem melhor administradas pelo setor privado. O seu Conselho Nacional de Desestatização conta com Ministros de Estado subordinados diretamente ao Presidente da República, contando também com a participação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS) como gestor do Fundo Nacional de Desestatização. Segundo o Ministério da Fazenda: "O Programa de Desestatização pressupõe ajustes prévios: financeiros, legais, contábeis, tributários, necessários ao processo de privatização das empresas ou setores. Diversas empresas estaduais estavam em situação difícil (devendo impostos e outros encargos) e o ajuste prévio era necessário para que o processo de privatização se realizasse com sucesso." Fonte: <www.fazenda.gov.br/noticias/1998/r980304-3>. Acesso em: 05 abr. 2018.

¹¹² Trecho ferroviário Mauá-Fragoso, Magé/RJ - 1954; Estação da Luz, São Paulo/SP - 1977; Estação ferroviária, Lassance/MG - 1985; Complexo ferroviário de São João del Rei a Tiradentes, São João Del Rei/MG - 1986; Vila Ferroviária de Paranapiacaba, Santo André/SP - 2002; Estação Ferroviária de Mayrink, Mairinque/SP - 2002; Conjunto de edificações e bens móveis da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Jundiaí/SP - 2002; Pátio ferroviário da estrada de ferro Madeira-Mamoré, bens móveis e imóveis, Porto Velho/RO - 2005; Edificações e Núcleos Urbanos e Rurais relacionados com a imigração em Santa Catarina - Estação Ferroviária, Joinville/SC - 2007; Ponte metálica João Luís Ferreira, Teresina/PI - 2008; Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande, Campo Grande/MS - 2009; Museu do Trem: Acervo móvel e imóvel do Antigo Centro de Preservação da História Ferroviária do Rio de Janeiro, situado na rua Arquias Cordeiro, nº 1046, Rio de Janeiro/RJ - 2011; Ponte Internacional Mauá, Jaguarão/RS - 2011; Conjunto da Estação Ferroviária de Teresina, Teresina/PI - 2012; Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai, Corumbá/MS - 2012; Ponte Pênsil Affonso Penna, no Município de Itumbiara, Estado de Goiás,

Mato Grosso do Sul, como o já mencionado conjunto ferroviário formado por 135 imóveis, entre antigas edificações operacionais e unidades habitacionais para operários e ferroviários, localizados em Campo Grande, e uma ponte de concreto armado sobre o rio Paraguai, em Corumbá.

O estado atual do Patrimônio Cultural Ferroviário no IPHAN também conta com 17 outros processos em fase de instrução e 16 que foram indeferidos. Dessa forma, ao analisarmos o Mapa 03 sobrepondo esses três cenários, percebemos que apesar do amplo espólio da extinta RFFSA, com seus mais de 30 mil quilômetros de malha ferroviária (CAVALCANTI NETO, 2017) ainda temos patrimonializados uma inexpressiva parcela de exemplares, concentrados em sua grande maioria na faixa litorânea brasileira, com sutis aproximações a centro oeste.

Mapa 1 Distribuição territorial dos bens tombados e dos processos de tombamento em instrução e indeferidos [bens culturais ferroviários]



Fonte: Disponível em (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 17)

No entanto, com a aplicação da Valoração em conformidade com a Lei nº 11.483/2007, e com o expressivo número de 639 bens ferroviários que foram inscritos na LPCF, tal lacuna começou a ser preenchida, como será apresentado mais adiante no mapa com os Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário valorado e declarado de valor histórico e cultural.

Cavalcanti Neto (2017) explica que com a Lei 10.413/2002¹¹³ determinaram-se os primeiros tombamentos daqueles bens móveis e imóveis das empresas incluídas no PND. Naquele momento, porém, segundo o autor, considerou-se que, devido à amplitude do patrimônio ferroviário, o tombamento representaria um grande desafio para sua preservação e que a realização de parcerias e acordos com prefeituras e instituições públicas e privadas seria o melhor caminho.

A sinalização do papel do IPHAN como um articulador para a preservação desse patrimônio é outro ponto reforçado pela equipe, quando afirma que “a Lei nº 10.413/2002 [...] estabelece ao IPHAN a responsabilidade de orquestrar ações junto ao Estado e prefeituras, por meio das superintendências”. Já com relação ao papel do departamento o relatório sugere que cabe ao DEPAM “viabilizar estudos que pudessem determinar os bens ferroviários móveis e imóveis com valor cultural e, em determinados casos, aqueles passíveis de tombamento”. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 20)

Cabe destacar, também, que a ideia era que o Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização do IPHAN criasse um *Programa de Preservação do Patrimônio Ferroviário*, organizando grupos técnicos para estudar sistematicamente a bibliografia e legislação específica, criando áreas para pesquisa e levantamento de dados¹¹⁴.

Com a extinção da RFFSA em 2007, foi criada a Lei nº 11.483 em maio desse mesmo ano, cujo intuito seria o de atribuir ao IPHAN a responsabilidade pela preservação e difusão do que chamavam de “Memória Ferroviária”¹¹⁵, cabendo a essa autarquia a responsabilidade de “[...] avaliar, dentre todo o espólio oriundo da extinta RFFSA, quais os bens detentores de valor histórico, artístico e cultural” (CAVALCANTI NETO, 2012, p. 11, Grifo nosso)¹¹⁶

¹¹³ A lei nunca foi regulamentada por diversas dificuldades institucionais, e no mesmo ano três importantes processos de tombamento foram deferidos pelo Conselho Consultivo do IPHAN: a Vila Ferroviária de Paranapiacaba, a Estação de Mayrink e o Conjunto de edificações e bens móveis da CIA Paulista de E.F, todas no Estado de São Paulo. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 21)

¹¹⁴ O que de acordo com Cavalcanti Neto (2017) demonstrava uma preocupação quanto a uma “[...] atuação articulada e sistêmica da instituição”. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 20)

¹¹⁵ O procurador federal do IPHAN Robson Bolognani afirmou que o termo “memória ferroviária” apareceu pela primeira vez no mundo jurídico na lei 11.483/2007, e se refere a “[...]um conjunto de valores a ser atingido, fins de se obter um novo instituto jurídico, cujo o amparo mor está no Artigo 216 da Constituição Federal de 1988” (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011, p. 6) No entanto, segundo Prochnow (2014) o termo teve precedente com a criação do Programa Memória Ferroviária pela comissão Parlamentar Ferroviária, em 2005, onde ele explica que: “A princípio, foi a primeira vez que se fez referência a este termo, pois a rejeitada MP 246, em seu Art. 12, somente se referia ao IPHAN como o órgão que receberia e administraria os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, e que zelaria pela sua guarda e manutenção. Já na MP nº 353 e na Lei nº 11.483, o termo já está naturalizado.” (PROCHNOW, 2014, p. 29)

¹¹⁶ Segundo Cavalcanti Neto, Carneiro e Gianecchini (2011, p. 4): “Os dados preliminares da Inventariança da extinta RFFSA apresentados ao IPHAN em 2007 afirmavam que esse universo é composto por 52.000 bens imóveis, 15.000 bens classificados pela RFFSA como históricos, 31.400 metros lineares de acervo documental, 118.000 desenhos técnicos, 74.000 itens bibliográficos, e um incalculável número de bens móveis espalhados nos escritórios regionais da RFFSA, em almoxarifados, depósitos e pátios. Além destes, também são objeto de análise e avaliação por parte do IPHAN os bens concedidos durante o programa de desestatização da RFFSA.”

No que diz respeito a esse novo conceito acionado pela Lei nº 11.483/2007, Prochnow (2014) chama atenção para o fato de que, dos já mencionados 17 tombamentos de bens ferroviários na esfera federal, aqueles contemporâneos à Lei nº 11.483/2007 e à Portaria nº 407/2010 não se aprofundaram no termo “Memória Ferroviária”¹¹⁷, não fazendo qualquer menção a ele em seus processos. O autor ainda explica que entende o termo como parte de um refinado instrumento “político administrativo”:

[...], pois os bens ferroviários, com ou sem uso, deverão ser protegidos pelo Estado. É este mesmo Estado que entregou o conjunto destes bens à iniciativa privada - que não possui interesse pela história ou pelas relações sociais que ao longo das décadas foram construídas no universo das ferrovias -, o que dá ao uso da Memória Ferroviária um caráter ideológico, pois o mesmo Estado que sucateia e privatiza é aquele que desenvolveu uma política pública para a sua preservação. (PROCHNOW, 2014, p. 67)

Mediante a criação dessa lei, o DEPAM se posicionou junto às Superintendências para estabelecer algumas orientações quanto à prática desse processo de patrimonialização.

Quando o IPHAN manifestar interesse, ou seja, exercer a opção de domínio sobre um bem, móvel ou imóvel, o fará de ofício, à Secretária do Patrimônio da União, com cópia ao inventariante da RFFSA. Desse ato deprender-se-á o reconhecimento do valor artístico, histórico e cultural, evidentemente limitado aos efeitos da Lei nº 11.483/07. [...] adiantamos que o ordenamento preliminar prevê a identificação dos bens em 4 categorias, a saber: Bens imóveis – edificações e glebas urbanas; Bens móveis – equipamentos rodantes ou fixos, mobiliário e obras de arte¹¹⁸; Bens documentais – administrativos, iconográficos, e outros; Acervos museológicos. [...] Os remanescentes de pátios e vilas ferroviárias, estações, oficinas, caixas d’água, pontes, viadutos, estações telegráficas e outras instalações, isoladas ou em conjunto; Os conjuntos de acervos de equipamentos rodantes com mais de 50 anos ou já musealizados; (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 25, Grifos nossos)

Assim vemos que, a partir daquele momento, caberia ao Instituto exercer a interlocução e o reconhecimento desses bens, classificando-o em categorias distintas e estritamente ligadas a valores materiais, o que soa familiar com relação às categorias patrimoniais tradicionais do IPHAN, como os Livros do Tombo, no entanto, sem restringir ao

¹¹⁷ Para saber um pouco mais sobre o termo, vale a pena ler o interessante texto de Prochnow (2014) "Percurso e formação do conceito de memória ferroviária" 66 – 96 in PROCHNOW, Lucas Neves. O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário: a Memória Ferroviária como instrumento de preservação. 2014. 177 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

¹¹⁸ Segundo Queiroz (2004, p. 48), obras de arte eram como os funcionários da EFNOB se referiam as construções viárias, pontes, pontilhões, viadutos, bueiros e outros elementos que compunham os elementos técnicos e funcionais feitos em decorrência do avanço ferroviário. Enquanto segundo a REVISTA FERROVIÁRIA (Rio de Janeiro / São Paulo, ano. 26. n. 8, ago. 1965. 54 p) “obra de arte” se refere a toda construção de alvenaria, concreto ou metálica executada para preparo ou proteção do leito da estrada. (1965, p. 54) As chamadas obras de arte também foram classificadas pela EFNOB principalmente como aquelas “correntes” – formadas por bueiros simples e duplos com diâmetro interno variante de 0,30 a 0,90 cm, tendo sido empregado canos de cimento armado em suas confecções -, e as “especiais”, que se referiam principalmente aos viadutos e pontes, de concreto ou metálicas, com “taludes de cimento armado” Fica claro que esses elementos seguiriam um “tipo construtivo”, onde suas peças fossem importadas do exterior em grande quantidade, prevendo uma montagem rápida e econômica. (RELATÓRIO, 1908, p. 18)

campo dos bens imóveis apenas os edifícios tradicionais como as estações, mas também os antigos pátios operacionais e as vilas em que moravam os trabalhadores.

Vale ressaltar que a lei prevê que a União utilize esses imóveis em programas de regularização fundiária e até mesmo em programas de habitação de interesse social, além de contribuir com os programas de reabilitação de áreas urbanas. (CAVALCANTI NETO, 2017)

De acordo com Cavalcanti Neto (2017, 2012) o trabalho de *Inventário de Conhecimento do Patrimônio Cultural Ferroviário* que vem sendo realizado pelo IPHAN sempre considerou produzir um estudo detalhado desses bens, visando inclusive pensar em estratégias sobre como valorizar esse acervo.

No ano seguinte à promulgação da Lei nº 11.483/2007, foi instituída, pela Portaria IPHAN nº 208/2008, a *Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF)*¹¹⁹ para coordenar as atividades, critérios e metodologia referente ao cumprimento da Lei 11.483/2007¹²⁰. A Coordenação servia também como um canal entre as demais unidades do IPHAN, sob a responsabilidade do arquiteto Cyro Íllidio Corrêa de Oliveira Lyra e do também arquiteto José Rodrigues Cavalcanti Neto, a partir de 2010¹²¹. (CAVALCANTI NETO, 2017)

Desde 2010, o IPHAN estabelece uma listagem oficial para registrar esses bens, por meio da Portaria IPHAN nº 407/2010¹²², ficando a cargo das Superintendências regionais avaliar esses prédios a partir de critérios que acionassem valor patrimonial atribuíveis aos bens, uma vez identificados pelos técnicos regionais. Essa relação é então submetida a uma *Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário (CAPCF)*¹²³ que oficializa

¹¹⁹ “A portaria 407 instituiu, por meio do Art. 3º, a Comissão de Avaliação do Patrimônio Cultural Ferroviário – CAPCF, que tem como atribuição “decidir acerca do valor histórico, artístico e cultural de bens móveis e imóveis”. A composição da Comissão foi alterada pela Portaria 172, de 13 de maio de 2016” (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 28)

¹²⁰ Cavalcanti Neto (2017, p. 39) explica que “Todo controle dos processos relacionados à Lei 11.483/2007 era feito, até fevereiro de 2014, pela Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário. Após essa data, o controle passou a ser feito pela Coordenação Geral de Identificação e Reconhecimento, contando com o indispensável suporte da equipe de apoio administrativo do DEPAM.”

¹²¹ Cavalcanti Neto (2017, p. 24) explica que “Com a reestruturação do DEPAM, em 2014, as atividades da CTPF passaram a ser desempenhadas pelas Coordenações Gerais, especialmente pela Coordenação Geral de Identificação e Reconhecimento (Anna Eliza Finger – 2014/2016) e pela Coordenação Geral de Planejamento, Monitoramento e Avaliação (José Rodrigues Cavalcanti Neto – 2014/2017)”

¹²² É importante frisar que existe uma grande diferença entre a patrimonialização efetuada através do Decreto-Lei nº 25/1937 (tombamento) e aquela vista pela Portaria nº 407/2010 (declaração de valor cultural). A Valoração: refere-se exclusivamente aos bens do espólio da RFFSA; Ela permite a transferência da propriedade desses bens ao IPHAN; Maior flexibilidade quanto a aplicação de penalidades ou ao controle de intervenções, cabendo ao IPHAN e aos municípios firmarem suas diretrizes específicas para conservação e uso. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

¹²³ “A CAPCF analisou, até junho de 2017, 458 processos administrativos que tratam de um total de 2993 bens imóveis. Foram inscritos na LPCF, entre 2011 e 2017, 272 bens imóveis, e foram classificados como não

processo de inventário desses bens devidamente selecionados para que sejam submetidos à fiscalização dessa autarquia¹²⁴.(CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

Com isso o IPHAN passou a ter controle normativo sobre esses bens, regulando na esfera federal um tipo de inventário de conhecimento que se materializou na forma da Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário. (CAVALCANTI NETO, 2017)

A cessão de bens imóveis da RFFSA inscritos na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário (LPCF) ocorre, segundo Cavalcanti Neto (2017), através de repasse do IPHAN às prefeituras, o que varia de acordo com sua classificação: não operacional (NOP); operacional (OP); fundo contingente (FC) e reserva técnica (RT)¹²⁵. Por NOP e OP¹²⁶, o Art. 22 da lei 11.483/2007 afirma que: “Para os fins desta Lei, consideram-se bens operacionais os bens móveis e imóveis vinculados aos contratos de arrendamento celebrados pela extinta RFFSA, bem como aqueles delegados a Estados ou Municípios para operação ferroviária.”¹²⁷

O IPHAN incluiu na LPCF um total de 591 bens imóveis avaliados pelo CAPCF (incluindo os bens inscritos *ex-officio*¹²⁸), que juntos formam um total de 228 conjuntos e que estão distribuídos por 177 municípios brasileiros, em 18 unidades da federação. (CAVALCANTI NETO, 2017)

necessários para a preservação da Memória Ferroviária pelo IPHAN 2121 bens.” (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 32)

¹²⁴ A fiscalização dos bens valorados e inscritos nessa lista não seguem o padrão visto nos tombamentos de acordo com o Decreto-Lei 25/1937, sendo geridos por poder discricionário de seu proprietário, dessa forma, os procedimentos precisam ser estabelecidos nas cláusulas dos termos de compromisso que entre o IPHAN e o concessionário.

¹²⁵ De acordo com Cavalcanti Neto (2017), Fundo contingente refere-se a relação dos imóveis a serem vendidos, ele foi instituído através do art. 5º da Lei 11.483/2007, o autor informa que a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) fez a relação de imóveis que integram esse fundo. Enquanto Reserva técnica foi regulamentada através do Decreto 7.929/2013 e considera que são RT “[...] automaticamente, todos os bens não operacionais que estejam na faixa de domínio [das ferrovias integrantes do Sistema Federal de Viação]” (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 68),

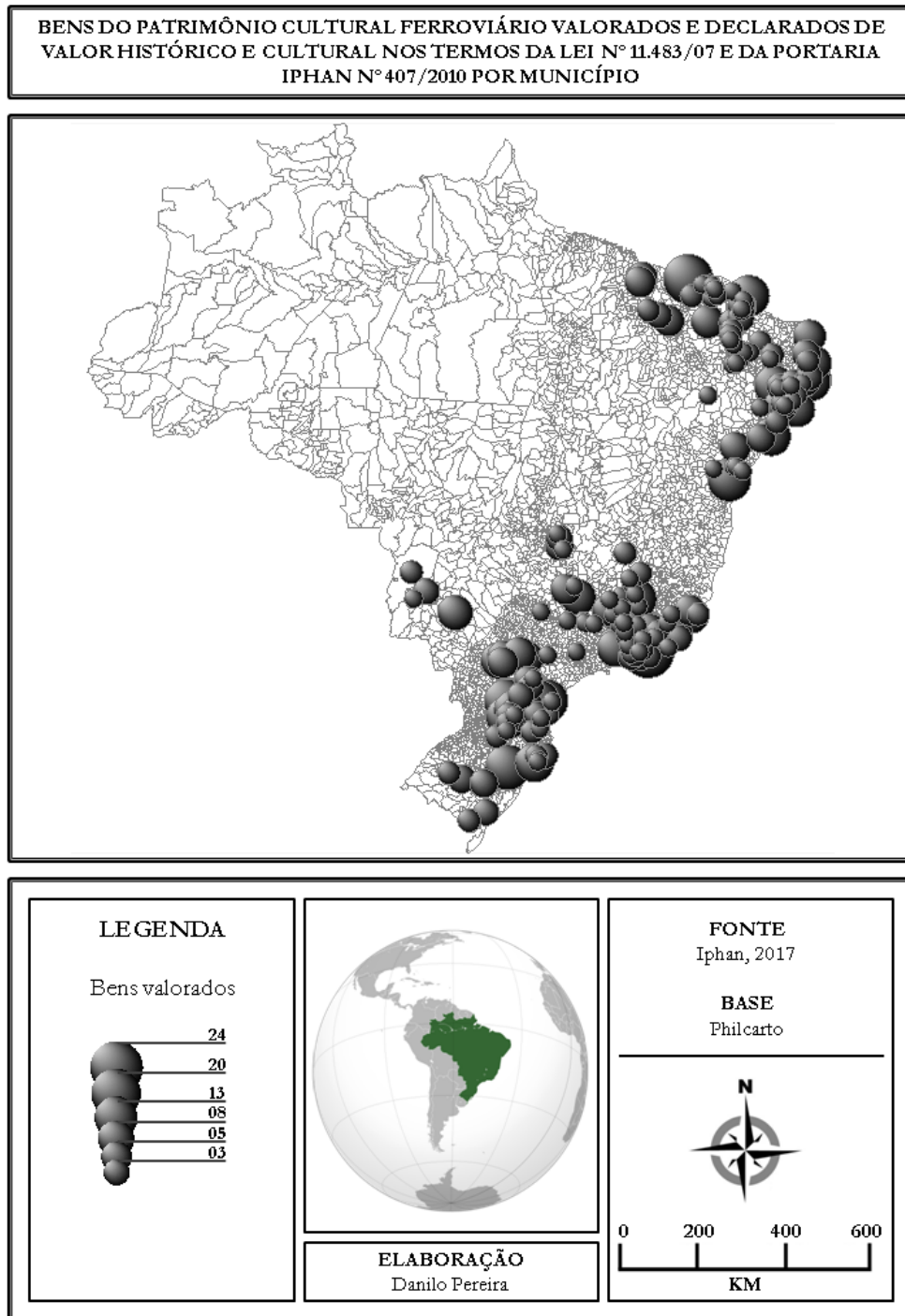
¹²⁶ Referente aos FC e RT, Cavalcanti Neto (2017, p. 68) explica que: “O Fundo contingente foi instituído no Art. 5º da Lei, e o Parágrafo 2º do Art. 6º afirma que ‘ato da Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão indicará os imóveis a serem vendidos, objetivando a integralização dos recursos destinados ao FC’. A SPU fez a relação de imóveis que integram o FC e, como bens do FC não podem ser cedidos, quando necessário a SPU substitui bens assim classificados por outro de mesmo valor contábil. Ainda que o termo Reserva Técnica também já esteja presente na lei, sua regulamentação foi feita pelo Decreto 7.929, de 18 de fevereiro de 2013. O decreto classifica como RT, automaticamente, todos os bens não operacionais que estejam na faixa de domínio.”

¹²⁷ Para saber mais detalhes sobre o processo de cessão de um bem inscrito na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo IPHAN, consultar os tópicos “Cessão de bens não operacionais – NOP”, “Cessão de bens operacionais – OP” e “Sessão de bens reserva técnica – RT”, no relatório técnico de Cavalcanti Neto (2017).

¹²⁸ Por *ex officio*, temos o entendimento visto no Art.5º do Decreto-Lei nº 25/37 que diz que: "O tombamento dos bens pertencentes à União, aos Estados e aos Municípios se fará de ofício, por ordem do diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, mas deverá ser notificado à entidade a quem pertencer, ou sob cuja guarda estiver a coisa tombada, a fim de produzir os necessários efeitos."

A distribuição desses bens por municípios e a nítida lacuna de preservação do patrimônio ferroviário a norte e centro-oeste brasileiro – apesar de atenuada – e como já notado com relação aos tombamentos feitos pelo IPHAN desse patrimônio, ainda pode ser observada no mapa seguinte, referente aos bens culturais ferroviários valorados.

Mapa 2 Bens do patrimônio cultural ferroviário valorados e declarados de valor histórico e cultural



Fonte: Elaborado por Danilo Pereira com base em Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário: Bens declarados valor histórico, artístico e cultural nos termos da Lei nº 11.483/07 e da Portaria IPHAN nº 407/2010. 2015.

Para auxiliar o processo de inventário e atribuição de valores dos bens ferroviários, o DEPAM editou em 22 de janeiro de 2007 a Medida Provisória 353, onde se ampliaram as discussões sobre esses bens no âmbito do *Sistema Integrado de Conhecimento e Gestão* (SICG) como metodologia para as Superintendências trabalharem, sendo criadas fichas específicas para esses bens no Módulo de Cadastro¹²⁹. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

Conforme Cavalcanti Neto (2017) explica, ao trabalhar com o georreferenciamento como uma das principais metodologias de inventário do Patrimônio Cultural Ferroviário e, sua relação com o SICG, o DEPAM passou a contextualizar esses bens culturais no território, adotando então o já mencionado conceito de redes de patrimônio. (FINGER, 2012)

Produção de informações sistematizadas sobre as características físicas e culturais dos bens imóveis do Patrimônio Ferroviário brasileiro, incluindo também as pontes, pontilhões, túneis, passarelas, caixas d'água, viadutos entre outros; como base de conhecimento necessária e estratégica para os fins da Lei 11.483/2007, quais sejam: a) A preservação da memória do patrimônio ferroviário, por meio de registros gráficos e fotográficos, localização e configuração espacial, bem como as condições de uso e conservação; b) Prover com informações cadastrais básicas as solicitações dos bens de interesse do IPHAN para uso próprio ou para repasse a outras entidades. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 43, Grifo nosso)

Esse novo instrumento de preservação adotado pelo IPHAN veio para suprir de maneira descomplicada a alta demanda pela patrimonialização do grande número de bens da RFFSA, vinculando o processo de Valoração com a necessidade de se pensar o uso e a gestão desses bens. (PROCHNOW, 2014)

Para Prochnow (2014), o conceito de valor visto na lei 11.483/2007 sugere que o IPHAN será responsável por qualquer patrimônio cultural ferroviário, sendo o conceito de Memória Ferroviária algum tipo de atributo complementar. Tais questões despertam aspectos controversos dessa prática de patrimonialização:

[...] esta recebe a incumbência de proteção da memória ferroviária, como se o patrimônio ferroviário possuísse um valor inquestionável por si, um espólio cujo significado fosse inerente a ele próprio e não necessitasse ser valorado, pois é parte de sua natureza. A Lei claramente equivale o patrimônio ferroviário à memória ferroviária. Ou seja, a Memória Ferroviária é o patrimônio ferroviário; o patrimônio ferroviário é a memória ferroviária. (PROCHNOW, 2014, p. 28)

Ainda segundo o autor, a lei sugeriu que esses bens provenientes do espólio ferroviário da RFFSA sejam detentores de valores intrínsecos, equívoco ocasionado pela visão preservacionista predominante no contexto em que a mesma foi criada – nos anos 1990 -, em meio aos embates políticos de ferroviários, sindicatos trabalhistas e a comunidade contra

¹²⁹ O SICG conta com os seguintes módulos: Cadastro (Bens materiais e imateriais); Conhecimento (Contexto geral) e Gestão.

a privatização da rede ferroviária, como uma sugestão de salvamento emergencial (PROCHNOW, 2014).

É possível articular as críticas de Prochnow (2014) à Lei 11.483/2007 e à Portaria nº 407/2010, por sugerirem a ideia de valor intrínseco aos bens ferroviários valorados, ao pensamento de Smith (2006) sobre os bens reconhecidos como patrimônio poderem ser identificados por uma série de significados e valores que lhes são atribuídos, porém que locais e objetos não seriam, portanto, inerentemente valiosos, nem carregariam um sentido inato. Para a autora – e, de certa forma, também pra Prochnow, locais e objetivos fazem parte de um processo cultural e uma série de atividades empreendidas sobre eles, e dos quais eles se tornam parte.

Em seu relatório sobre o patrimônio ferroviário¹³⁰, que fundamenta a maioria das questões aqui colocadas, Cavalcanti Neto (2017) conclui também que a interpretação do IPHAN para o conceito de Patrimônio Cultural Ferroviário se refere principalmente a uma compreensão sobre:

[...] os testemunhos da cultura ferroviária que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes testemunhos englobam edifícios e maquinaria, pátios, oficinas, ferramentas, documentos, acervos e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 50)

A Valoração soa como um instrumento mais flexível do que o tombamento, por permitir reconhecer de forma ampla e associada com os grupos - em forma de redes de patrimônio -, os valores e a Memória Ferroviária desse extenso acervo patrimonial brasileiro, sendo ainda assim um tipo de DAP por centralizar o poder de decisão nas mãos do Instituto e de representantes do poder público, como as prefeituras.

O que não a isenta do questionamento sobre sua pertinência em um cenário onde os tombamentos dos bens ferroviários continuam acontecendo, o que Prochnow (2014) entendeu como um descompasso institucional, pois segundo ele:

[...] dentro do IPHAN, não é ponto pacífico a atribuição legal delegada para proteção da memória ferroviária; e também porque este conceito não foi produto de uma prática social articulada com quem tem o poder legal e administrativo sobre o que se quer preservar, levando a um equívoco na compreensão das memórias sociais advindas da história da ferrovia cujo resultado se materializa em uma política de revitalização de imóveis ferroviários em desuso por causa da extinção e privatização da rede ferroviária pelo Estado brasileiro. (PROCHNOW, 2014, p. 39)

¹³⁰ CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. Relatório - patrimônio ferroviário. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2017. 111 p. (Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM). Relatório em desenvolvimento [incompleto].

Este capítulo tratou de algumas das definições e categorias que permeiam pelo universo do patrimônio cultural industrial, com ênfase aos bens culturais ferroviários, onde apresentamos alguns marcos legais da prática de sua preservação no contexto brasileiro com o intuito de que assim vemos que o principal critério de Valoração que o IPHAN utiliza em seus processos de Valoração consiste, segundo Cavalcanti Neto (2017, p. 50), em “[...] tratar o patrimônio ferroviário como sistema, com a preocupação de olhar tanto o todo como as partes”.

O que segundo o autor confirma uma metodologia seguida pelo Instituto que considera a abrangência nacional, a população atingida pela malha ferroviária, a relação de linha e paisagem ferroviária que liga esses edifícios e a inter-relação entre os bens ferroviários móveis e imóveis, relacionando-se diretamente com as narrativas que serão apresentadas ao longo do capítulo seguinte. A partir daqui aproximaremos mais detidamente as questões locais do objeto de estudo, visando discutir a Estrada de Ferro num sistema mais amplo de Lugares, referências locais, espaços e edificações.

CAPÍTULO 3 – A ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL (EFNOB) E A FORMAÇÃO DO MATO GROSSO DO SUL

Figura 6 Construção da ponte ferroviária da EFNOB sobre o rio Paraná (entre São Paulo e Mato Grosso do Sul)



Fonte: Carlos Silva Mattos s/d, Acervo de Carlos Iracy.

*Cedeu o homem e a natureza a um animal metálico que
devorava árvores e vomitava fumaça devolvendo ao céu o
nada, em cor escura e que sujava quase sempre o terno de
linho branco dos homens que nela viajavam.*

(Cândido Alberto da Fonseca, 1985)

O conceito de patrimônio industrial é multidisciplinar, pois trata das memórias acumuladas por pessoas que viveram e trabalharam em determinados espaços, cujas lembranças não apenas enriquecem a leitura sobre um edifício ou objeto, mas evidenciam um tipo de documento a ser analisado de forma multidisciplinar. Para Kühn (1998, p. 228), “Um dos objetivos da arqueologia industrial é situar o monumento em seu contexto social e econômico e sua relação com a história da técnica. As formas de abordagem são múltiplas”.

O que narramos neste capítulo se refere ao histórico de criação, ascensão, desenvolvimento e encerramento das atividades ferroviárias da EFNOB no trecho Sul-Mato-Grossense e, desde a publicação dos primeiros decretos no final do século XIX - quando se estabeleceu a criação de uma E.F. que conectasse o litoral ao Centro Oeste brasileiro -, passando pelos seus primeiros anos, cujo traçado expedicionário conectou através dos trilhos São Paulo e Mato Grosso do Sul e também Brasil e Bolívia através da fronteira localizada na cidade de Corumbá/MS.

Discorreremos aqui sobre outras três importantes narrativas: uma relacionada ao canteiro de obras da ferrovia, responsável pela difusão daquela arquitetura e engenharia específicas em território até então pouco explorado; outra marcada pelo recorte específico ao caso Sul-Mato-Grossense; e, por fim, a relação dos trilhos que ao decorrer do século XX entraram em conflito e sobreposição com os sistemas modais usuais - rodovias e navegação.

Por fim, o capítulo se propõe a elencar os principais pontos referentes ao declínio e encerramento da EFNOB para o tráfego de passageiros no estado, reforçando as narrativas oficiais que descrevem o seu processo de privatização no começo dos anos 1990 até o abandono e desuso de centenas de construções ferroviárias e o impacto disso para os seus funcionários e passageiros. A partir daí, incorporamos as primeiras transcrições de entrevistas que foram realizadas no decorrer desta pesquisa e outras que foram recuperadas em arquivos jornalísticos da AFAPEDI.

3.1 O trem vai partir: EFNOB, narrativas e origens históricas

O histórico ferroviário brasileiro teve início com o Decreto Legislativo nº 641 de 26 de junho de 1852 que fez com que o Governo concedesse às companhias uma permissão para construção total ou parcial de um traçado que saísse da capital do país e terminasse nas então províncias de Minas Gerais e São Paulo, de onde se ligariam com as cidades do antigo Mato Grosso. (QUEIROZ, 2004, NEVES, 1958, PAIVA, 1913)

A partir daí começou um período de benefícios e incentivos econômicos com o intuito de contribuir de alguma forma para a organização desse setor ferroviário no país¹³¹, desde a criação da Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas nos anos 1860¹³², até a isenção de impostos sobre a importação de materiais utilizados pelas Estradas de Ferro (E.F) em 1873¹³³. (PAIVA, 1913)

Conforme Paiva (1913) expôs, a formação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB)¹³⁴ teve início com a publicação dos primeiros decretos, como o nº 862 de 16 de outubro de 1890 que concedeu privilégios para o estabelecimento de um sistema de viação que ligasse diversos Estados da União à Capital Federal e o nº 1.658 de 20 de janeiro de 1894 que aprovou o primeiro estudo entre Uberaba/MG a Coxim/MS. Apenas em 1904 a então chamada Companhia da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil teve a concessão da E.F que ligava Minas Gerais ao então Mato Grosso¹³⁵.

Ainda segundo Paiva (1913), o Decreto nº 6.006 de 02 de maio de 1906 aprovou, mediante condições específicas, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª seção da E.F de Bauru a Cuiabá, sendo firmada a modificação definitiva que remete ao traçado atual de Itapura a Corumbá e dali até a fronteira boliviana através do Decreto nº 6.899 de 24 de março de 1908¹³⁶.

De acordo com Neves (1958), a EFNOB funcionaria como a comunicação necessária entre os portos no litoral brasileiro e o interior do então Mato Grosso, que até então se davam exclusivamente por meio terrestre e através de precárias expedições fluviais.

O seu traçado projetado para fins políticos e estratégicos no cenário de proteção das fronteiras do estado¹³⁷ se revelou como uma grande linha de interesse comercial, cujo valor,

¹³¹ Boa parte dos investimentos na malha ferroviária brasileira partiu de particulares que visavam beneficiar a produção agrícola, o que impediu, por exemplo, a consolidação de uma malha que fosse mais homogênea. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

¹³² Reformada a partir do Decreto nº 5.512 de 31 de dezembro de 1873, do Decreto nº 31 de maio de 1890 e do Decreto nº 1.142 de 22 de novembro de 1892 que lhe deram novos regulamentos.

¹³³ Inclusive com a criação de bases gerais para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado através do Decreto nº 6.995 de 10 de agosto de 1878.

¹³⁴ A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) também fora conhecida pelos nomes de EF Bauhú-Cuyabá, EF Bauru-Itapura, EF Itapura-Corumbá, EF Bauru-Porto Esperança, EF Noroeste do Brasil, RFFSA (10ª Divisão Noroeste, SR-10, SP4-2), Novoeste S/A e ALL trecho Bauru-Corumbá e ramal de Ponta Porã. (QUEIROZ, 2004, NEVES, 1958)

¹³⁵ De acordo com o Decreto nº 5.266 de 30 de julho de 1904.

¹³⁶ Aprovou-se através do Decreto nº 6.930 de 23 de abril de 1908 os estudos referentes aos 62 quilômetros, a partir de Porto Esperança para Miranda.

¹³⁷ Os confrontos entre Brasil e Paraguai deixaram o país em estado de alerta, o que também funcionou como fator de incentivo para a construção da ferrovia, uma vez que ela poderia ser utilizada para garantir o transporte de tropas militares. (NEVES, 1958) Foram encontradas algumas menções em relatórios da EFNOB a respeito da criação de serviços ferroviários exclusivos para atender ao Estado em caso de conflitos militares, como vemos aqui: “O arsenal de marinha, estabelecimento importantíssimo para a nossa marinha de guerra, e no qual se tem

segundo Azevedo (1950), aumentou à medida que se aperfeiçoaram essas explorações das terras a oeste do Estado em busca de uma conexão internacional com a Bolívia, em virtude disso, a EFNOB foi considerada por alguns como a mais importante via de transporte brasileira construída no Séc. XX. (Pedro Telles¹³⁸ apud QUEIROZ, 2004)

No que se refere aos avanços da mobilidade em território Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense ao longo do Séc. XX, não é possível deixar de lado a intenção que predominava de um domínio territorial da estrada de ferro sobre aquelas terras Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense e que foi descrito pelo engenheiro Gonzaga de Campos como:

A parte mais povoada de Matto Grosso é situada na bacia do alto Paraguay e na do seo tributário Cuyabá. Dalli para alcançar ponto transitável de qualquer dos grandes afluentes do Amazonas, vai distancia maior do que 100 leguas. Além d'isso quais todos aquelles rios apresentam longos trechos encachoeirados onde a navegação é frequentemente interrompida. Juntando ainda o despovoado e inhospito dos sertões ocupados por indígenas selvagens [sic], temos o conjuncto de circunstancias que até hoje tem obstado à realização d'esse trajecto. (ESTUDO, 1900, p. 12)¹³⁹

Dos primeiros estudos feitos por ele em 1871 referentes ao traçado da Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul vemos uma intenção de linha férrea que sairia de Curitiba/PR até a região de Miranda/MS e que assim pudesse criar um sistema modal misto, incorporando a navegação pelos rios Ivahy, Paraná, Ivinheima, Brilhante e Mondego¹⁴⁰. (ESTUDO, 1900)

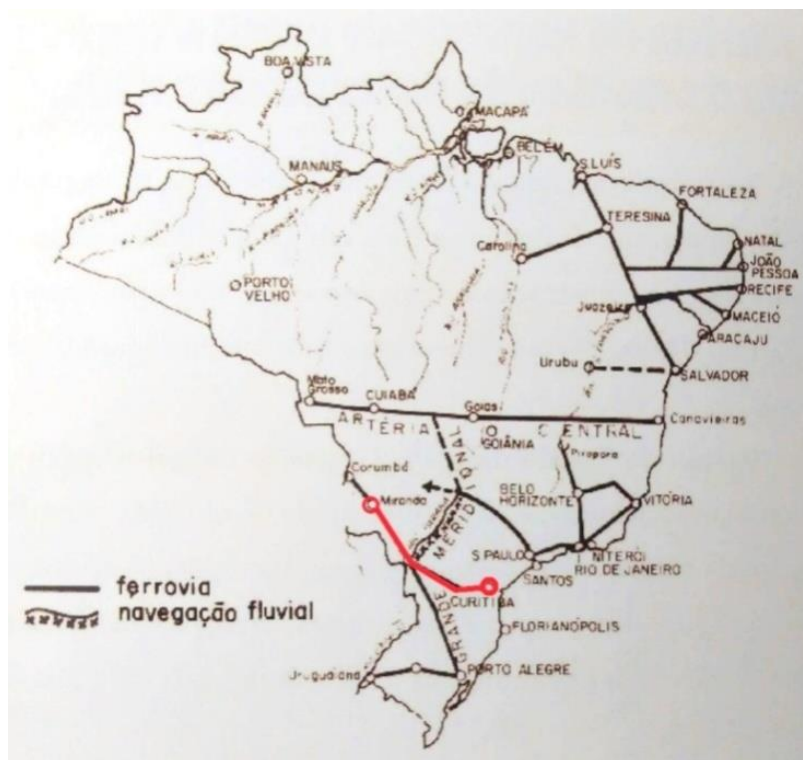
despendido sommas consideráveis, será servido por um desvio especial para o transporte de material de guerra e ficará assim habilitado a prestar todos os serviços a seu cargo com a maior facilidade, sendo chamado a tomar um desenvolvimento extraordinário com a construção da via férrea” (RELATÓRIO, 1908, p. 15)

¹³⁸ Renomado historiador da engenharia brasileira.

¹³⁹ Lembrando que os documentos históricos da EFNOB a que tivemos acesso foram devidamente referenciados, visando padronizar sua nomenclatura, nos baseamos no método desenvolvido pelo professor Paulo Roberto Cimó Queiroz (2004) que os apresenta em forma de sigla, em nosso caso adotamos: D (documento) EFNOB (Noroeste do Brasil) seguido da sua numeração por ordem cronológica.

¹⁴⁰ Ainda de acordo com o estudo, no ano de 1876: “[...] uma comissão requintada no mérito dos escolhidos: Rio Branco, Beaurepaire Rohan, Raposo, Buarque de Macedo e Honorio Bicalho, desempenhou-se do encargo de estudar a melhor via de comunicação entre a Côte e Matto Grosso, indicando: estrada de ferro do Rio de Janeiro até Paranapanema; navegação d’este rio, do Paraná, Brilhante e Ivinheima; e estrada de rodagem até Miranda. O percurso total era de mais de 2100 kilometros” (ESTUDO, 1900, p. 5)

Mapa 3 Estudo para o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ligando Curitiba e Foz do Iguaçu até Miranda, em destaque (vermelho), e dali até a fronteira com a Bolívia através de Corumbá.



Fonte: Modificado pelo autor (2017) a partir de original disponível em (ARRUDA, 2009, p. 104)

Optou-se depois por um traçado batizado de “Isabel¹⁴¹” proposto pelo engenheiro Antonio Pereira Rebouças, ele partiria de Curitiba até Pau dos Coroados e daí em diante seguiria até o Porto de Sete Voltas para conexões fluviais; enquanto isso outra estrada de ferro seguiria em território Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense pelos vales de Brilhante e Nioac até Miranda¹⁴².

O traçado da EFNOB foi considerado expedicionário para o território do antigo Mato Grosso¹⁴³, cujas idealizações se iniciaram após a Guerra da Tríplice Aliança e que segundo Azevedo (1950, p. 75), “[...] a cuja luz fria e implacável se iluminou os problemas de comunicações e transportes e se despertou a consciência da necessidade de lhes apressar a solução”.

A EFNOB representa de certa maneira um marco do processo de industrialização e de desenvolvimento econômico nacional – e internacional –, que marcou de forma representativa uma parte fundamental da história das ferrovias no Brasil ao longo do Séc. XX.

¹⁴¹ Em homenagem a princesa Isabel Cristina Leopoldina Augusta Micaela Gabriela Rafaela Gonzaga.

¹⁴² Neves (1958) explica que esse traçado não foi realizado por que a concessão caducou por falta de mão de obra.

¹⁴³ O seu traçado compreendia uma saída a partir de Bauru, em São Paulo em 1905, e outra de Porto Esperança, Mato Grosso (do Sul).

[...] em busca da fronteira com o Paraguai, e de Corumbá que deverá atingir brevemente, para se articular com o Brasil-Bolívia, tem, mais do que qualquer outra, no sistema ferroviário de S. Paulo, a vocação do oeste, com que nasceu, no seu traçado primitivo, e que herdou das bandeiras na sua fascinação pelos espaços, imensos e vagos, e na sua investida obstinada para a conquista civilizadora dos sertões (AZEVEDO, 1950, p. 74).

A estrada de ferro em Mato Grosso do Sul acabou criando um caráter urbanizador pelas cidades em que o trem chegava, contribuindo para a implantação, em muitas delas, de alguns exemplares arquitetônicos que se destacam pela sua riqueza de detalhes e estilo próprio, juntos eles compõem um rico acervo de patrimônio da arquitetura produzida em contexto industrial-ferroviário.

Essas características evidenciaram um traçado urbano que marcou a força de trabalho e engenharia e da ocupação humana por detrás da atuação e da presença do trem naquele estado.

Num registro histórico, a importância fundamental para o patrimônio cultural brasileiro da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – e, por extensão, de suas estruturas relacionadas, como trilhos, máquinas e edifícios – reside num registro eminentemente simbólico: o papel por ela exercido naquele contexto do início do Séc. XX em que uma ação do Estado com vistas à construção de uma ideia de nação moderna e desenvolvida necessariamente passava pela integração estratégica de seus territórios por meio do trem (ROLIM, 2006, p. 3).

A construção da ferrovia Noroeste do Brasil aconteceu através de uma concessão dada ao Banco União de São Paulo pelo Governo Federal em 1890. Era um momento de auge das companhias ferroviárias paulistas, o Estado passava por um momento de estabilidade econômica em decorrência da ascensão ferroviária de algumas das suas principais linhas, como a Santos-Jundiaí – iniciada no final do Séc. XIX -, e a E.F Sorocabana. (AZEVEDO,1950)

Em 1903, o engenheiro Emílio Schnoor foi quem primeiro apresentou um projeto de traçado para a Noroeste¹⁴⁴ próximo daquele que foi consolidado, propondo a saída do trem a partir de Agudos em São Paulo, próximo a cidade de Bauru até a fronteira da Bolívia, em Mato Grosso do Sul (Corumbá).

O historiador Paulo Roberto Cimó Queiroz (2004) explica que a concessão se deu até o ano de 1904, mesma época em que foi fundada a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil na cidade do Rio de Janeiro, que visava viabilizar o traçado proposto pelo Banco

¹⁴⁴ “Noroeste” era a palavra comumente usada para se referir a essa região onde os trilhos da EFNOB chegaram, Segundo Fernando de Azevedo (1950): “[...] essas zonas de penetração [linhas ferroviárias] passariam a ser conhecidas pelos nomes de suas estradas de ferro: a alta Paulista, a alta Mogiana, a alta Sorocabana. Construída a via férrea que, partindo de Bauru, atingiu Mato Grosso, depois de atravessar o rio Paraná, outra palavra não tardaria a ter o mesmo destino e começaria a repetir-se e a popularizar-se – “Noroeste”, para designar a região percorrida pela nova estrada de ferro. (Idem, 1950, p. 106-107)

União de São Paulo – que contemplava o trecho Uberaba/MG até Coxim/MS. Entretanto, com a concessão sendo repassada para a recém-fundada companhia carioca, o percurso foi alterado para que saísse de Bauru/SP até Cuiabá/MT.

Um ano depois no mês de julho, os trabalhos de sua construção foram iniciados na cidade de Bauru (QUEIROZ, 2004). Em abril de 1907 o Governo Federal estabeleceu uma alteração no traçado e o destino final proposto inicialmente para a Noroeste através do Decreto Nº 6.463, de 25 de abril.

I - A Estrada de Ferro Bahurú-Cuyabá, objecto do contracto vigente da Companhia de Estradas do Ferro Noroeste do Brazil, celebrado nos termos do decreto n. 5349, de 18 de outubro de 1904, terá, o seu traçado alterado, a partir do kilometro 309, de modo a terminar em Corumbá, procurando a travessia preferível do rio Paraná nas imediações da corredeira do Jupιά, o passando por Aquidauana ou por outro ponto mais conveniente no curso francamente navegavel do rio Aquidauana, ou do affuente seu.

[...]

III - O povoamento das terras marginaes ou proximas á estrada deverá ser emprehendido e activado pela companhia, independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associações ou de particulares. (BRASIL, 1907. Grifos meus)

Essa mudança de trajeto dialogava com o projeto originalmente pensado pelo engenheiro Emílio Schnoor. Desse modo, passaram a existir duas estradas de ferro sendo construídas quase que simultaneamente, uma referente ao trecho paulista – a E.F Bauru-Itapura e outra que seria a E.F Itapura-Corumbá (de responsabilidade da Companhia Noroeste do Brasil)e deveria funcionar como um verdadeiro plano de ocupação para os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul.¹⁴⁵

O decreto nº 5.349 de 18 de outubro de 1904¹⁴⁶ autorizou uma revisão na concessão das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas¹⁴⁷. A primeira se refere a uma estrada cessionária a EFNOB e que teve o seu traçado alterado para que partisse de Bauru/SP ou como consta no Relatório da Diretoria da Companhia da EFNOB que foi apresentado à Assembleia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906: “[...] ou de onde for mais conveniente no prolongamento da Estrada de Ferro Sorocabana” (RELATÓRIO, 1906, p. 17), o que demonstra uma intenção desde o principio de que a Noroeste conferisse um caráter de continuidade àquela famosa E.F paulista.

¹⁴⁵ Azevedo (1950, p. 107) afirma que às obras de construção da EFNOB foram parte de uma longa e lenta discussão que corria desde 1852 como algo que deveria ser enfim solucionado.

¹⁴⁶ Este decreto ainda fornece informações interessantes quanto as obras que seriam feitas pela companhia ferroviária, como recomendações quanto a observância da natureza do terreno na hora de se pensar a fundação das obras de arte, sendo responsabilidade dos seus engenheiros a manipulação dos aparelhos de sondagem e fincamento de estacas de ensaios. (RELATÓRIO, 1906)

¹⁴⁷ Respectivamente os decretos: nº 862 de 16 de outubro de 1890, nº 1.127 de 8 de novembro de 1892 e nº 5.266 de 30 de julho de 1906.

Aquela linha férrea deveria então:

[...] terminar na cidade de Cuyabá; devendo seguir pelo Valle do Tietê em direcção a Itapura, atravessar o rio Paraná, entre o salto do Urubupungá e o porto do Taboado, e, passando por Bahús, acompanhar a serra deste nome até o seu ponto terminal. (RELATÓRIO, 1906, p. 17)

O novo traçado favorecia a relação do trem com a cidade portuária de Corumbá localizada na margem direita do rio Paraguai, o que era visto como uma vantagem logística pelas interconexões possíveis com o transporte fluvial do rio e seus afluentes, além de aproximar sua futura estação com a fronteira da Bolívia, criando novas frentes de desenvolvimento urbano para a cidade através das unidades habitacionais que seriam construídas para receber os trabalhadores da EFNOB.

O trecho Sul-Mato-Grossense começou a ser construído em maio de 1908¹⁴⁸, Queiroz (2004) explica que essa frente de trabalho teve início em uma localidade diferente daquela destinada ao seu encerramento (Corumbá), os trilhos foram iniciados em uma localidade próxima a Corumbá chamada de Porto Esperança¹⁴⁹, à margem esquerda do Rio Paraguai.

[...] as duas pontas de trilhos, avançando uma ao encontro da outra, deveriam encontrar-se em algum ponto do território Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense – ficando estabelecido que somente depois dessa ligação seria providenciada a construção do trecho restante, de Porto Esperança a Corumbá (QUEIROZ, 2004, p. 27)

A escolha de Porto Esperança como ponto terminal do trem se deu, pois se considerou o percurso pelos rios como rota alternativa e de transporte de materiais de obras como algo essencial para o pleno desenvolvimento econômico da ferrovia; dessa forma foi possível manter a conexão fluvial com os portos na região de Miranda graças às relações de distância favoráveis¹⁵⁰. (RELATÓRIO, 1908)

Ainda segundo esse outro relatório produzido em 1908, a estação de Aquidauana foi desconsiderada como ponto terminal pelo fato de que o rio homônimo naquela área possuir

¹⁴⁸ Vale mencionar que a primeira estação ferroviária construída oficialmente em Mato Grosso do Sul nos em 1926 foi aquela denominada como Jupia. A construção estava localizada na margem paulista do Rio Paraná e foi transferida para a outra extremidade em decorrência da construção da grande ponte de travessia construída naquele trecho. (QUEIROZ, 2004, p. 47)

¹⁴⁹ Sobre a expansão da estrada de ferro em solo sul-mato-grossense e o caráter de conexões internacionais, conforme Azevedo (1950, p. 128) nos lembra, quando os trilhos chegaram em Porto Esperança no ano de 1914, a Noroeste teve a concretização do seu sentido simbólico como a representação da ligação entre os portos do Rio de Janeiro e Santos com a bacia do Paraguai, e em breve, sua fase “transcontinental”, dada a partir da chegada dos trilhos até a cidade de Corumbá, fronteira com a Bolívia.

¹⁵⁰ As distâncias de Porto Esperança (ponto terminal) até Miranda eram as seguintes: via férrea: 159.140 km / via fluvial: 251.640 km. (RELATÓRIO, 1908)

trechos muito tortuosos e com muitas obstruções, o que consumiria um tempo de percurso até Corumbá de 4 dias, considerado “inaceitável” pelos engenheiros¹⁵¹.

Por outro lado, se Miranda tivesse sido escolhida para essa destinação, o tempo e a distância do deslocamento até Corumbá seriam reduzidos para 2 dias e 1 noite, mas ainda insatisfatórios para a época.

Qualquer das 2 soluções é pois inaceitavel, accrescendo que em vista do pequeno calado admissível, as dimensões das embarcações são muito limitadas, e as viagens nos rios com as paradas à noite representam um atrazo e demora inadmissíveis. (RELATÓRIO, 1908, p. 12)

De acordo com os Apontamentos sobre a “Comissão Schnoor” da EFNOB, a escolha de Miranda como um possível ponto terminal para o traçado ferroviário da Noroeste também levantou algumas questões complexas:

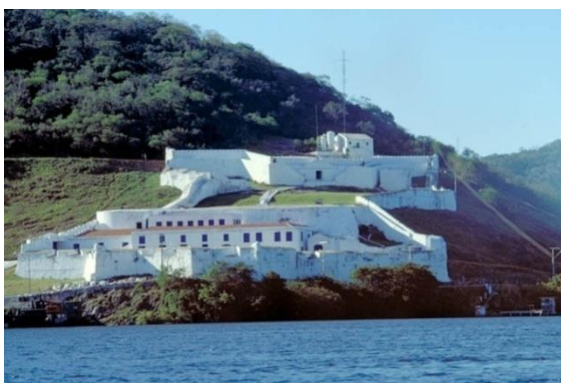
Miranda se acha rodeada de pântanos e é insalubre, mas ao sul existem terrenos altos que vão até o rio Paraguay, e por onde se pode levar uma estrada de ferro até a barranca do rio Paraguay, seja ao Porto Pacheco, na própria fronteira boliviana, seja ao Forte Coimbra, 50 kilometros ao Norte de Porto Pacheco. Do Forte Coimbra a Corumbá há 280 kilometros por navegação fluvial e é possível fazer uma estrada de ferro em terreno alto, entre esses dois pontos na margem direita do rio Paraguay em terreno brasileiro, com cerca de 180 kilometros de desenvolvimento. Para a facilidade das comparações, pode-se admitir provisoriamente Forte Coimbra como o ponto terminal da estrada de Matto-Grosso, traçada ao sul da laguna Xarayes, dependendo a escolha do lugar definitivo de estudos no terreno. Miranda, Porto Pacheco ou Forte Coimbra e Huanchaca na Bolivia, acham-se proximamente no mesmo paralelo e darão pois à Bolivia a linha mais curta para a ligação transcontinental. (APONTAMENTOS, 1908, p. 2, Grifos nossos)

Com isso vemos que em algum momento o traçado ferroviário do trem quase se conectou a um importante sítio histórico do Estado, o Forte de Coimbra¹⁵² (Fig. 7), com isto reforça-se o caráter de diálogo que a E.F sempre tentou estabelecer com a navegação no estado, onde Miranda desempenharia mais uma vez um papel estratégico de conexão com aquela fortificação brasileira, primeiro com o presídio e depois com o trem.

¹⁵¹ Ainda segundo o relatório, em épocas de águas baixas este tempo poderia chegar a impressionantes 18 a 20 dias para uma embarcação a vapor vazia que estivesse rebocando uma média de 40 toneladas.

¹⁵² Patrimonializado pelo IPHAN nos anos 1970 Referente ao processo T nº 917 de 1974, intitulado "Conjunto de edificações que compõem o Forte de Coimbra; presídio de Nova Coimbra", localizado na cidade de Corumbá/MS.

Figura 7 Forte de Coimbra, Corumbá/MS



Fonte: Fototeca IPHAN. (s/d) <<http://portal.IPHAN.gov.br/galeria/detalhes/267>> Acesso em: jan. 2018.

O ponto de chegada das duas estradas aconteceu em 1914, a leste do município de Campo Grande - uma linha vinda de São Paulo com início em Itapura em 1910 e o segmento iniciado a partir do Porto Esperança em 1908 -, o local foi batizado de “Ligação” e a partir da junção dos trilhos teve início o tráfego de passageiros entre Bauru/SP e Porto Esperança/MS¹⁵³. (FINGER, 2013, QUEIROZ, 2004)

Com a articulação que se estabeleceu em ligação (Quilometro 842) com o trecho vindo de Porto Esperança sobre o rio Paraguai, ficou concluída e em tráfego como nos informa Airosa Galvão, a ligação férrea com Mato Grosso, de Bauru a Porto Esperança, com 1.273 km, incorporados, em 1917, ao patrimônio da União que encampou a Companhia Noroeste, de Bauru a Itapura, formando, com a de “Itapura-Corumbá”, uma só estrada federal, com a denominação de E. F. Noroeste do Brasil”. (AZEVEDO, 1950, p. 108)

De acordo com informações contidas no relatório apresentado ao então ministro da viação Srº Drº Augusto Tavares de Lyra, até o começo de 1914 o trecho da ferrovia entre Itapura a Porto Esperança encontrava-se dividido em duas seções de construção e administração¹⁵⁴. A 1º seção já contava com oito estações construídas¹⁵⁵, algumas ainda em seu estado primitivo – construídas em madeira -, enquanto as outras já apresentavam uma tipologia edificada com alvenaria de tijolos. (RELATÓRIO, 1918)

O texto ainda informa que com exceção da ponte sobre o rio Paraná, todas as demais obras de arte já havia sido entregues nessa linha, faltando apenas dos edifícios de apoio e

¹⁵³ Apesar da conclusão dessa importante conexão, os relatórios informam que na época a linha ainda carecia de alguns equipamentos de infraestrutura fundamentais para garantir o funcionamento da Noroeste, esses serviços foram realizados gradativamente. “Cumpria ainda terminar algumas obras d’arte e consolidar a linha, serviço esse que foi executado pela empresa F. de Monlevade & C., que não poupou esforços para fazer o assentamento de acordo com os desejos do Governo. Parte desse serviço foi executado também pelo empreiteiro Antonio Leite da Silva, que, na medida de suas forças, trouxe igual contribuição para aquelle desideratum” (RELATÓRIO, 1918, p. 14)

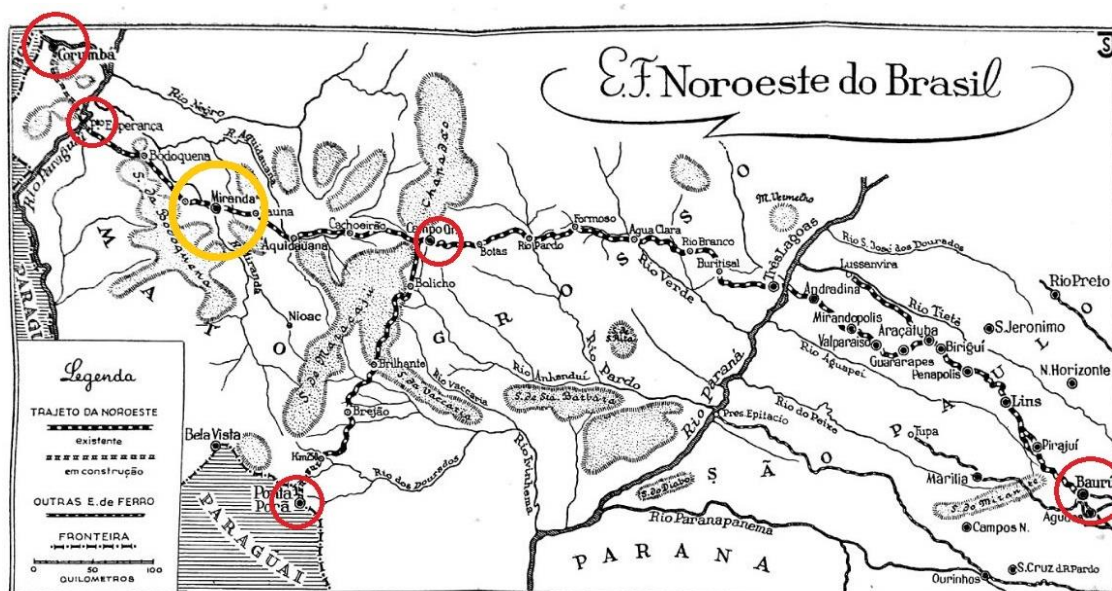
¹⁵⁴ A 1º seção estendia-se de Itapura ao Rio Verde, com 220 quilômetros de extensão, e a 2º seção entre Porto Esperança e Olhos D’água, com 336 quilômetros de extensão. (RELATÓRIO, 1918)

¹⁵⁵ Eram elas: Jupiá, Três lagoas, Cervo, Arapuá, Burity, Barão do Rio Branco, Ribeirão Claro e Rio Verde.

instalações necessárias para o funcionamento da ferrovia; faltavam também construir as casas de turmas para o pessoal que realizava a conservação da linha e que naquele momento viviam provisoriamente em “ranchos de construção rudimentar” (RELATÓRIO, 1918, p. 15)¹⁵⁶.

A ligação até Corumbá e passando pela região de Miranda¹⁵⁷ só ocorreu a partir dos anos 1930, concomitante com a construção do ramal que partia de Campo Grande para Ponta Porã, fronteira com o Paraguai, ambas as obras teriam sido concluídas junto com a ferrovia ligação Brasil-Bolívia na primeira metade da década de 1950, possibilitando então a efetiva relação comercial do Brasil com o sudeste boliviano e norte paraguaio¹⁵⁸. (AZEVEDO, 1950, FINGER, 2013, QUEIROZ, 2004)

Mapa 4 Traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul, em destaque (vermelho), da esquerda para a direita: est. Corumbá (fronteira com a Bolívia), est. Porto Esperança, est. Miranda (amarelo), est. Ponta Porã (fronteira com o Paraguai), e



Fonte: Modificado pelo autor (2017) a partir de original disponível em (AZEVEDO, 1950, p. 109)

¹⁵⁶ Segundo o relatório já existia em Três Lagoas uma sede administrativa improvisada em uma pequena casa, onde funcionavam os escritórios da Linha, da Locomoção e do Tráfego e Contadoria. (RELATÓRIO, 1918)

¹⁵⁷ Miranda se consolidou dentro da divisão da linha proposta como 4º e 5º seções, sendo responsável juntamente com Aquidauana por direcionar o trem da EFNOB para o restante do pantanal Sul-mato-grossensesentido Corumbá a partir de 1910.

¹⁵⁸ A ligação entre Porto Esperança e Miranda se deu através do Decreto nº 6.930 de 23 de abril de 1908, que aprovou os estudos definitivos daquele trecho de 62 quilômetros saindo a partir da margem do rio Paraguai. (RELATÓRIO, 1909)

Tabela 1 Divisão da Linha em Mato Grosso do Sul**Seções da linha Itapura-Corumbá**

1º Itapura-Rio Verde
2º Rio Verde-Campo Grande
3º Campo Grande-Aquidauana
4º Aquidauana-Miranda
5º Miranda-Porto Esperança
6º Porto Esperança-Corumbá

Fonte: Elaborado pelo autor com base em informações do (RELATÓRIO, 1908, p. 21)

Toda a execução das obras nesse trecho contou com respaldo legal concedido à EFNOB dando o direito a desapropriação de locais por “utilidade pública”, com isso muitos terrenos deram lugar ao traçado dos trilhos e suas respectivas edificações operacionais ao longo do trajeto. (RELATÓRIO, 1908)

Segundo Queiroz (2004), a construção do trecho pantaneiro, cruzou o maciço do Urucum, o que explica sua execução de engenharia onerosa e complexa, sendo necessária a execução de cortes profundos em rocha viva. O investimento seria justificado com a chegada dos trilhos até o território boliviano, estabelecendo uma “ligação transcontinental” entre os dois países graças ao trem da EFNOB (Fig. 8 e 9).

Figura 8 Saída do desfiladeiro da serra de Maracajú/MS**Figura 9 EFNOB, KM 163, corte em pedra**

Fonte: Sem autor (1914) disponível em: (CARDOSO e SIMON, 2011, p. 21-23)

Os primeiros anos do trecho da ferrovia em Mato Grosso do Sul foram marcados segundo Arlindo Luz¹⁵⁹ (1922, p. 3-4 apud QUEIROZ, 2004) por “[...] estações quase todas provisórias, de madeira já apodrecida, sem área para abrigar as mercadorias desembarcadas ou a embarcar [...]”.

Queiroz (2004) explica que algumas estações eram improvisadas em vagões de carga ou eram construídas como pequenas edificações sem mobília, faltavam casas de turmas para abrigar os ferroviários, assim como unidades habitacionais, escritórios e depósitos para os

¹⁵⁹ Diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil de 14 de outubro de 1918 a 28 de novembro de 1922.

engenheiros. O tema das construções ou do que chamaremos de arquitetura ferroviária será retomado mais adiante.

As dificuldades ocasionadas pelas cheias habituais daqueles pantanais¹⁶⁰ representavam um grande problema para os avanços dos trabalhos de engenharia do traçado ferroviário da EFNOB em Mato Grosso do Sul (Fig. 10), segundo Queiroz (2004, p. 41) “[...] as interrupções do tráfego por ocasião das enchentes dos rios eram uma constante”, o que causava a paralisação total da circulação dos trens.

Figura 10 Pantanal Mirandense alagado



Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Os relatórios da EFNOB descrevem em detalhes a paisagem pantaneira na época da construção do traçado, dando maior atenção à fisionomia da sua flora. E apesar de serem documentos estritamente institucionais, costumam relatar importantes memórias sobre esses locais, como nesse relatório da diretoria datado de setembro de 1908, onde descobrimos um pouco mais sobre algumas características peculiares do local:

[...] sementeiras de grandes capões de mattas compostas de varias essências, entre as quaes se contam, a palmeira carandá, indício certo de terreno inundável, a palmeira burity signal de terreno brejoso, para tudo indício de terreno geralmente secco e somente inundado nas grandes enchentes, cambará, indício geral da passagem do pantanal para terreno alto de matta, baguasú palmeira indicadora de terreno alto e secco, guariroba, aroira, jatobá papiapunha, jequitibá, angico vermelho, pindahyba, angelin e muitas outras que se encontram em capões situados geralmente em terrenos altos, formando ilhas no meio do pantanal, onde se refugia o gado na occasião das enchentes. (RELATÓRIO, 1908, p. 40)

Ainda conforme o já citado relatório da diretoria elaborado em 1908 explica, os pantanais de Miranda ficavam intransitáveis por pelo menos seis meses, o que fazia das cheias uma época de grande prejuízo para a Companhia, período em que aquelas planícies eram

¹⁶⁰ Sobre o conceito de “pantanais” diversos em Mato Grosso do Sul: “[...] a grande planície inundável conhecida como Pantanal (atualmente dividida entre os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) correspondem ao vale do Rio Paraguai e vários de seus afluentes. É costume, na região, distinguirem-se diversos ‘pantanais’, segundo os diversos rios; assim, além do ‘pantanal do rio Paraguai’, fala-se em ‘pantanal do rio Cuiabá’, do Rio São Lourenço, do Miranda, do Aquidauana, do Taquari, etc.”(QUEIROZ, 2004, p. 53)

tomadas pela água que gradativamente enchia as corixas¹⁶¹, ligando-se com lagoas internas de cada área¹⁶².

Forma-se então um verdadeiro mar, não se distingue mais o álveo do Rio cujas barrancas ficam inteiramente cobertas; os vapores e canoas navegam em rumos rectos por cima dos campos, tratando apenas de livrar-se dos camalotes, grandes ilhas fluctuantes formadas pelos aguapés e outras plantas aquáticas das bahias e lagoas destacadas de seu lugar, pela enchente, e que formam com suas raízes entrelaçadas uma ilha fluctuante tão solida que nelles se encontram os jacarés, capivaras e até onças. O Major Rondon, de cujo interessantíssimo trabalho extrahimos o que precede, diz que já fez fogo e preparou seu almoço em cima de um camalote, em falta de terreno firme na visinhança. (RELATÓRIO, 1908, p. 40)

O alto volume de água vinda das cheias do Pantanal alcançava às edificações e espaços construídos pelos operários, gerando atrasos nas viagens e evidenciando problemas técnicos daquelas obras¹⁶³, além de demandar a execução de inúmeros aterros e bueiros para minimizar os impactos com essas vazões (Fig. 11)¹⁶⁴.

Figura 11 Enchente do rio Miranda, casa de turma nº 123 e trilho



Fonte: Sem autor (1933), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Queiroz (2004) explica que, por conta desses infortúnios, foram feitas algumas melhorias pela Comissão Federal. Esta havia inclusive identificado que, apesar de o Decreto

¹⁶¹ De acordo com a Enciclopédia das águas de Mato Grosso do Sul (CAMPESTRINI, Et al. 2014), Corixas ou Corixo é entendido como um córrego ou afluente de um rio. Também encontrado com as seguintes variações: Corincho, Corixão e Corixinho.

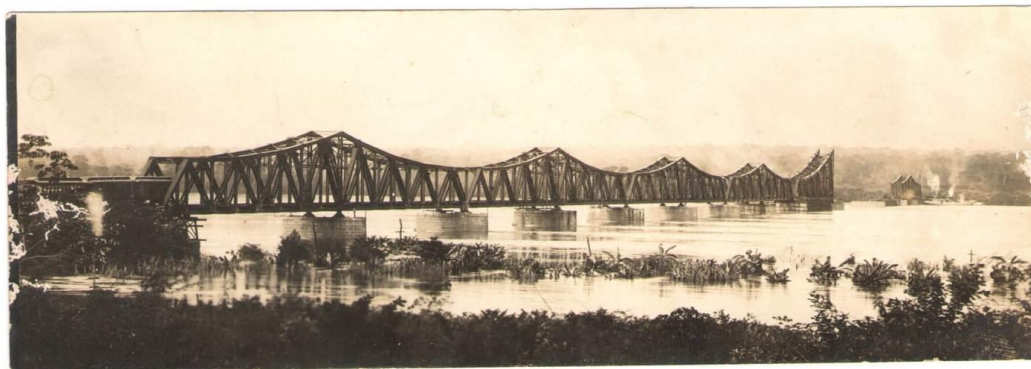
¹⁶² A água proveniente dos canais chega aos grandes rios daquela região, como o Jaurú, S. Lourenço, Cuiabá, Itiquira, Correntes, Rio Negro, Daboco, Aquidauana, Mutum, Nabileque, e o Miranda, que funcionam como escoadouro ou canal secundário – tendo o rio Paraguai como canal mestre –, eles vão se enchendo até transbordarem, dando origem as diversas formações de lagoas que caracterizam a paisagem das cheias pantaneiras. (RELATÓRIO, 1908)

¹⁶³ O Estado precário da linha ferroviária era uma preocupação constante para a companhia. Segundo o Relatório de 1918 qualquer eventualidade que viesse a interromper o tráfego – como a interrupção pelas cheias –, poderia representar um grande prejuízo econômico para o então Estado de Mato Grosso, considerando que com a suspensão quase completa da linha fluvial Lloyd Brasileiro na primeira década do Séc. XX, o transporte de mercadorias passava a depender quase que exclusivamente do trem.

¹⁶⁴ Sobre aterro no pantanal de Miranda: foram empregados 26.000 m³ de terra tirada do alargamento dos cortes feitos em outros trechos da linha férrea. (RELATÓRIO, 1911)

nº 7.467 de 22 de julho de 1909 ter aprovado os planos e orçamentos para a construção de pontes de madeira e outros equipamentos entre Bauru a Itapura, constavam até o ano de 1915 a existência de apenas duas obras de arte construídas naquela região¹⁶⁵ (Fig. 12).

Figura 12 Exemplo de “obra de arte” ferroviária, ponte ferroviária da EFNOB sobre o rio Paraná (Estrutura metálica)



Fonte: Carlos Silva Mattos s/d (primeiros anos do Séc. XX), Acervo SE/MS

A vila de Miranda situada em uma colina suave foi descrita em 1908 – na época com cerca de 1.000 habitantes -, como uma região insalubre pelos engenheiros da Noroeste. Por se localizar na região da baixada do rio Paraguai a mesma apresentava um clima quente no verão, favorecendo diagnósticos de febres constantes, além da detecção de água salobra que levava seus moradores a utilizarem cisternas para captação e armazenamento das águas pluviais para consumo humano¹⁶⁶. (RELATÓRIO, 1908)

O Mato Grosso do Sul sempre sofreu com inundações causadas pelo aumento do volume dos seus rios. Com a subida das águas, os principais prejudicados sempre foram as populações ribeirinhas que, de acordo com dados da Folha de São Paulo de 08/03/1979¹⁶⁷, eram estimadas em 70 mil pessoas¹⁶⁸.

O leito da ferrovia Noroeste do Brasil, construído por volta de 1924 e sem as necessárias precauções quanto a inundações, será fatalmente interrompido entre Campo Grande e Corumbá, devido às inundações. Com isto, o intenso transporte de produtos exportados para a Bolívia entrará em colapso por tempo indeterminado. Os técnicos asseguraram, ainda, que além de ser inundada, a linha férrea será destruída completamente, pois seu estado já é precário. (SOBRADINHO, 1979, p. 10, Grifos nosso)

¹⁶⁵ Por outro lado, o Decreto nº 7.585 de 07 de outubro do mesmo ano aprovou o projeto e orçamento para a ponte sobre o rio Paraná que ligava São Paulo e Mato Grosso do Sul. (PAIVA, 1913)

¹⁶⁶ Ainda segundo o relatório, existiam alguns poços de água potável proveniente dos terrenos calcários em diversos pontos daquela região compreendidas entre a serra da Bodoquena até Miranda.

¹⁶⁷ SOBRADINHO atinge o seu ponto crítico: Pantanal. Folha de São Paulo. São Paulo, p. 10-10. 08 mar. 1979.

¹⁶⁸ Em matéria dessa mesma data o jornal ainda alerta para o risco de uma grande inundação prevista para os próximos dias que ameaçava principalmente cidades como Ladário, Porto Esperança e Porto Murtinho. Com a cheia fica nítida a preocupação com a interrupção da circulação de trens.

Vemos que ainda nesse período se falava sobre a precariedade das estruturas ferroviárias da Noroeste em Mato Grosso do Sul como o seu principal demérito técnico, problemas destacados durante as cheias como uma ameaça ao próprio fator econômico do trem. Entretanto, em resposta a nota publicada pela Folha de São Paulo, o Superintendente de produção de Bauru questionou as afirmações feitas quanto ao Estado de conservação das linhas da EFNOB:

Antes de mais nada, ignoramos quais os “técnicos” que teriam avançado tais previsões, tão pessimistas quão incorretas. O fato é que, no trecho do Pantanal, as nossas linhas férreas apresentam boas condições de estabilidade, graças às constantes melhorias ali introduzidas, como levantamento de greide, remodelação, reempedramento, substituição de obras de arte, etc, e não se encontra em estado de abandono, como deixa entrever a nota divulgada. (LOPES, 1979, p. 1)

Os trens da EFNOB circularam com êxito durante muitas décadas, proporcionando um longo período de desenvolvimento econômico para os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, cativando suas populações com uma alternativa de transporte satisfatória e empregando algumas centenas de homens e mulheres em seu corpo técnico.

3.2 Primeira parada: construções, uso e cotidiano: o canteiro de obras e a arquitetura ferroviária da Noroeste do Brasil em Mato Grosso do Sul

Sempre vista com um caráter urbanizador e povoador, o processo de implantação das ferrovias demonstrou desde o princípio um plano muito bem articulado com o intuito de conferir uma nova fisionomia para a transformação do território brasileiro, como vemos no Art. 58 do Decreto nº 6.455 de 19 de abril de 1907. Neste se apresentam as bases para um “serviço de povoamento do solo nacional”:

Verificada a utilidade da construção de via férrea econômica para ligar terras devolutas colonisáveis ou núcleos coloniais, com estações de estrada de ferro, centros consumidores, portos marítimos ou fluviais, a União poderá auxiliar na construção mediante subvenção, [...] Em contracto prévio serão definidas as condições a observar, quer de caracter tecnico, quer relativos a prazos indenização do auxilio concedido, extensão máxima a subvencionar e quaesquer outras. (PAIVA, 1913, p. 7)

Conforme o traçado ferroviário avançava território à dentro, iam sendo construídas inúmeras “estações fantasmas”¹⁶⁹, marcando os pequenos vilarejos que ali se formavam em decorrência do fenômeno de povoamento da ferrovia - e criando outros onde não existia nada:

¹⁶⁹ Edificações destinadas a funcionarem como futuras estações de embarque e desembarque de passageiros que eram construídas antes da liberação de circulação nos trechos em que estavam.

“Hoje é o caminho de ferro que funda as cidades e promove, com a indústria, as grandes aglomerações urbanas”¹⁷⁰ (AZEVEDO, 1950, p. 120).

Ghirardello (2002) salienta a qualidade das primeiras construções ferroviárias produzidas pela EFNOB, - com ênfase ao trecho paulista -, o autor explica que de modo geral as estações eram caracterizadas por sua “simplicidade e rusticidade”, e que em nada lembravam as construções das outras E.F brasileiras, de arquitetura eclética e ricamente ornamentada com materiais nobres, o tipo de arquitetura produzida pela Noroeste do Brasil se resumia a “[...] simples barracões sem nenhum apuro técnico ou decorativo” (GHIRARDELLO, 2002, p. 57)

Tanto a construção do traçado ferroviário da EFNOB quanto o transporte dos vagões de trem contaram com o rio como um obstáculo natural – especialmente o Paraná (SP-MS) e o Paraguai (MS). A leitura dos documentos da EFNOB disponíveis no *Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru* (os D-NOB) nos fornecem importantes informações sobre as narrativas de construção da ferrovia naquela região.

Um relatório apresentado à assembleia geral realizada em 1910 na cidade do Rio de Janeiro explica que a companhia ferroviária contava com um rebocador de 120 cavalos e duas lanchas (*ferry-boat*)¹⁷¹ (Fig. 13 e 14) para realizar a transposição dos materiais e vagões¹⁷², tendo sido montado um estaleiro provisório na margem do rio Tietê em Itapura/SP¹⁷³. (RELATÓRIO, 1910)

¹⁷⁰ Com a fundação de importantes cidades ao longo da linha férrea, também surgiam diversos equipamentos de apoio para atender as demandas da vida social naquele momento, como botequins, fábricas e hotéis, dessa forma, as estações que chegavam a clareiras de mata virgem se convertiam em pouco tempo em importantes centralidades comerciais. (AZEVEDO, 1950, p. 120-121)

¹⁷¹ Ainda na primeira década do século XX foi construído um desvio no local em que viria a ser construída a estação de Três Lagoas – já em terras sul-mato-grossenses -, e também se identificou a necessidade de aquisição de um novo rebocador com “maior força”, como também a montagem de um novo sistema de lanchas visando melhorar a travessia principalmente dos materiais construtivos que estavam sendo utilizados pela EFNOB naquele Estado. (D-NOB07)

¹⁷² O carregamento dos vagões e peças era feito com o auxílio de uma locomotiva que os rebocava até o interior da lancha, segundo o D-NOB05 o processo era repetido sucessivamente e cada serviço de carga e descarga levava em média uma hora por vez. A partir daí o rebocador podia fazer até 2 viagens completas por dia.

¹⁷³ O relatório nos conta que devido as dificuldades de navegação no rio Tietê por conta do período de estiagem o rebocador teve que ser finalizado apenas na margem do rio Paraná em julho de 1910, enquanto a primeira lancha ficou pronta em agosto desse mesmo ano.

Figura 13 Ferry-boat no rio Paraná transportando vagões**Figura 14 Conjugado e rebocador em marcha na travessia do rio Paraná**

Fonte: Sem autor (1922), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

Segundo Azevedo (1950), os trilhos serviram para que novas vilas fossem criadas visando atender a sua demanda de trabalho e logística, enquanto os lugarejos existentes se viram obrigados a aproximarem seus imóveis para junto do “caminho de ferro”.

Os marcos, os trilhos, as chaves e as estações da estrada de ferro sucediam-se às cruces, negras e encravadas, na borda dos caminhos. Vilas humildes de casario rústico, de que ninguém falava – ilhotas de cultura, perdidas na imensidão do sertão, e articuladas agora, pelos trilhos, erigiam-se rapidamente à categoria de cidades, constituídas em poderosos centros de atração de imigrantes e colonos, com suas casas, indústrias e fazendas, providas de luz e energia elétrica. (AZEVEDO, 1950, p. 123)

O traçado exploratório dos trilhos da EFNOB também provocou conflitos entre os operários e engenheiros com os povos indígenas que se viram ameaçados pela invasão do trem em suas terras – assim como também estavam irritados pelos ataques dos brancos caçadores de índios -, Azevedo (1950) descreve como uma “luta dramática” o avanço da estrada de ferro.

Os inúmeros canteiros de obra e acampamentos desses trabalhadores da era industrial eram constantes atacados, as situações de trabalho precárias seguidas de surtos epistêmicos causava um clima de insegurança nesses locais.

Naquelas regiões imensas, em que se percorriam léguas e léguas sem viva alma, sem um casal e sem se lóbrigar, para qualquer lado a que voltasse a vista, uma fumaça azulada erguendo-se de uma choupana, em que, em vez dos marcos de estradas, o que se assinalava, nas picadas e nos caminhos, a passagem do homem, eram rudes cruces funerárias sobre montes de pedras (AZEVEDO, 1950, p. 113)

Os ataques ocorriam geralmente no período noturno, que era quando os índios cercavam as roças, estações e demais edificações que compunham o conjunto operacional da EFNOB, lá eles permaneciam a espreita até o momento em que poderiam infringir um ataque contra os trabalhadores. (QUEIROZ, 2004, AZEVEDO, 1950)

Azevedo (1950) narra duas dessas emboscadas que ocorreram em trecho paulistano¹⁷⁴, na ocasião foram assassinados engenheiros, empreiteiros e trabalhadores da estrada que estava em obras:

Foi num desses inesperados ataques dos Caingang, em 1910, que Cristiano Olsen, em serviço de demarcação de glebas, na fazenda de Baguaçu, caiu mortalmente ferido por uma flechada no peito, perdendo a vida com alguns de seus camaradas, assassinados depois de um rude combate com os índios que queimaram, no barracão, o corpo do engenheiro e, numa fogueira erguida com a lenha da própria estrada, o de um dos trabalhadores mortos em defesa de seus companheiros. (AZEVEDO, 1950, p. 114)

De modo geral, Azevedo (1950) explica que em Mato Grosso do Sul os avanços do trem da EFNOB não representaram um grande desenvolvimento quanto à forma urbana das cidades - em comparação ao trecho paulista -, no entanto, sua influência foi expressiva no que se refere ao adensamento populacional das cidades ao longo da linha¹⁷⁵, “[...] passaram a prosperar com a introdução do novo meio de transporte, levando a decadência pequenos centros urbanos em proveito das maiores aglomerações ao longo da linha férrea” (AZEVEDO, 1950, p. 131)

O caráter de desenvolvimento urbano através da ferrovia foi destacado em trechos dos Apontamentos sobre a “Comissão Schnoor” da EFNOB em 1908, onde se lê que com a chegada dos trilhos na região do Pantanal aquela região contaria com uma abertura para o “mundo civilizado [sic]” (APONTAMENTOS, 1908, p. 7) e que ao reforçar a ideia de que o trem impulsionaria as cidades portuárias do antigo Mato Grosso – como Miranda, Porto Esperança e Corumbá -, ilustrou-se com os casos das cidades formadas ao longo do rio Mississippi, nos Estados Unidos.

Minneapolis e St. Paul acham-se em frente uma da outra, separada pelo rio Mississippi que ahi fornece pela sua cachoeira grande força hydraulica, e representam juntas o que pode vir a ser Itapura, essa maravilha da natureza, que alli estará sem aproveitamento, se não se adoptar o traçado [ferroviário] que se impõe para a via de comunicação projectada. (APONTAMENTOS, 1908, p. 7)

Segundo Benevolo (1999), a arquitetura ferroviária fazia parte dos principais manuais de construção do século XIX, passando posteriormente a figurar de forma independente em documentos específicos (cadernos técnicos), momento em que esse segmento se classificou como uma especialidade independente, dando origem a uma literatura própria.

¹⁷⁴ Água Branca, Birigui e Baguaçu, todos no Estado de São Paulo.

¹⁷⁵ “Para se ter uma ideia do impulso que tomou, em um quarto de século, de 1914 a 1940, o povoamento dessas regiões, bastará observar que a população dos quatro municípios, de Três Lagoas (15.378 hab.), Campo Grande (49.629), Aquidauana (20.949) e Miranda (14.126) ascendeu, nesse período, a mais de cem mil habitantes ou mais do quádruplo da população estimada antes da construção da estrada de ferro. (AZEVEDO, 1950, p. 131-132)

O histórico da arquitetura ferroviária no Brasil sempre esteve relacionado com o emprego e a ampla utilização no ferro no país. Segundo Kühl (1998), houve um fenômeno ocasionado pelas boas relações brasileiras com a Europa, visto a partir do rompimento de um “[...] isolamento comercial do Brasil colonial” (KÜHL, 1998, p. 81) com a chegada da corte portuguesa ao Rio de Janeiro no final do século XIX.

Anna Eliza Finger (2013) explorou, em sua tese: *Um século de Estradas de ferro – arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*, as condições técnicas e econômicas do contexto nacional nesse mesmo período, onde ela explica que o país carecia de técnicos com experiência na indústria da construção, o que motivou que essa mão de obra e os respectivos materiais fossem trazidos de fora.

Segundo a autora: “[...] a arquitetura ferroviária não esteve submetida a um experimentalismo técnico e formal, tendo adotado modelos pré-estabelecidos, que foram adaptados à realidade do país” (FINGER, 2013, p. 404)

De acordo com Kühl (1998) O Brasil passou a importar os chamados materiais de construção industrializados (especialmente os pré-fabricados metálicos) após a abertura dos portos para países como a Inglaterra, que havia se beneficiado no contexto pós-Revolução Industrial, para modernizar sua cultura construtiva, levando a um uso mais racional dos processos construtivos. – Conforme foi visto no subcapítulo *2.1 Desafios e considerações sobre a conservação de um patrimônio industrial e ferroviário*.

A autora também afirma que a Inglaterra foi à responsável direta pela instalação da maior parte de nossa rede ferroviária e respectivamente dos primeiros edifícios operacionais, construídos em técnicas mistas de alvenaria de tijolos e estruturas metálicas complementares.

O ferro nas construções ferroviárias estava relacionado com os catálogos europeus que eram vendidos ao Brasil, onde se ofereciam peças pré-fabricadas metálicas para a construção de edifícios inteiros em pouco tempo. Entretanto, o caso brasileiro conta com apenas um exemplar construído que fez uso integral desse sistema: a estação de Bananal¹⁷⁶, no interior de São Paulo; enquanto outros conjuntos ferroviários costumavam seguir a lógica de construir o edifício principal em alvenaria de tijolos de barro, racionalizando e restringindo o emprego

¹⁷⁶ A estação de Bananal figura entre as arquiteturas icônicas da historiografia brasileira do período pós Revolução Industrial. Ela começou a ser instalada na pequena cidade homônima do interior paulista em 1889. A Estrada de Ferro Bananal, constituída nove anos antes, encomendou as peças provenientes de uma refinada técnica belga chamado de “Danly”, descrito por Silva (1986) como “[...] um sistema construtivo, patenteado por Joseph Danly. Tornou-se conhecido em fins do século XIX, pois apresentava uma solução, tanto para o problema técnico do isolamento térmico das habitações metálicas, como para o problema estético gerado pelas tentativas industriais anteriores, no que se refere às vedações dos edifícios” (SILVA, 1986, p. 69)

do ferro aos elementos como varandas, marquises e mãos francesas. (FINGER, 2013, KÜHL, 1998)

[...] observamos que a maior parte dos edifícios que compõe o acervo de arquitetura ferroviária produzida no Brasil empregou principalmente alvenaria de tijolos, madeira, e, mais recentemente, concreto armado. Assim, no caso brasileiro, a frequente associação entre a arquitetura ferroviária e a arquitetura do ferro corresponde a apenas a uma pequena parcela desses edifícios, não fazendo juz à maior parte do acervo. (FINGER, 2013, p. 409-410)

A arquitetura ferroviária brasileira consumiu – e impulsionou a produção –, em larga escala do tijolo cerâmico em suas obras, o que levou a EFNOB a contar com estruturas próprias de olarias¹⁷⁷ para garantir a fabricação suficiente das peças que seriam utilizadas pelos construtores, como aquela que funcionava na estação de Agachi/MS. Ela foi descrita por Sousa (2012, p. 62) como uma “moderna estrutura” onde se produziam “[...] telhas e tijolos, cotados como de ótima qualidade”. Além disso, esses espaços da própria EFNOB acabavam “[...] fornecendo os materiais necessários aos serviços por preços sensivelmente inferiores aos da praça” (RELATÓRIO, 1930, p. 37)

Esses tijolos guardavam características próprias, normalmente são encontrados com as dimensões de 28,5x13x06 cm e exibem ao centro um carimbo em baixo relevo com a inscrição (carimbo) “NOB” (Nordeste do Brasil). (Fig. 15)

Figura 15 Tijolo cerâmico da EFNOB



Fonte: Foto do autor (2017) – Acervo do SE/MS

Ainda sobre as olarias da EFNOB, Arruda (2009, p. 125) nos conta que nos anos 1930 o local em que hoje existe a Esplanada Ferroviária de Campo Grande/MS contava com uma “[...] fábrica de artefatos de barro e de madeira e uma serralheria”, enquanto Corumbá

¹⁷⁷ Referem-se aos locais em que se produziam peças cerâmicas que eram utilizadas na construção civil, como tijolos, telhas, manilhas e louças. Corona e Lemos (2017) explicam que atualmente “olaria” é o termo designado apenas para as fábricas de tijolos, sendo as demais produzidas nas chamadas “Cerâmicas”.

sustentava na primeira década do século XX alguns espaços onde funcionavam olarias à vapor e alimentavam o mercado local da construção civil.

Paulatinamente a comissão de obras ferroviárias da EFNOB investiu na execução das construções, mas Ghirardello (2002) nos lembra que o plano de ocupação da ferrovia sobre alguns territórios inóspitos, gerou uma série de empecilhos técnicos, como a dificuldade em se conseguir material de construção para os canteiros, o que segundo ele serviu de pretexto para justificarem algumas obras sem qualidade, além das péssimas condições de trabalho.

A construção, como se vê, foi levada ao grau máximo de simplificação. Tentava-se resolver as construções tanto infra-estruturais como oficinas e estações com os materiais mais baratos e disponíveis no local: madeira e areia. Após estes, foram utilizados outros, mais caros e de transporte obrigatório, como os tijolos e trilhos, que por diversas vezes funcionaram como material estrutural. As pontes foram raras e de pequeno vão. (GHIRARDELLO, 2002, p. 49)

A EFNOB se preocupava em ser uma companhia capaz de suprir por conta própria uma alta demanda por matéria prima e mão de obra, de forma que eram criadas ao longo da linha algumas oficinas de apoio, a principal delas ficava na cidade de Bauru/SP, que segundo o Relatório de Diretoria de 1908, o local já contava com um espaço para extração de madeiras e fabricação dos referidos tijolos, ambos para serem utilizados nas obras da Noroeste.

As oficinas de Bahurú, conquanto muito rudimentares ainda, satisfazem de algum modo as necessidades actuaes, se prestando perfeitamente para pequenas reparações e concertos urgentes. Nas margens do rio Paraná, tencionamos estabelecer um grande atelier [...] Afim de fomentarmos o desenvolvimento da zona e em cumprimento de uma clausula contractual vamos tratar de manter um serviço de tráfego mútuo com a Companhia Sorocabana e outras estradas paulistas. As indústrias de extracção de madeira de lei, a fabricação de tijolos e a cultura de cereaes prometem se desenvolver muito. (RELATÓRIO, p. 39-40)

Entre os impactos ambientais causados pela ascensão do trem em Mato Grosso do Sul, Fonseca (1985) aponta, por exemplo, a retirada de madeira das matas para a produção de lenha – aproximadamente 800 mil m³ por ano -, queimadas em diversos trechos e a destruição do solo do estado, muitas dessas posturas fizeram com que a EFNOB criasse nos anos 1940 um horto florestal com o intuito de minimizar os impactos ambientais causados pela extração e exploração desses recursos essenciais para o funcionamento e crescimento da ferrovia.

Figura 16 Operários da EFNOB carregam carro com toras de madeira recém-extraídas



Fonte: Sem autor (primeira metade do século XX), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

Além das edificações operacionais da EFNOB (principalmente as estações e armazéns) e das unidades habitacionais (casas para pessoal) das quais eram dotadas todos os 5 setores, a Noroeste se preocupou em garantir parte da sustentabilidade econômica dos serviços da E.F, tendo construído também uma serraria em Calmon, uma olaria em Três Lagoas e uma caieira em Miranda¹⁷⁸, como informa a Introdução ao relatório referente ao exercício de 1921, apresentado pelo então ministro da viação e obras públicas. (INTRODUÇÃO, 1922)

A previsão inicial era que fosse construída uma estação de 2º classe em Porto Esperança que faria o transbordo de passageiros e mercadorias do trem para a via fluvial, a mesma iria contar com abrigos de carros e locomotivas e oficinas para embarcações. Além de fazer recomendações para que a linha fosse cercada dos dois lados, pois aquela era uma “zona de criação de gados”, o que representaria segurança para os trens noturnos. (RELATÓRIO, 1908)

Em 1914 a 2º seção deixava a desejar quanto às edificações e demais instalações, sendo que o que já existia ali apresentava condições conservativas ruins. Existiam apenas sete estações prontas e abertas ao tráfego: Miranda, Aquidauana, Guaycurus e Porto Esperança

¹⁷⁸ A existência desses equipamentos tinha a finalidade de garantir a agilidade dos serviços ferroviários, e de acordo com dados do D-NOB10, nota-se que a produção era farta e rentável, tendo sido produzido o equivalente a 880,344m³ de madeira serrada, 430.000 litros de cal e 505.000 tijolos.

edificadas, enquanto as três restantes¹⁷⁹ – incluindo a de Salobra -, funcionavam provisoriamente em carros de mercadoria¹⁸⁰. (RELATÓRIO, 1918)

Até o ano de 1915 a EFNOB contava com uma divisão responsável pelas construções dos seus edifícios, com sua extinção a equipe técnica foi transferida para a chamada 3º divisão – Linhas e edifícios, que ficou responsável por fiscalizar as obras que eram tocadas pelos empreiteiros contratados. Era uma equipe reduzida, formada em sua maioria por estrangeiros - predominantemente japoneses -, composta por dois engenheiros de 1º classe, um de 2º classe, quatro condutores técnicos, um auxiliar técnico e um escriturário. (RELATÓRIO, 1918)

Segundo Azevedo (1950), a *3º divisão de Linhas e edifícios* se alinhava com outras três, juntas elas distribuíam os serviços da EFNOB em outras divisões, sendo elas: Divisão administrativa (1º); Divisão do tráfego (2º) e Divisão de locomoção (4º). O autor descreve a terceira divisão como aquela que:

[...] deveria constituir senão uma “divisão” ao menos um departamento autônomo, imediatamente subordinado à administração central. Todos esses problemas ligados aos elementos físicos do estabelecimento, seja ele qual for (estações, armazéns, depósitos, oficinas, casas para operários), como a localização, construção, aeração e iluminação, são, de fato, de todo o ponto distintos dos que levantam a abertura, conservação e reparo de linhas, as quais, por sua extensão como pelos riscos a que estão sujeitas, devido às peculiaridades geográficas e meteorológicas das zonas percorridas (quedas de barreiras, desmoronamento de aterros, em consequência de enchentes), já bastariam para absorver as atividades de toda uma divisão. (AZEVEDO, 1950, p. 262)

Quanto aos edifícios de apoio operacional, dinâmicas de trabalho e aos canteiros de obras, foram construídas na região de Aquidauana, casas para o pessoal da locomoção e do tráfego e uma residência desmontável para o engenheiro-residente¹⁸¹, assim como foram instaladas ali as oficinas provisórias para montagem de máquinas e peças¹⁸².

A literatura aponta que a produção de edifícios destinados a serem estações de embarque e desembarque de passageiros seguia uma hierarquia que se dava da seguinte maneira: Estação principal – Implantadas em capitais ou cidades importantes, apresentando um maior cuidado com a ornamentação da fachada; Estação terminal – Edificações de maior porte e importância e Estação intermediária ou de passagem- Construções geralmente de pequeno instaladas em pontos iniciais ou finais das linhas. (FINGER, 2013, KÜHL, 1998)

¹⁷⁹ Além de Salobra, as estações de Correntes e Visconde de Taunay.

¹⁸⁰ Era usual que a EFNOB utilizasse vagões para funcionarem como estações enquanto aguardavam as obras das edificações ficarem prontas, o relatório ainda aponta que naquele mesmo período as estações de Tereno, J. Murtinho, Correntes, Piraputangas e Bodoquena também funcionavam temporariamente nessas condições. (D-NOB08)

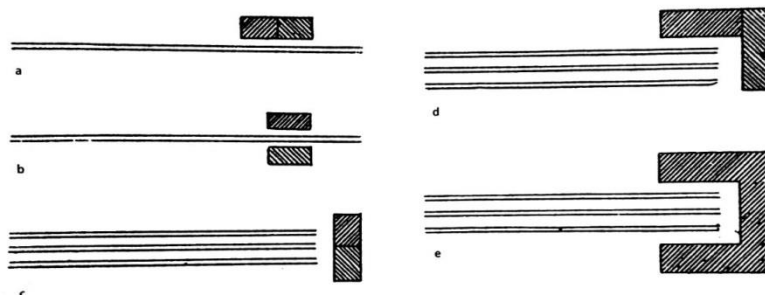
¹⁸¹ O relatório não dá muitos detalhes sobre o que seria essa “casa desmontável” que era utilizada de residência para o Engenheiro-residente em Aquidauana, mas explica que assim evitava-se gastar com o aluguel de um edifício. (D-NOB08)

¹⁸² Segundo D-NOB08, as Oficinas foram transferidas posteriormente para Campo Grande.

Referente à tipologia organizacional e da implantação dessas estações ferroviárias, Kühl (1998) conta que as estações de passagem eram divididas em 1º, 2º e 3º classe, que era o que determinava quais composições iriam parar naquela estação. O conceito espacial básico de uma estação era tornar o mais claro possível o movimento de embarque e desembarque, assim como a logística das mercadorias e das trocas de funcionários e os seus acessos com o passeio público. (KÜHL, 1998)

Outro importante aspecto a ser observado é quanto ao formato da edificação, segundo Kühl (1998), existiram principalmente três formas: o de um U, de um L¹⁸³ e de um retângulo, se esse último estivesse implantado paralelamente ao trilho à estação era chamada de Lateral. Essa foi a tipologia mais utilizada pela EFNOB em Mato Grosso do Sul. (Fig. 17, 18 e 19)

Figura 17 Disposições e formatos das estações ferroviárias



Fonte: Disponível em (KÜHL, 1998, p. 140)

Figura 18 Exemplo de estação de passagem de planta retangular e lateral (Albuquerque/MS)

Figura 19 Estação de passagem em uso pela ALL (Antônio Maria Coelho/MS)



Fonte: Foto do autor (2017)

¹⁸³ Aqueles edifícios implantados em formato de U ou de L eram mais utilizados para as estações terminais, geralmente chegando a esse resultado em decorrência das ampliações realizadas em estações retangulares do tipo lateral. (KÜHL, 1998)

Segundo Finger (2013) os complexos ferroviários eram organizados seguindo modelos europeus, onde se firmava uma organização espacial formada por estações de embarque e desembarque, armazém, edifícios para abrigo, manobra, manutenção e reservatórios de água e carvão, na parte operacional e unidades habitacionais e escritórios para apoio dos engenheiros, operários e demais trabalhadores ferroviários.

Normalmente as edificações de apoio – como as unidades habitacionais - eram construídas com cinto em concreto armado, alvenaria de tijolos com argamassa nas fundações, paredes também em alvenaria de tijolo – muitas vezes deixados aparentes no exterior, “rústico” -, madeiramento na cobertura e recobertas com telha cerâmica do tipo francesa, apresentavam emboço¹⁸⁴ e reboco interno e eventualmente na parte externa, sendo construções de rápida execução em obras e que tinham uma completa racionalização construtiva. (Fig. 20)

Arruda (2009) conta que a partir dos anos 1940 as estações ferroviárias da EFNOB em Mato Grosso do Sul também passaram a adotar como estilo o acabamento com tijolos aparentes e molduras de argamassa nas portas e janelas. (Fig. 21)

Figura 20 Exemplo de unidade habitacional geminada para empregados [em obras] vista pelos fundos

Figura 21 Detalhe de acabamento em fachada com tijolos aparentes e moldura nas janelas



Fonte: Sem autor (primeira metade do século XX), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru/ Foto do autor (2017)

Conforme descrito no já citado documento de Introdução ao relatório referente ao exercício de 1921, as casas para pessoal - como eram conhecidas às unidades habitacionais para funcionários -, eram construídas por demanda de urgência, onde os engenheiros da 3º

¹⁸⁴ Emboço se refere a primeira camada de revestimento (argamassa) que é dada em uma parede. (CORONA, LEMO, 2017)

divisão – Linhas e edifícios ficavam responsáveis por aprovar os *Typos*¹⁸⁵. É curioso destacar que nesse relatório eles afirmavam que para cada caso era preciso: “[...] harmonizar as exigências estheticas, econômicas e hygienicas de taes obras” (INTRODUÇÃO, 1922, p. 15-16), o que evidencia que o processo de escolha das tipologias adotadas não era um procedimento aleatório,mas baseado em um conjunto de demandas que melhor atendessem o morador e a os critérios de economia da EFNOB. (Fig. 22)

Figura 22 Vila ferroviária Typo, trecho da EFNOB em Lins/SP



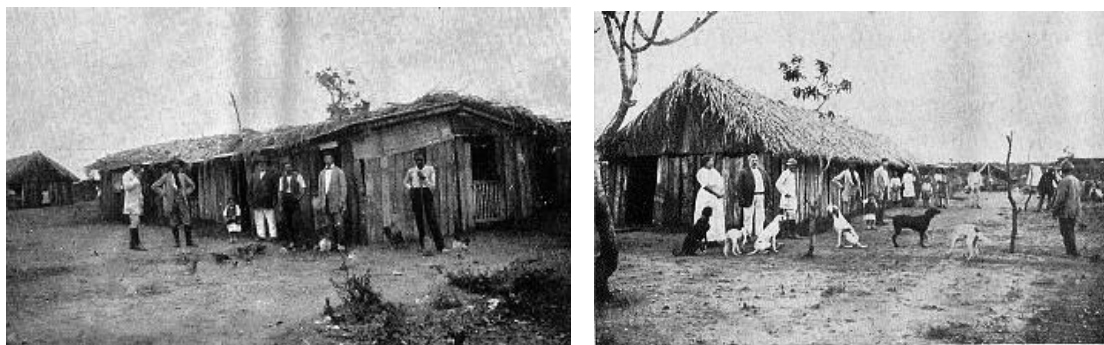
Fonte: Sem autor (1922), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

O documento ainda descreve que alguns operários estavam residindo provisoriamente em “[...] velhos ranchos improvisados de dormentes podres e algumas folhas de zinco. (Fig. 23 e 24) Numa e noutra dessas estações construimos bellas villas operarias, com um total de 57 moradias”. (INTRODUÇÃO, 1922, p. 15-16) O que comprova o fato de que existia uma constante preocupação – e cobrança sindical -, que fazia com que a Companhia oferecesse moradias adequadas para os trabalhadores, especialmente aqueles que estivessem instalados em locais precários¹⁸⁶.

¹⁸⁵ Um projeto *Typo* era aquele que era replicado e reproduzido para qualquer lugar onde ele se fizesse necessário, servia para os edifícios operacionais (estações, armazéns, oficinas) e aquelas de apoio (escritórios e unidades habitacionais, e costumavam seguir determinadas hierarquias como, por exemplo: casa de engenheiro, casa de operário, etc.

¹⁸⁶ A predisposição da EFNOB em oferecer moradias adequadas para os operários estava muito relacionado com questões estruturais apontadas por Bonduki (2017, p. 61): “A vila operária era o modelo de moradia ideal para os higienistas, pois era salubre e continha equipamentos sanitários em cada unidade: para o poder público, que as incentivava com isenções de impostos; e para os industriais que chegaram a construir vilas que eram verdadeiras cidades em miniatura”. BONDUKI, Nabil. A produção rentista de habitação e o autoritarismo da ordem sanitária. In: BONDUKI, Nabil. Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria. 7. ed. São Paulo: Fapesp, 2017. Cap. 1. p. 24-64.

Figura 23 Acampamento [rancharia] do avançamento
Figura 24 O empreiteiro A. Leite da Silva no seu acampamento



Fonte: Sem autor (1914) disponível em: (CARDOSO e SIMON, 2011, p. 227-228)

Nota-se por algumas fotos presentes no já citado *Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso*, um registro feito em 1914, de uma casa para trabalhadores da Noroeste que mostra uma construção simples, com vedação de pau-a-pique e cobertura de sapé¹⁸⁷, o que sugere que muitas das construções de apoio que foram construídas adotaram técnicas vernáculas para se adaptarem a região, mesmo que em caráter provisório. (Fig. 25)

Figura 25 Casa para trabalhadores, Barranco Vermelho



Fonte: Sem autor (1914) disponível em: (CARDOSO e SIMON, 2011, p. 16)

Em uma carta de J.O Machado S/A de 1952 foi mencionado o canteiro de obras que seria construído para executar os projetos da EFNOB no trecho de Corumbá/MS, afirmando que existiria à disposição dos operários um serviço médico para tratamento dos doentes, além de fornecimento de alimentação para o pessoal “de primeira qualidade”. O engenheiro J.O Machado também explica que a empresa - J.O. Machado L. A. Engenharia Comércio

¹⁸⁷ Corona e Lemos (2017) definem sapé como uma cobertura utilizada em construções rústicas (especialmente em ranchos e abrigos) formada por um tipo de gramínea de grande porte.

Indústria¹⁸⁸ - iria se responsabilizar por qualquer acidente de trabalho que ocorresse, “de acordo com as leis em vigor”. (MACHADO, 1952)

Figura 26 Vista geral de um acampamento de melhor qualidade, usado pelos operários da EFNOB no trecho de Corumbá



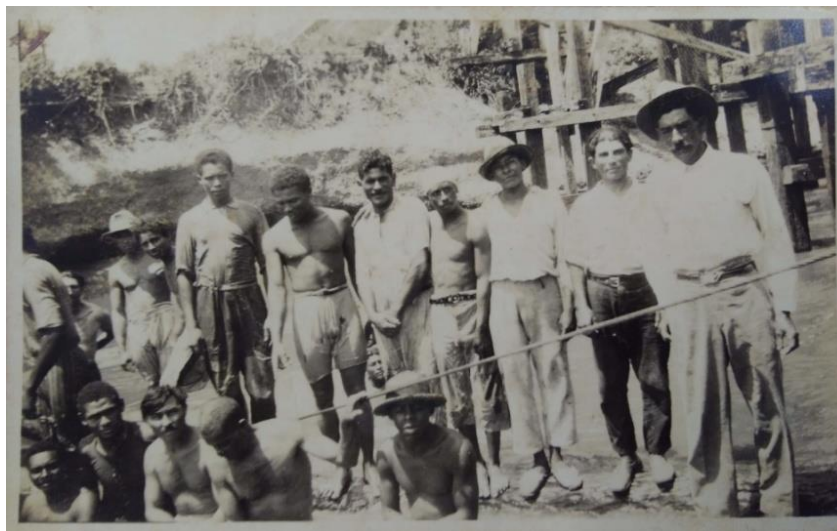
Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

Segundo Moratelli (2013), porém, as relações de trabalho eram coercitivas e baseadas em violência praticada pelos feitores contra os trabalhadores. Tal postura era justificada segundo os engenheiros da época quando eles não apresentavam um bom desempenho com as obras da ferrovia, sendo tachados injustamente de vagabundos por não atenderem as expectativas dos empreiteiros¹⁸⁹. (Fig. 27)

¹⁸⁸ Cujo endereço da época era o da Rua Visconde de Inhaúma, 39, 6º andar, Rio de Janeiro/RJ. Seria interessante considerar uma consulta futura aos acervos deste antigo escritório para saber se o mesmo ainda dispõe de algum material referente às obras que foram realizadas na cidade de Corumbá.

¹⁸⁹ Para entender mais sobre os trabalhos desunamos a que eram submetidos os operários da EFNOB, e o olhar elitista e depreciativo sobre esses trabalhadores vale a pena conferir a cuidadosa pesquisa disponível em: MORATELLI, Thiago. Na ferrovia da morte in: Operários de empreitada: os trabalhadores da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (São Paulo e Mato Grosso, 1905-1914). Campinas: Editora da Unicamp, 2013. P. 126-135

Figura 27 Trabalhadores da EFNOB [trecho de Mato Grosso do Sul] posam para foto em canteiro de obras



Fonte: Carlos Silva Mattos s/d (primeiros anos do Séc. XX), Acervo SE/MS

Nos primeiros anos da EFNOB, se o trabalhador contraísse alguma das doenças endêmicas¹⁹⁰ comuns nos canteiros de obras daquela região ele era muitas vezes expulso e deixado à própria sorte, proporcionando um número crescente de operários mortos¹⁹¹. O Relatório da diretoria da Companhia EFNOB de 1911 descreve que apenas partir de 1911 teve início a construção das fundações da estação de Aquidauana e o avanço das obras do hospital naquela cidade, que iria atender exclusivamente esses operários adoentados. (Fig. 28)

Figura 28 Hospital da EFNOB em Aquidauana/MS



Fonte: Sem autor (1914), disponível em: (CARDOSO e SIMON, 2011, p. 29)

Os aspectos plásticos dessas construções ferroviárias se resumiam à visão das empresas em investir pouco dinheiro, priorizando “[...] o necessário para a operação do sistema” (FINGER, 2013, p. 410). Muitas vezes era empregado o tijolo de maneira aparente,

¹⁹⁰ Como a malária ou a febre amarela. (MORATELLI, 2013)

¹⁹¹ Segundo Moratelli (2013), os operários da ferrovia que não morriam no local eram aconselhados a buscar por ajuda em cidades da região, muitos acabaram indo para cidades como Bauru/SP e Corumbá, o que acabava proporcionando “[...] graves conseqüências para a tranquilidade dos habitantes” (MORATELLI 2013, p. 151) devido ao risco de contaminação dos habitantes. Vemos que alguns relatórios da EFNOB associam o alto teor de insalubridade do canteiro de obras ao próprio processo de desmatamento ocasionado pelo “progresso ferroviário” empreendido por eles: “A princípio a insalubridade da região em trabalho, onde com a derrubada das mattas se desenvolveram febres de mau caracter, affastando o pessoal e impedindo o recrutamento das novas turmas” (D-NOB06, p. 1)

segundo Finger (2013), especialmente aquelas construções feitas por empresas inglesas (mais comum no Estado de São Paulo) em referência a uma arquitetura vitoriana, enquanto alguns exemplares – dos quais se incluem muitas das estações da EFNOB em Mato Grosso do Sul – ,apresentavam um acabamento com argamassa ou optava-se por utilizar a pintura sobre os tijolos como um recurso exclusivo da manutenção desses equipamentos de vocação industrial, sendo aplicado especialmente em máquinas e equipamentos, com o intuito de garantir tais funções:

(a) Proteger as superfícies contra a corrosão atmosférica, ataques de agentes químicos e de abrasão; (b) Sinalizar ou identificar locais e equipamentos, mantendo-os no devido Estado de higiene, limpeza e segurança; (c) Proporcionar acabamentos estéticos e decorativos; (ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL, 1965, p. 166)

O D-NOB02 explica que deveria sempre ser empregado material de boa qualidade na execução das obras de novas estações ferroviárias, o referido decreto¹⁹² também dá algumas especificações quanto à configuração e tipologia dos edifícios e demais dependências ferroviárias que seriam construídas – especialmente as estações –, orientando, por exemplo, que as mesmas deveriam minimamente contar com sala de espera, bilheteria, acomodações para o agente, armazéns para mercadorias, caixas d'água, latrinas, relógios, lampiões, desvios, cruzamentos, chaves, sinais, cercas e mobília apropriada¹⁹³.

Esse plano de ocupação da NOB no pantanal dialoga com as descrições feitas pelo engenheiro Schnoor (1908), quando o mesmo descreveu os planos para o futuro trecho corumbaense:

Quanto a edifícios, haverá em Corumbá uma estação de primeira classe, com oficinas de reparação e depósito de material rodante e estações intermediárias, em Ladário, Urucum e Pirapitangas, que serão suficientes para servir a região atravessada pela primeira seção da linha, até que o tráfego apresente maior desenvolvimento.

Construir-se-ão também dez casas para turmas de conservação de estradas. Todas essas edificações serão de cimento armado. (SCHNOOR, 1908, p. 7. Grifos meus)

A citação nos mostra que sempre houve o interesse de construir ali um edifício de destaque para atender ao vindouro tráfego de passageiros, além de enfatizar a existência de unidades destinadas a abrigar o pessoal responsável pela constante manutenção daquele conjunto ferroviário.

¹⁹²Decreto nº 5.349 de 18 de outubro de 1904.

¹⁹³As construções deveriam também contar com uma plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros. É interessante que o Art. X deste decreto ainda sugere que a dimensão de uma estação ferroviária estaria condicionada com sua “importância” local, podendo o governo inclusive sugerir melhorias e ampliações de acordo com as demandas da região quanto à lavoura, indústria e comércio. (D-NOB02)

O Armazém de cargas do trecho de Corumbá/MS começou a ser construído em 1953 para atender a demanda comercial proveniente do trem em Corumbá, ele armazenava às mercadorias para os atacadistas locais que vinham buscá-las para revender em seus estabelecimentos, alguns moradores antigos da cidade relatam que alguns produtos eram comercializados ali mesmo dentro do edifício. (Fig. 29)

Figura 29 Armazém de cargas de Corumbá



Fonte: Sem autor (1968), Acervo do Museu Ferroviário Regional de Bauru

Construído como um grande galpão de planta retangular com as dimensões de 116,10 m por 18,50 m e um pé direito livre de 5,60 m, a edificação se conectava diretamente com os trilhos a partir de uma plataforma própria que se estendiam até suas laterais com dois grandes patamares com acessos por escadas laterais. Foi estruturado com cintas de concreto na parte inferior – junto as fundações de tijolos e o aterro -, e na parte superior, contando também com pilares embutidos nas paredes e um madeiramento impressionante formando seu telhado recoberto por chapa tipo “*Eternit*”.

Sua arquitetura de armazenamento marcada por uma linearidade e ausência de ornamentos caracteriza bem um tipo de arquitetura puramente funcional a que se destinava esse espaço, marcando bem sua relação com a futura estação: o de apoio e bastidores, e similar ao que se produziu de arquitetura pela EFNOB em Mato Grosso do Sul, com suas paredes em alvenaria de tijolos aparentes, portas de correr feitas de madeira.

Ainda sobre à arquitetura ferroviária que foi produzida no trecho do Pantanal Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense , notamos que foram considerados fatores como agilidade das obras e a conservação dessas edificações, priorizando peças pré-fabricadas

metálicas e o cimento armado¹⁹⁴ como materiais das obras, conforme foi descrito: “Projecto de fazer todos os edificios das estações com carcassa metallica e cimento armado, obtendo-se assim celeridade, perfeita higyene, duração dos edificios sem grande acrescimo de custo” (RELATÓRIO, 1908, p. 19)

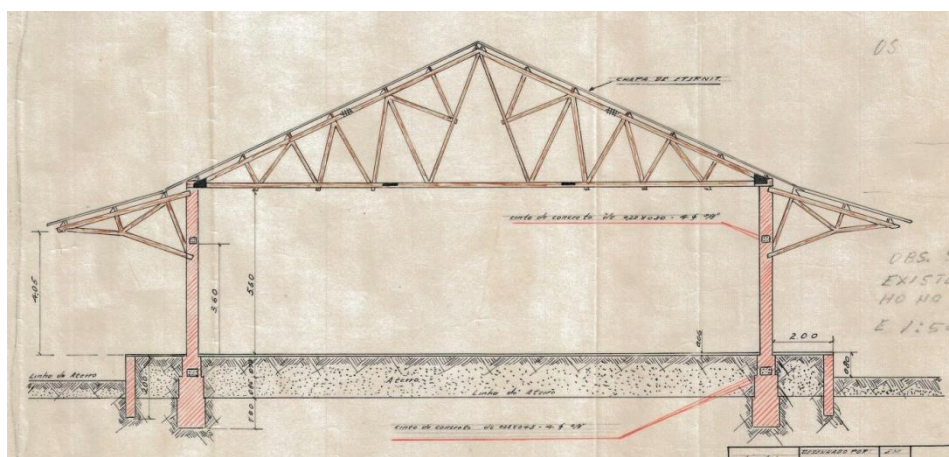
O aumento gradual do tráfego de trens e da circulação de passageiros em determinadas paradas era o que motivava a EFNOB a investir em novas construções de alvenaria para substituírem suas estações primitivas, geralmente feitas de madeira e de pequenas dimensões, como vemos neste trecho de um relatório feito pelo então diretor interino, Drº Firmo Ribeiro Dutra em 1918:

É de toda a conveniência a construção de edificios próprios para as estações de Rio Pardo e de Porto Esperança, ambas de grande movimento, sendo que aquella funciona em um pequeno barracão desmontável e esta está installada em um galpão que não pode attender ao crescente movimento do tráfego. Devem ser aumentadas, por exigência do serviço, as estações de Terenos, Joaquim Murtinho, Piraputangas, Visconde de Taunay, Salobra e Bodoquena. (RELATÓRIO, 1918, p. 25)

A cobertura das edificações destinadas aos armazéns de carga e estações contava com tesouras para sustentação da cobertura que era formada por peças de madeira devidamente tratadas com pintura a óleo - utilizado como material preservativo de madeira - (REVISTA FERROVIÁRIA, 1965), essas peças formavam saliências externas as paredes da fachada. Algumas armações de madeira (mão-francesa) fixadas diretamente sobre a superfície quebram a inclinação vinda do telhado, formando esses beirais que garantem a proteção dos tijolos cerâmicos aparentes contra ação das águas pluviais. (VASCONCELLOS, 1979, p. 143) (Fig. 30 e 31)

¹⁹⁴ O cimento armado é apresentado na literatura como uma técnica em que se reveste um esqueleto ou ossatura (estrutura) de ferro ou aço, envolvendo-o com uma argamassa (mistura de cimento com areia e água), essa estrutura metálica é formada por arames e/ou barras de ferro ou aço ou malhas metálicas que foram embebidas em betão. (SEGURADO, 1930) Dentre as vantagens da utilização dessa técnica apontadas por Segurado (1930) destaco principalmente o baixo custo com mão de obra e materiais – podendo ser utilizado o ferro ou aço bruto, sem cravações -, a possibilidade de vencer grandes vãos, ser um material incombustível em relação a similares como o tijolo, o que explica o interesse dos engenheiros daEFNOBpelo seu emprego nas obras das estações ferroviárias em Mato Grosso do Sul.

Figura 30 Seção transversal do Armazém de cargas de Corumbá/MS



Fonte: Carlos R. Cruz (1953), Setor de plantas DNIT/SP – Regional de Bauru

Figura 31 Obras de estação da EFNOB em MS [estação não identificada]



Fonte: Carlos Silva Mattos s/d (primeiros anos do Séc. XX), Acervo SE/MS

Ainda nos anos 1920, a Noroeste se encontrava em crise por conta da falta de material rodante e do mau estado de conservação da linha, além dos já mencionados problemas com a insuficiência de edificações de apoio como estações e armazéns; entretanto, naquele mesmo período, a maioria das estações do trecho paulista já tinha passado por obras de reparos e ampliação e a produção de obras da ferrovia nos últimos anos corria em ritmo acelerado. (INTRODUÇÃO, 1922)

Tabela 2 Evolução construtiva das estações ferroviárias

Materialidade e ampliação (área) das estações da EFNOB¹

	Ano/Área	
	1918	1921
Madeira	1.055,6m ²	435,6m ²
Alvenaria	1.401m ²	4.181,4m ²

¹Referente a um conjunto de 19 estações do trecho paulista da Noroeste

Fonte: Elaborado pelo autor com base em informações do documento (INTRODUÇÃO, 1922), p. 14

O Quadro 4 nos mostra que houve um considerável avanço não apenas da modernização e estabilização das estações ferroviárias – substituindo a madeira por alvenaria e adquirindo uma feição mais definitiva para as edificações ferroviárias, como também um considerável acréscimo de área dessas construções em alvenaria (um aumento de 198%), reflexo do que vinha acontecendo também no trecho Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense – especialmente as estações de Campo Grande, Aquidauana e Miranda - e que revela o caráter do investimento e crescimento da linha nas duas primeiras décadas do século XX¹⁹⁵. (INTRODUÇÃO, 1922)

3.3 Chegando ao destino: os sistemas modais posteriores e complementares aos trilhos

O sistema modal hidrográfico em Mato Grosso do Sul está estruturado principalmente sobre o rio Paraguai, por onde seus afluentes confluem e partem para o exterior e interior do estado, a região de Miranda é atravessada por alguns dos mais importantes rios do estado, suas águas configuram um caráter poético de dominação sobre a geografia da região, criando barreiras naturais nos campos vastos e transformando sua paisagem através dos períodos de cheia.

Do mesmo modo Nestor Goulart Reis Filho (2006) conta que foi através dos rios, ao longo da segunda metade do Séc. XIX, que ocorreu uma onda crescente de exportações de produtos e tecnologias que chegavam ao interior do país - especialmente no contexto da marcha para oeste. Foi através de linhas de navegação do rio Miranda que foi possível estabelecer inicialmente uma “posição cambiável favorável” para aquela área.

Cardoso e Simon (2011) contam que, até o ano de 1910, toda a importação via navegação no Estado era realizada através dos portos de Corumbá e Porto Murtinho¹⁹⁶. Isto se devia principalmente ao fato de que ambos se encontravam sobre o rio Paraguai. A principal empresa de navegação era o Lloyd Brasileiro¹⁹⁷. (CARDOSO, SIMON, 2011, p. 273).

Os autores explicam também que a chamada navegação interna ou de cabotagem estava organizada em Corumbá, de onde partiam os vapores de pequeno porte de acordo com critérios de navegabilidade de cada um dos rios. A região sul dos trajetos contemplava as

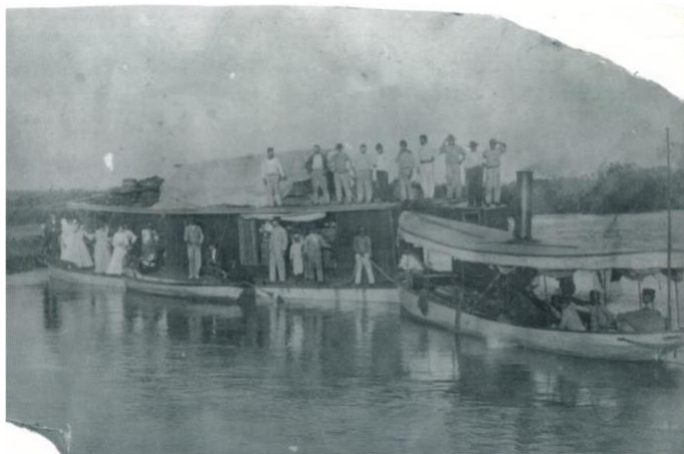
¹⁹⁵ Na mesma época foi construída também a estação de Três Lagoas, que substituiu a construção primitiva de área aproximada de 318m² por uma com 778m². (D-NOB10)

¹⁹⁶ Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso – Tomo I. p. 221. CARDOSO, S. Ayala. SIMON, F. (Org.) Campo Grande, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011.

¹⁹⁷ Os autores explicam que a empresa Lloyd Brasileiro manteve uma linha bimensal atuando entre Montevideu e Corumbá, a mesma foi responsável pelo transporte de cargas e passageiros com os seus barcos avapor. (CARDOSO, SIMON, 2011, p. 273-274).

idades de Miranda, Aquidauana, Coxim, Albuquerque, Porto Esperança, Coimbra e Porto Murtinho. (CARDOSO, SIMON, 2011, p. 275). (Fig. 32)

Figura 32 Embarcações à vapor no rio Miranda



Fonte: Acervo familiar Maura Xavier Freire (s/d exata. Séc. XX)

Tanto o modal fluvial quanto o ferroviário foram amplamente utilizados para o transporte de materiais de construção, sendo muitas vezes realizado um intercâmbio entre eles, como explica Cássio Veiga de Sá (1980)¹⁹⁸, ao descrever que existia uma

“[...] demora nos transportes para Mato Grosso. Os materiais para as obras vinham de São Paulo[...] e seu transporte já sofria certa demora na baldeação da Companhia Paulista para a Noroeste, em Bauru. Já pela EFNOB, em ‘morosos’ trens cargueiros, chegavam ao Porto Esperança, de onde seguiam para Cuiabá em embarcações fluviais.[...] ‘os materiais que recebíamos de São Paulo tinham nesse percurso uma demora em média de três meses’ (1980, p. 63, apud QUEIROZ, 2004, p. 41, Grifos meus)

Portanto, entendemos que mesmo com um processo acelerado de crescimento do estado, em meados do Séc. XX à indústria da construção civil em Mato Grosso do Sul ainda era incapaz de atender a todas as demandas locais, dependendo do longo período de espera das importações que vinham de São Paulo apenas com o transporte através do rio, o trem aqui já representava um importante aliado na logística dessas encomendas.

Segundo Queiroz (2004), a partir de 1909 no antigo Mato Grosso o engenheiro Clodomiro Pereira da Silva acreditava que a construção da E.F que avançava rumo a Porto Esperança não iria interferir nas rotas comerciais já consolidadas do estado, de forma que o trem funcionaria como uma alternativa para o transporte de trabalhadores e soldados¹⁹⁹,

¹⁹⁸ SÁ, Cássio Veiga de. Memórias de um cuiabano honorário: 1939-1945. São Paulo: Resenha tributária, 1980. 234 p.

¹⁹⁹ Sobre uma visão estratégica e militar para a implantação do trem na região do pantanal, o D-NOB04 (p. 5) nos conta que: “A incontestável situação estratégica da estrada de ferro projectada, permitindo levar tropas e munições de guerra, no tempo mais curto e pelo menor custo, ao rio Paraguay e a Corumbá, protegendo tanto a fronteira boliviana como a paraguaya, e estando protegida pela sua distancia à paraguaya contra o perigo de ser cortada por surpresa, e a vantagem da ligação immediata a Corumbá e ao Arsenal de Ladário, podendo

enquanto o rio continuaria funcionando como a principal alternativa para os viajantes e comerciantes, pelo menos no que se referia ao transporte em vias fluviais. (QUEIROZ, 2004)

‘Jamais a estrada de ferro poderá desmontar a concorrência com o estrangeiro, desde já ela [a navegação] é invencível’. Na verdade, Silva identifica na construção da ferrovia uma única vantagem, e mesmo assim indireta: ‘é que, estabelecida a concorrência entre a estrada de ferro e a navegação’, o serviço fluvial entre Corumbá e Buenos Aires ‘melhorará extraordinariamente’ (Clodomiro Pereira da Silva, 1910²⁰⁰, p. 33 apud QUEIROZ, 2004, p. 330)

Até o final da segunda década do Séc. XX teve início o processo do chamado “declínio da navegação fluvial, em benefício da via férrea”, como aponta Queiroz (2004, p. 330), de forma que o transporte férreo se tornou preferência, principalmente para o transporte do minério que era explorado em Mato Grosso do Sul.

A EFNOB desde sempre foi pensada como uma alternativa facilitadora para o transporte de cargas e passageiros, unindo o então longínquo porto paulista ao centro-oeste brasileiro. Entende-se que não houve uma sobreposição em relação à navegação, mas uma modernização dos meios de transporte e suas respectivas relações comerciais.

Azevedo (1950) explicou que quando o trem da EFNOB chegou até a cidade de Corumbá, isso não representou apenas a primeira estrada de ferro a conectar os dois grandes oceanos, como também teria o importante papel de alterar uma política econômica dos portos brasileiros, atribuindo novos valores para aqueles localizados na cidade do Rio de Janeiro em relação ao de Santos, conectando-os através de uma complexa rede ferroviária diretamente ligada ao planalto paulista, “[...] a que convergem todas as estradas do centro, do oeste e do sul, como ao marco miliário de ouro, erigido no coração da *urbes*, conduziam, em Roma, todas as estradas do império”. (AZEVEDO, 1950, p. 138)

Queiroz (2004) acredita que sequer houve um declínio da navegação no estado por entender que suas condições e vantagens fossem “superestimadas”, do ponto de vista da

estabelecer-se campos entricheirados onde for necessário, ao longo da linha”. E também, Fonseca (1985) explica que entre os motivos que levaram a escolha de Corumbá como destino final da Noroeste incluíam-se principalmente reduzir o custo com uma distância mais curta – se comparado a um traçado que previa a ida do trem até Cuiabá -, o alcance de centros comerciais mais produtivos, a ligação com a Viação da Bolívia e a comunicação direta com o Pacífico e vantagens estratégicas como possíveis vias de escoamento para tropas, em reflexo aos conflitos da Guerra da Tríplice Aliança que ainda eram recentes no começo do século XX. “Desenvolvimento e conservadorismo convivem harmoniosamente ao longo da estrada de ferro Noroeste do Brasil separados por um rio. A questão econômica da implantação dessa linha serviu para consolidar a posse da terra nas mãos de quem dominasse o dinheiro e as armas. Com isso, na memória histórica regional podemos situar um período de acumulação, procedido agora de um período de dominação política de todos que aproveitaram a chegada do trem de ferro e exploraram particularmente suas potencialidades. (FONSECA, 1985, p. 26)”

²⁰⁰ SILVA, Clodomiro Pereira da. O problema da viação no Brasil: artigos publicados no O Estado de S. Paulo. São Paulo: Typ. Levy, 1910. 168 p.

imagem de polivalência e eficiência que se queria acreditar que ela possuía como principal (e único) grande modal da época e ainda destaca que:

Uma das razões para a construção dessa ferrovia foi precisamente a conveniência, do ponto de vista das elites dirigentes brasileiras, de neutralizar a influência que sobre Mato Grosso era exercida pela região platina, através do sistema fluvial Paraná-Paraguai – conveniência essa costumeiramente expressa, por exemplo, pelas imagens da EFNOB como uma “torneira”, ou dreno, desviando para Santos as correntes comerciais originalmente dirigidas ao estuário da Prata. (QUEIROZ, 2004, p. 332, Grifo nosso)

Dentro desse contexto, é evidente que a valorização do trem em detrimento da navegação em Mato Grosso do Sul se refere principalmente a EFNOB como uma estratégia de fortalecimento político da identidade comercial nacional. Além disso, destaca-se que a conclusão do traçado ferroviário até Porto Esperança coincidiu com o início da Primeira Guerra Mundial, o que teria sido a principal justificativa para a interrupção da ascensão comercial do porto corumbaense, que se deu entre os anos de 1914 a 1918, levando a uma paulatina queda na arrecadação municipal. (QUEIROZ, 2004) Assim sendo, o trem não assassinou o rio²⁰¹, mas os trilhos reinterpretaram o sentido econômico e social de Mato Grosso do Sul.

Mas o próprio setor ferroviário passou pelo seu momento de decadência – ou substituição -, representado pela priorização do transporte rodoviário nos anos 1960. No artigo *Avanços e desafios na preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, os autores afirmam que apesar do alto custo em longo prazo, as autoestradas exigiam um menor investimento inicial e com isso muitos ramais ferroviários foram fechados pelo seu caráter “antieconômico”. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

Em entrevista registrada no livro *Nos trilhos da memória: ferro e sangue. História de vida de ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA*, o ex-ferroviário, Saturnino (Bugrão) falou sobre esse fenômeno:

Olha, o transporte da rodovia acabou com a ferrovia. Os interessados, sabe como é que é, deputados, senadores, milionários, ganhavam com isso. Antigamente, em Mato Grosso [do Sul], não tinha rodovia. Pra você ir daqui de Bauru para Campo Grande ia por Presidente Prudente. E assim mesmo precisava pegar um bom pedaço de terra. Por aqui, você ia de Araçatuba, Três lagoas, era tudo chão, o maior sofrimento. Ai colocaram frotas de caminhões. Você tinha uma fazenda fora da ferrovia, tinha que pegar um caminhão pra levar até lá pra descarregar. E a rodovia mesmo passava perto da sua fazenda, o caminhão já entrava lá e entregada na porta. Então deu nisso. (LOSNAK, 2004, p. 239)

²⁰¹ Referência a um tópico do capítulo 3 do livro: QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma ferrovia entre dois mundos: A E.F Noroeste do Brasil na primeira metade do Séc. 20. Bauru: UFMS, 2014.

A fala do ex-funcionário da EFNOB evidencia um momento em que o trem era a principal alternativa de mobilidade interestadual, o que tornava necessário – principalmente para os produtores, o transporte rodoviário em relação ao trem.

Foi durante o governo de Getúlio Vargas que houve um ganho de impulso para a indústria, que passou a negociar com países estrangeiros as concessões de tecnologia necessária para ser aplicado no cenário nacional, vendo nas estradas de ferro um eficaz meio de escoamento da produção para essas novas indústrias.

O que se ampliou expressivamente durante a chamada “Era JK” (Juscelino Kubitschek), que no contexto de seu Plano de Metas investiu na ampliação do parque industrial brasileiro e na reordenação do sistema de energias e transportes, alterando a importância ferroviária em decorrência da abertura econômica para o capital internacional, marcando o nascimento da indústria automobilística brasileira e atraindo montadores como *Ford, General Motors, Volkswagen e Willys*, motivando o crescimento rodoviário. (VIEIRA, 2015, SEGAWA, 2014)

Em Mato Grosso do Sul o apogeu das rodovias se deu durante o governo de Pedro Pedrossian, como parte do processo de reestruturação capitalista do mundo através do avanço dos meios de transporte e comunicação, como explica Vieira (2015), entre os anos 1960-1970²⁰². Segundo Felício e Rodrigues (1971): “[...] lançou-se à implantação de um ousado sistema viário, composto de estradas-tronco e vicinais. Sendo Mato Grosso [do sul] um Estado essencialmente agrícola, necessitava da infraestrutura adequada para o escoamento da produção” (FELÍCIO, RODRIGUES, 1971, n.p)

Felício e Rodrigues (1971) explicam que foi a partir da cidade de Corumbá que teve início o traçado rodoviário da chamada Estrada do Pantanal (Fig. 33). Ela uniu os pólos de desenvolvimento da região, incluindo Miranda, cujo principal objetivo foi o de integrar o porto corumbaense economicamente com o restante do estado, de forma que a partir dos anos 1970 a construção de estradas em Mato Grosso do Sul representava uma ideia moderna de crescimento através do adensamento demográfico.

²⁰² Nesse período também foram construídos aproximadamente 1.450 quilômetros de estradas vicinais em diversas regiões de Mato Grosso do Sul com o intuito de facilitar o escoamento e armazenamento de produtos. (FELÍCIO, RODRIGUES, 1971)

Figura 33 Estrada do Pantanal recém aberta passando pela região de Miranda



Fonte: Disponível em (FELÍCIO, RODRIGUES, 1971, n.p)

De certa forma, o projeto da Estrada do Pantanal buscou resgatar a proposta da EFNOB de funcionar como uma conexão intercontinental, ao sugerir uma ligação direta entre o oceano Atlântico – aqui representado através do porto de Santos e o oceano Pacífico, conectando Brasil e Bolívia de forma estratégica, como ambicionou a ferrovia sessenta anos antes. (FELÍCIO, RODRIGUES, 1971)

3.4 - Fim de viagem: privatização e morte de um transporte ferroviário

Com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) em 1957, o país finalmente viu suas estradas de ferro²⁰³ dispersas até então sendo unificadas como uma “sociedade econômica mista integrante da administração indireta do Governo Federal, vinculada ao Ministério dos Transportes”. (CAVALCANTI NETO, 2012, p. 10)

Em 1992 a RFFSA teve os seus serviços de transporte ferroviário transferido para o setor privado, sendo incluída no Programa Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que privatizaram os serviços ferroviários. (CAVALCANTI NETO, CARNEIRO, GIANNECCHINI, 2011)

[...] de acordo com o modelo que estabeleceu a segmentação do sistema ferroviário em seis malhas regionais, resultando na concessão, por parte da União, pelo período de 30 anos, mediante licitação, e o arrendamento, por igual prazo, dos ativos

²⁰³ O acervo patrimonial das estradas de ferro que compunham a formação da RFFSA era formado pelas seguintes denominações: E. F. Madeira-Mamoré; E. F. de Bragança; E. F. São Luís-Teresina; E. F. Central do Piauí; E. F. Viação Cearense; E. F. Mossoró-Souza; E. F. Sampaio Correia; Rede Ferroviária do Nordeste; Viação Férrea Federal do Leste Brasileiro; E. F. Bahia-Minas; E. F. Leopoldina; E. F. Central do Brasil; Rede Mineira de Viação; E. F. de Goiás; E. F. de Santos a Jundiá; E. F. Noroeste do Brasil; Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; E. F. Dona Teresa Cristina. (CAVALCANTI NETO, 2012, p. 10)

operacionais da RFFSA aos novos concessionários. (CAVALCANTI NETO, 2012, p. 11)

O fim dos serviços da EFNOB começou com a privatização da RFFSA durante o mandato de Fernando Henrique Cardoso, no período de 1996/1998; a dissolução definitiva da Rede Ferroviária se deu através de um decreto em dezembro de 1999 alterado até sua versão final pelo Decreto nº 5.103, de 11 de junho de 2004, que dispõe sobre a sua dissolução, liquidação e extinção²⁰⁴.

Com a liquidação da RFFSA²⁰⁵ houve o arrendamento dos ativos operacionais²⁰⁶ existente em Mato Grosso do Sul para concessionárias operadoras da ferrovia, como a Ferrovia Novoeste S. A. (liderada pelo norte-americano *Noell Group*) que acabou introduzindo uma série de novos padrões e mudanças operacionais para os seus trabalhadores.

A privatização da ferrovia em Mato Grosso do Sul e a EFNOB sob a concessão da Ferrovia Novoeste S. A. levou à extinção dos trens de passageiros a partir de junho de 1996, o que também levou ao paulatino processo de abandono da linha, como explica Ralph Mennucci Giesbrecht, administrador do site *Estações ferroviárias do Brasil* e pesquisador do patrimônio cultural ferroviário.²⁰⁷

As paralisações “temporárias” no tráfego de passageiros dos trens da EFNOB já eram freqüentes desde 1991, especialmente nos trechos entre Campo Grande e Corumbá. O que foi se tornando uma espécie de adaptação para as pessoas que trabalhavam e utilizavam o transporte ferroviário cotidianamente no Estado. (Fig. 34)

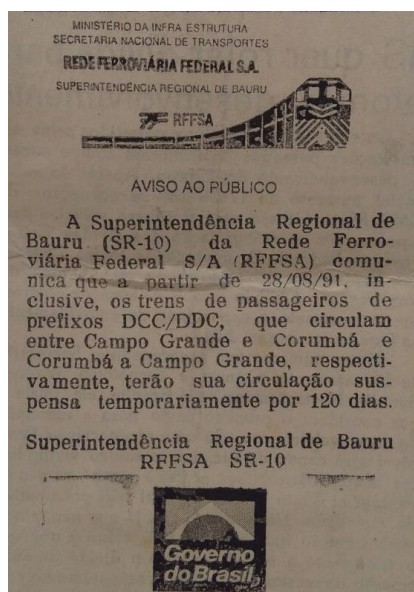
²⁰⁴ Fonte: BRASIL, Governo do. Histórico [RFFSA]. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

²⁰⁵ A RFFSA foi extinta, mediante a Medida Provisória nº 353, de 22 de janeiro de 2007, estabelecida pelo Decreto Nº 6.018 de 22/01/2007, sancionado pela Lei Nº 11.483. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

²⁰⁶ Por ativos operacionais entende-se: infra-estrutura, locomotivas, vagões e outros bens vinculados à operação ferroviária. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: 14 dez. 2017.

²⁰⁷ GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Linha-Tronco - E. F. Noroeste do Brasil (Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul) Ramal de Ponta Porã (Estado de Mato Grosso do Sul): Histórico das linhas. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indice.htm>. Acesso em: 01 jan. 2018.

Figura 34 Informe de paralisação temporária do trem da EFNOB em Mato Grosso do Sul



Fonte: Disponível em Diário da Manhã, 22/08/1991, Corumbá

No artigo *Privatização aumenta exploração*, publicado em novembro de 1997 no jornal sindicalista *Pau na máquina*²⁰⁸, fica nítido o descontentamento dos ferroviários com a transição, pois segundo eles a privatização teria levado ao abandono e destruição de parte do patrimônio construído pela EFNOB²⁰⁹.

O estado de abandono do traçado e das edificações da Noroeste já era conhecido havia algumas décadas, mesmo quando o trem ainda circulava com passageiros, como nos mostra Fonseca (1985) ao mencionar a expedição fotográfica de Rachid Waqued Neto entre julho de 1984 a fevereiro de 1985²¹⁰:

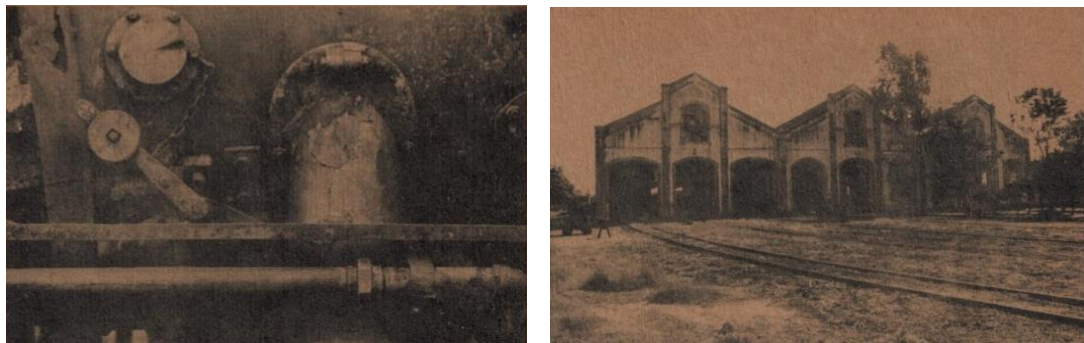
De todo o contato que teve com a Noroeste, a impressão mais forte que fica para Rachid é a da falta de manutenção. “Quase todos os trechos estão mal conservados, os vagões sacolejam demais e muitos prédios estão abandonados” (FONSECA, 1985, p. 29) (Fig. 35 e 36)

²⁰⁸ PRIVATIZAÇÃO aumenta exploração. *Pau na Máquina*: Sindicato de trabalhadores em empresas ferroviárias de Bauru e Mato Grosso do Sul - FNITST. Bauru, p. 1-1. 11 nov. 1997.

²⁰⁹ Ilustrado aqui por situações como uma precária troca de dormentes, causando inúmeros acidentes como os descarrilamentos -, eles classificaram a operação como um “bárbaro ataque” aos direitos e conquistas dos trabalhadores.

²¹⁰ Formado em engenharia civil em 1979, Rachid Waqued Neto participou de inúmeros salões de fotografias dentro e fora do Estado, organizou exposições com foco principalmente na natureza e na paisagem de Mato Grosso do Sul, realizou entre 1984 e 1985 o projeto fotográfico “Levantamento da memória da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, com apoio da Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul e FUNARTE, teve algumas das suas fotos referentes a essa expedição publicadas em FONSECA, Cândido Alberto da. *Noroeste do Brasil: uma história de discussão e casualidades*. Ms Cultura, Campo Grande, v. 2, n. 1, p.21-34, ago. 1985. Mensal.

Figura 35 Detalhe de Maria fumaça abandonada em Campo Grande
Figura 36 Oficinas de Três Lagoas [hoje em dia elas estão restauradas]



Fonte: Rachid Waqued Neto (1985) disponível em (FONSECA, 1985, p. 29-30)

Em 1998, o jornal Folha de São Paulo apresentou uma crítica sobre a privatização da ferrovia em Mato Grosso do Sul e o sucateamento de seus bens imóveis e móveis (especialmente os vagões)²¹¹. O jornal afirmou que:

[...] única ligação férrea para passageiros entre Brasil e Bolívia, virou sucata nos últimos dois anos, e seus 80 vagões estão abandonados a céu aberto ao longo da ferrovia. O trecho de 1.600 km que liga Bauru (SP) a Corumbá (MS), na fronteira com a Bolívia, foi o primeiro da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) privatizado pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, em 5 de março de 1996. O contrato de concessão de 30 anos dá ao novo dono, a Ferrovia Novoeste, liderada pelo grupo norte-americano Noell, direito de explorar apenas os trens destinados ao transporte de carga.

De acordo com Frias (2003), na matéria *Novoeste tem 18 dias para recuperar ferrovia*, publicada pelo jornal *Correio do Estado* em maio de 2003, com uma denúncia feita pelo Ex-ferroviário e atual presidente da Associação dos Aposentados Ferroviários e Pessoas Idosas (AFAPEDI), Valdemir Vieira, a Ferrovia Novoeste S. A. foi notificada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pela falta de manutenção nos trechos ferroviários no ramal de Ponta Porã, Corumbá e Campo Grande, além de algumas das obras de arte, como a Ponte Eurico Gaspar Dutra sobre o rio Paraguai²¹².

Essa frente de monitoria dos antigos bens da EFNOB por parte dos próprios ferroviários chama a atenção, pois é através da mediação dessas denúncias de descaso e abandono que conseguimos entender o processo de arruinamento e perda de boa parte das construções - especialmente as estações -, como também foi denunciado por Valdemir Vieira

²¹¹ VALENTE, Rubens. Privatizado, “trem da morte” vira sucata. Folha de São Paulo. São Paulo, 9 mar. 1998. Folha Turismo.

²¹² Na mesma matéria também foi informado que Valdemir Vieira denunciou o uso indevido de 150 vagões e 30 locomotivas que estavam sob responsabilidade da Ferrovia Novoeste S. A. e que estavam a serviço de outras concessionárias.

em outra matéria do Correio do Estado intitulada *Estações de trem tornam-se ruínas*, de janeiro de 1999²¹³:

As estações ferroviárias distribuídas ao longo de 1.600 quilômetros de trilhos, entre Corumbá e Bauru, viraram ruínas, [...] As estações chegaram a ser tombadas como patrimônio histórico pela Assembléia Legislativa no ano passado. [...] Das 102 estações entre Corumbá e Bauru, apenas oito ainda estão ativas pela Ferrovia Novoeste, que há dois anos, após a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), assumiu o controle do transporte de cargas feito por trens em Mato Grosso do Sul. As demais estações ainda são de responsabilidade da Rede, que mantém apenas escritório para cuidar do patrimônio. Assim como as estações, a ferrovia parece abandonada e em péssimo Estado de conservação. A troca de dormentes que vinha sendo feita pela Novoeste foi paralizada, [...]No trecho de Agachi – no município de Miranda dentro do Pantanal –, o mato passou a impedir totalmente a visão do maquinista. A estação Lagoa Rica, situada na saída para Três Lagoas em Campo Grande, caracteriza bem a situação precária em que se encontra o patrimônio da Rede Ferroviária Federal. O imóvel está em ruínas e até fios de cobre estão sendo roubados.

A fala do ex-ferroviário evidencia mais uma vez que a patrimonialização não foi suficiente para inspirar ações de conservação dos imóveis pela concessionária que assumiu aquela linha, mesmo as edificações que não foram aproveitadas dentro da nova logística operacional acabaram sendo abandonadas à própria sorte.

A privatização da malha ferroviária não diz respeito apenas aos estudiosos e economistas, mas também às famílias dos operários e ferroviários que, a partir daquele momento se viram acuados diante de uma nova realidade que afetava diretamente às suas finanças domésticas e o seu espaço cotidiano.

Prochnow (2014) afirmou que entre os ferroviários sempre houve a preocupação de que com a distribuição do patrimônio da RFFSA entre os diversos órgãos concessionários levasse a extinção da própria ideia de **cultura ferroviária** construída em suas vidas de trabalho e registrada na história social desses grupos. (PROCHNOW, 2014)

O Sr^o Ildebrando, filho de maquinista da EFNOB e ex-ferroviário (Agente de estação²¹⁴), natural de Corumbá, mas residente em Miranda há 32 anos, se recorda do episódio da privatização:

Em mil novecentos.... Na época do Fernando Collor, que ele.... Foi feita a privatização, e o que é que aconteceu? Eu fiquei muito triste na medida em que você

²¹³ESTAÇÕES de trem tornam-se ruínas. Correio do Estado. Campo Grande. Recorte do arquivo da AFAPEDI, faltando maiores informações. 14 de janeiro de 1999

²¹⁴Sobre o cargo de agente de estação, também vemos no livro “Nos trilhos da memória: ferro e sangue. História de vida de ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA”, o testemunho de Donato, ex condutor de trem e funcionário de armazém em Mato Grosso do Sul: “O agente da estação era pra fazer escrita, fazer despacho, receber encomenda, vender passagem. Ele era também o telegrafista da estação. O agente é muito preso, sabe? Às vezes ele ficava num lugar distante, lá pro lado de Corumbá, de Miranda, Guia Lopes, Porto Carreiro. Algumas estações nem luz elétrica tinham. Era dentro da mata mesmo! Então o agente quase não tinha condição de sair, quando saía tinha que voltar em seguida, e uma outra pessoa substituir”. (LOSNAK, 2004, p. 198.)

estava vendo uma empresa, ela ser... Não ser vendida, que isso aqui ninguém vende, isso aqui é a galinha de ovo de ouro, ninguém vende esse negócio aqui! Foi privatizada pros americanos, tive a honra de trabalhar para os Ianques... Mas rapaz vou te contar, viu, tive também a tristeza de ver como que eles não valorizaram a ferrovia no Brasil, eles simplesmente sucatearam, ganharam dinheiro e foi embora, simplesmente isso aí. Veio com uma fama muito grande de serem grandes desbravadores de ferrovia nos Estados Unidos, mas que aqui pra nós, trouxe muito prejuízo, não trouxe muito grande avanço para nós não. Foi terrível porque a gente sabe, a gente esperava que se a ferrovia passasse realmente para a iniciativa privada e ela trouxesse algum desenvolvimento seria de bom grado, mas infelizmente não aconteceu. Principalmente na nossa região pantaneira que precisava muito, aqui nessa região saia muito carvão, saia muito gado pro frigorífico de São Paulo, dessa região saia muito calcário, quartzo para Corumbá para se misturar ao ferro guza... Então ficou parado praticamente, aniquilou tudinho o desenvolvimento que estava tendo, aqui mandava cimento de Bodoquena pra Araçatuba, mandava cimento daqui pra Bauru, então tudo aquilo ali ficou acabado tudo, está entendendo? A ferrovia veio com uma mentalidade diferente de trabalhar só com lotações de vagões, não trouxe nenhum benefício, nenhum benefício mesmo! Principalmente em nível de melhoramento da malha ferroviária, não trouxe, não trouxe. Nem aumentou a malha, ficou a mesma malha que tem mais de 150 anos, Aqui ainda deve ter dormente de quando ela [a EFNOB] começou ainda, inacreditável, mas aqui tem madeira, que se chama Aroeira que depois que cai no chão não apodrece assim tão fácil²¹⁵, que seria lá do começo da ferrovia. (Grifos nossos).²¹⁶

Primeiramente, está clara a percepção do Srº Ildebrando de que a privatização foi antagônica à conservação do legado construído pela EFNOB; e de como esse gesto foi imposto aos próprios funcionários como algo que poderia ter sido bom para o trabalho de uma maneira geral. (Fig. 37)

Ele destaca uma ideia de dominação e exploração estrangeira sobre um patrimônio nacional, onde o desenvolvimento da economia local – baseada na agricultura e pecuária -, foi prejudicada. O interlocutor ainda invoca o caráter de ancianidade dos trilhos para ressaltar a importância da linha.

Figura 37 A privatização da RFFSA



Fonte: Pau na máquina, CUT – Jornal do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Bauru e Mato Grosso do Sul - FNITST. Nº 138 – 23 de janeiro de 1995

²¹⁵Sobre a madeira utilizada nos dormentes dos trilhos, os relatórios administrativos descrevem quais eram os tipos de madeira normalmente empregados: “Canella madeira de 1º classe; Guarauma madeira de 1º classe; Óleo vermelho madeira de 1º classe; Peroba madeira de 3º classe” (D-NOB03, p. 19)

²¹⁶ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Segundo Fonseca (1985), parte da população Sul-Mato-Grossense sustentava um fascínio pela presença do trem, fato justificável pois ele sempre esteve presente principalmente em suas memórias e na história das formações urbanas do Estado assim como da própria narrativa econômica daquela região, como ele explica:

Quando o romantismo fala mais alto a estrada de ferro aparece como a marca de um passado remoto que não pode morrer. Nostalgicamente os poetas contrapõem esse progresso à estagnação de uma antiga sociedade. E a história de uma pequena cidade com algumas casas, uma pracinha e a linha do trem significa momentos de uma vida que não volta mais. Justamente aí se encontram à beira dos trilhos os caminhos percorridos por uma sociedade sem passageiros numa terra onde seus donos viajam de avião e o dinheiro está concentrado em poucas mãos. Pois a aventura da Noroeste do Brasil é a aventura do escoamento da produção agropastoril deste país. (FONSECA, 1985, p. 22. Grifos nossos)

No que se refere principalmente ao papel simbólico da EFNOB, é preciso atentar para o fato de que certos indivíduos possuem suas histórias e memórias pessoais associadas com a trajetória da própria ferrovia, a familiaridade das pessoas com aqueles ambientes ferroviários acaba atribuindo sentidos e valores simbólicos (FERREIRA, 2000).

Ao associarmos essa relação da Noroeste do Brasil com a afirmação de Smith (2006) de que todo patrimônio é intangível, percebemos que existiu ali um conjunto de atividades, processos e valores culturais e simbólicos sobre a fisicalidade daqueles espaços que se tornaram parte daqueles grupos, como é o caso dos ex-ferroviários que compõem a AFAPEDI.

Fonseca (1985) entende que é uma relação tão simbólica quanto íntima, associada diretamente com a vida e o cotidiano dessas pessoas, mas também e principalmente, como parte de uma importância coletiva, aqui representada pela ascensão econômica de Mato Grosso do Sul.

Por fim, resta dizer que, houve em esforço de pensar nesse legado da EFNOB, suas marcas materiais e imateriais no território e todo o leque de relações que foram impulsionadas ou criadas através da presença do trem, como patrimônio. Observamos que, os bens culturais ferroviários de natureza material são geralmente trabalhados muitas vezes apenas em sua esfera estético-estilística, ou em caráter histórico de excepcionalidade, através de narrativas de conquista ou da industrialização, quando na verdade existiram diversas outras camadas que evidenciam outras relações humanas e memórias sobre esses locais e objetos.

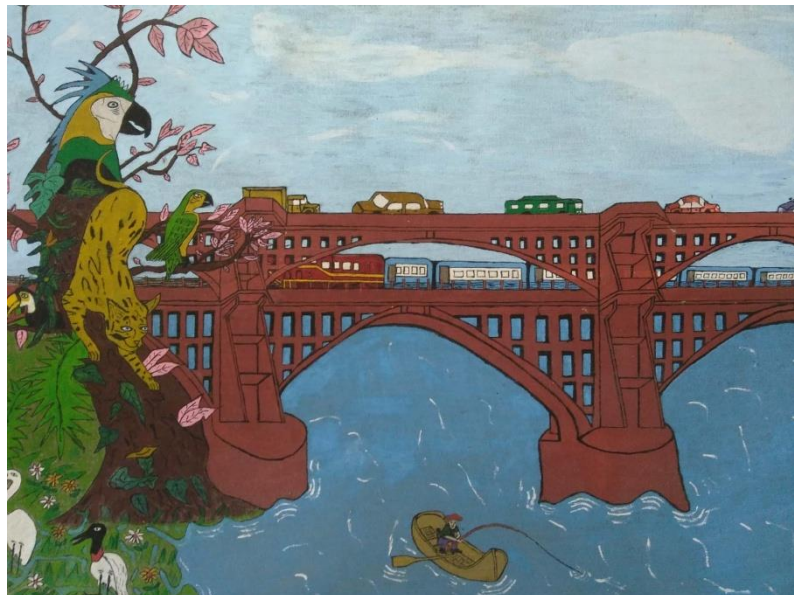
Com isso espera-se que o conteúdo aqui apresentado contribua como fundamentação do capítulo seguinte, aonde iremos nos aproximar de uma região específica do estado: as chamadas 4º e 5º divisões da EFNOB, equivalentes a Miranda e Salobra, importante

entroncamento modal Sul-Mato-Grossense, que conforme vimos ilustrou bem o domínio do trem sobre o território, especialmente o rio e sua navegabilidade.

Além do fato de que a região concentra um dos primeiros imóveis ferroviários valorados no âmbito da Lei nº 11.483/2007 – a estação ferroviária de Miranda e a sua antiga esplanada operacional -, além de outro pequeno complexo da EFNOB inserido em uma comunidade de pescadores em Salobra -, ambos os casos perpassam os valores de continuidade histórico-arquitetônico apresentados até então e apresentam elementos de espaço experiencial (TUAN, 2013) para discutirmos os bens culturais ferroviários pela perspectiva de Lugar.

CAPITULO 4 – O TREM DO PANTANAL E A INSERÇÃO DO PATRIMÔNIO SUL-MATO-GROSSENSE NO MAPA DO PATRIMÔNIO NACIONAL

Figura 38 Visão pitoresca sobre o trem do Pantanal



Fonte: Autor não identificado, s/d. Obra do acervo particular SE/MS

*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.*

(ROCA, Geraldo, SIMÕES, Paulo, 1975)²¹⁷

²¹⁷Geraldo Roca compôs, em parceria com Paulo Simões em 1975, a música "Trem do Pantanal", que "[...]se tornou um 'hino' do Pantanal por contar de forma simples e genuína, a rotina do trem que liga o Brasil à fronteira boliviana e paraguaia." Sua versão mais conhecida é aquela interpretada pelo cantor Almir Sater. Fonte: MS, Diário. Compositor de "Trem do Pantanal", Geraldo Roca deixou história na música sul-mato-grossense.

Neste capítulo é abordado o caso do trecho ferroviário da EFNOB em Miranda e Salobra, com o objetivo de entender como o conceito de Lugar e diversas referências e narrativas se relacionam com a cultura e Memória Ferroviária e em que medida o reconhecimento dos bens pelo Estado na categoria de bem Valorado (estação ferroviária de Miranda) contribuiu ou inibiu de fato a preservação desse espaço; quais os seus sentidos simbólicos atribuídos e o que ficou de fora desse processo de patrimonialização.

Vimos que o Patrimônio Cultural Ferroviário ganhou contornos de reconhecimento e especificidade com a promulgação da Lei nº 11.483/2007, definindo em seguida através da Portaria IPHAN nº 208/2008, a Coordenação Técnica do Patrimônio Ferroviário (CTPF) para coordenar as atividades, critérios e metodologia referente ao processo de seleção e inscrição (Valoração) desses bens no mapa do patrimônio nacional.

No capítulo anterior, constatamos que, desde que a Noroeste do Brasil teve o seu serviço transferido para o setor privado em 1992, teve início o processo paulatino de sucateamento da linha, culminando em seu encerramento para o tráfego de passageiros e com sua dissolução definitiva através do Decreto nº 5.103/2004. Com isso, identificamos algumas manifestações de apreço emocional vindo de algumas pessoas pelas lembranças relacionadas ao trem, despertando também uma inquietação quanto ao abandono do traçado e daquelas edificações que não foram incorporadas pelos novos gestores.

O que pretendemos apresentar aqui é uma breve viagem – com direito ao assento da janela – através de um histórico sumário da formação de uma região do estado de importante significado para a EFNOB, como vimos no capítulo 3, apresentando narrativas orais de alguns moradores e ex-ferroviários com o intuito de entender suas percepções e sentimentos sobre a presença do trem nesse território, além de um importante aporte de documentação iconográfica e documental produzida pela própria ferrovia e pelos agentes de patrimônio da Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul, que participam ativamente das disputas e narrativas de preservação e uso desse patrimônio.

4.1 - A (re) existência do Patrimônio Cultural Ferroviário em Mato Grosso do Sul

Cavalcanti Neto (2012, p. 7) nos diz que a cultura material e imaterial produzida em decorrência do processo ferroviário deve ser tratada como “bens referenciais para a formação

da sociedade brasileira”, o que entendemos aqui à luz do artigo nº 216 da Constituição de 1988, que define o que seria o patrimônio cultural no país:

Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira,

[...]

§ 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. (CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Grifos meus)

Embora Cavalcanti Neto (2012) reconheça através do artigo constitucional o patrimônio cultural como aqueles bens ligados à memória dos “formadores da sociedade brasileira”, notamos que o trecho sugere que o trabalho de gestão e conservação cabe não apenas ao poder público, mas aos próprios agentes que participaram do processo de atribuição de valores desses patrimônios.

O que funciona muito bem para o caso do patrimônio cultural ferroviário, uma vez que ele tende a despertar grandes mobilizações pelo desejo da sua preservação, conforme o que foi exposto no tópico 3.4 - *Fim de viagem: privatização e morte de um transporte ferroviário*. Pode-se dizer que a maioria dos ex-ferroviários – articulados em movimentos, sindicatos e demais organizações – nutrem um sentimento nostálgico quanto a essas memórias que lhe são tão íntimas.

Considerando que parte importante do processo de preservação figura justamente na identificação e estudo dessas memórias e toda produção material pertinente, identificamos que desde os anos 1990 existiram ações estaduais de registro do patrimônio Sul-Mato-Grossense, como o Inventário da Arquitetura Histórica de Mato Grosso do Sul (1995) pelo então estudante de arquitetura e urbanismo Rubens Moraes da Costa Marques, com o apoio de uma equipe formada por arquitetos, historiadores, designers e fotógrafos e contou com o apoio do Ministério da Cultura e da Secretaria de Cultura do estado, através de leis de incentivo. Na época, para a elaboração do inventário, foram visitados nove municípios²¹⁸ (MARQUES, 2007).

O material apresentou como resultado um sistemático trabalho de levantamento fotográfico e arquitetônico de algumas das principais construções Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense que foi publicado em três volumes, com o nome de *A trilogia do patrimônio*

²¹⁸ Corumbá e seu distrito, Ladário; Forte de Coimbra; Miranda; Aquidauana e seu distrito, Anastácio; Campo Grande; Nioaque; Porto Murtinho e Bela Vista. (MARQUES, 2007)

histórico e cultural Sul-Mato-Grossense em 2001²¹⁹, sendo reeditado e lançado novamente em 2007.

Marques (2007) conta que foi usada como metodologia uma extensa pesquisa bibliográfica e documental das cidades estudadas, selecionando construções anteriores a 1950. As descrições dos imóveis deveriam apresentar minimamente: planta baixa, corte, fachada, fotografias, desenho artístico, breve histórico, memorial de técnicas construtivas e análise estilística. Vale notar que, das 214 edificações inventariadas, foram incluídos imóveis ferroviários, em sua maioria suas estações ou construções de apoio, e na região de Miranda em que o nosso estudo se ateve, este número se limita a apenas seis.²²⁰ (MARQUES, 2007)

Inspirado pelo trabalho realizado por Marques (2007) e partindo da sua lista de imóveis, foram realizados outros importantes inventários de conhecimento na região de Miranda/MS.

O *Inventário Arquitetônico de Miranda* foi realizado pela SE/MS em parceria com a Fundação de Apoio à Pesquisa ao Ensino e a Cultura (Fapec), contando com uma equipe multidisciplinar coordenada por Mário Sergio Sobral Costa (arquiteto) e Catiana Sabadin (cientista social) e teve início em janeiro de 2008. O 1º relatório parcial do projeto explica que o objetivo era: “[...] inventariar e executar levantamentos métrico-arquitetônicos e fotográficos em 23 edificações de valor histórico-cultural do município de Miranda” (FAPEC, 2008, p. 4). Ao analisarmos a *Ficha 1 – Identificação da região de estudo*, notamos que a relação dos locais inventariados coincide perfeitamente com a relação de imóveis levantados por Marques em 1995, e publicado como livro em 2007, sendo feito um pertinente acréscimo de patrimônio cultural ferroviário: a ponte de ferro da EFNOB, no distrito de Salobra.

Em março de 1997, o Estado de Mato Grosso do Sul instituiu o tombamento de **toda** a malha ferroviária da EFNOB em seu território²²¹. O tombamento sob decreto foi firmado pela Lei nº 1.735/1997 (Anexo 2) e compreende o impressionante trecho de Três Lagoas a Corumbá²²² e que abrange todas as edificações que foram construídas pela Noroeste, bem como estações, oficinas, armazéns e residências. - de Três Lagoas a Corumbá, uma extensão aproximada de 813 km e incluindo o ramal até Ponta Porã. (CASTILHO, SANTOS, 2016, p. 41).

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

²¹⁹ Lançado originalmente em três volumes.

²²⁰ Casa do engenheiro da NOB, 6º Residência da EFNOB e Estação da NOB.

²²¹ Complexo Ferroviário da Rede Noroeste do Brasil, data de tombamento: 26/03/1997, Lei nº 1.735/MS.

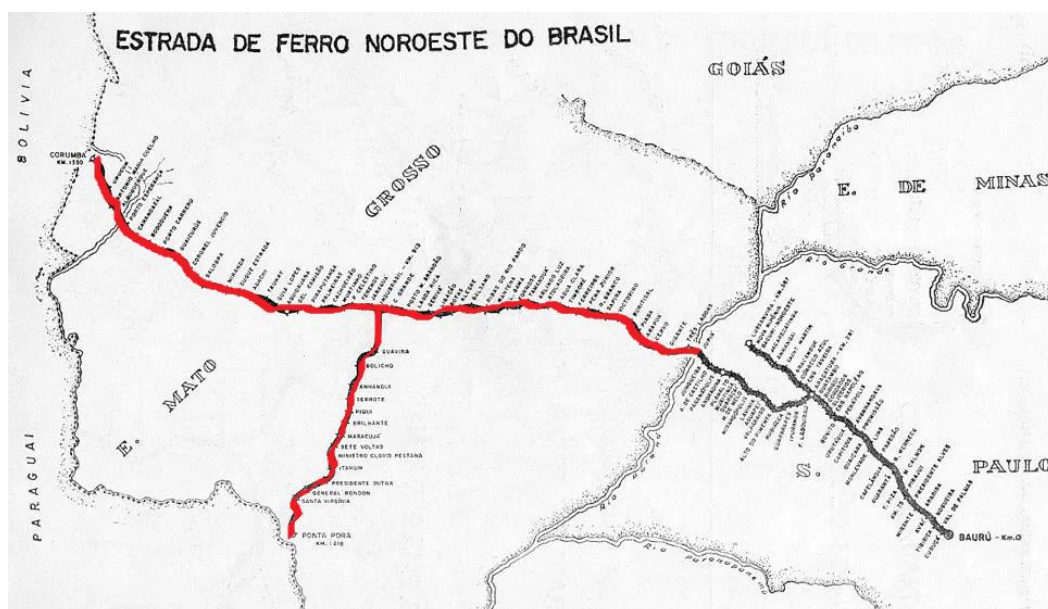
²²² Com o equivalente a mais de 700 km, incluindo os ramais para Ponta Porã e Porto Esperança.

Estações Ferroviárias pertencentes à Rede Ferroviária Federal, e seus respectivos entornos históricos.

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. (LEI Nº 1.735/1997)

O artigo 1º dessa lei reafirma o tombamento e lança o curioso conceito de “entorno histórico” para esse tombamento que engloba 69 municípios²²³, sem, no entanto apresentar qualquer tipo de mapa ou esboço de poligonal, ao mesmo tempo em que observa que além das respectivas estações, armazéns, depósitos, oficinas e bens móveis incluem-se também suas unidades habitacionais.

Mapa 5 Extensão do tombamento estadual do trecho Sul-Mato-Grossense (vermelho) da EFNOB



Fonte: Modificado pelo autor (2018) a partir de original de 1960, disponível em <
<http://www.ferreoclube.com.br/2016/09/17/e-f-noroeste-do-brasil/>> Consultado em março de 2018.

Embora seja correto pensar em um processo de patrimonialização que não fragmente e descontextualize os bens ferroviários, soa imprudente que em um único tombamento constem ao mesmo tempo centenas de imóveis e bens móveis integrados, o que obviamente representa um grande desafio para sua gestão. Vale destacar que, vinte anos após o referido tombamento, nada foi feito no que diz respeito à criação de políticas de preservação ou mesmo diretrizes normativas que visem garantir a integridade, conservação e o uso desses bens.

²²³ Para ver a relação completa dos municípios, verificar o Anexo 2.

Outro inventário que merece destaque foi aquele realizado pelo SE/MS a partir de 2008, chamado *Inventário do Patrimônio Ferroviário*, seguindo a metodologia do SICG, especialmente a *Ficha M306 – Patrimônio Ferroviário do Módulo 3 – Cadastro*, que considerou todos os imóveis tombados em nível estadual através da Lei nº 1.735/1997. Esse estudo foi atualizado pela Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul (FCMS), em um projeto encabeçado pela historiadora Rita Natalia Alves que, entre 2016 e 2017, percorreu todo o traçado da EFNOB fotografando e preenchendo fichas sobre o estado de conservação desses imóveis²²⁴.

Para além dos bens inventariados, existem dois tombamentos federais de bens ferroviários em Mato Grosso do Sul. O primeiro data de 2009: Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande, que se trata de conjunto urbano inscrito sob o Processo nº 1536 no livro Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico e no livro Histórico; e outro tombamento de 2014: Ponte Ferroviária Eurico Gaspar Dutra sobre o Rio Paraguai²²⁵, inscrita nos livros Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico, Histórico e de Belas Artes.

O tombamento do Complexo ferroviário da antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – EFNOB, em Campo Grande, chama atenção por se terem considerado valores etnográficos e de “Memória Ferroviária” em seu processo. Notamos uma estratigrafia social representada no complexo ferroviário em decorrência da ocupação gradual daquele território que teve início em 1914, com a implantação da primeira estação de trem, seguida da construção dos outros edifícios operacionais e unidades habitacionais.

Vemos ainda que, de acordo com o processo, o seu valor como paisagem urbana se deu por ser um recorte histórico-espacial muito específico de um período da expansão ferroviária e evolução urbana das cidades Sul-Mato-Grossense ao longo do século XX, e que aquelas construções ilustram o entendimento funcional da ferrovia, além do valor etnográfico ao

²²⁴Foi realizado um levantamento histórico-arquitetônico em todas essas edificações tombadas pela Lei nº 1.735/1997, cujo intuito foi vistoriar as estações de trem e suas respectivas edificações operacionais e habitacionais construídas pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) naquela região, esta demanda veio por intermédio do Ministério Público Federal (MPF) em resposta ao OF/PR/MS/TLS/DMP Nº392/2016.

²²⁵Sobre o tombamento da Ponte Eurico Gaspar Dutra, técnicas do SE/MS explicam que parte dos valores atribuídos reconheceram principalmente sua utilização como “[...] estrada ferroviária da extinta Estrada de Ferro Noroeste do Brasil/RFFSA, [que] foi considerada uma das maiores obras de engenharia do mundo na época de sua criação, com seus dois quilômetros de extensão. Em anos anteriores, o transporte de passageiros, veículos ou mercadorias era feito por meio de balsas, mas devido aos ciclos de cheia e seca do Pantanal, a medida se tornou inviável. (DOMINGUES, SILVA, 2012, p. 13)

dialogar com a história dos operários que ali viveram e trabalharam, tendo suas narrativas consideradas no processo de tombamento (OLIVEIRA, 2017)²²⁶.

No artigo *Trilhos no mato: histórico e ações de preservação do patrimônio ferroviário pelo IPHAN em Mato Grosso do Sul*, apresentado durante o VI Colóquio Latino-Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial em 2012, a arquiteta Renata Domingues e a historiadora Natália Leal narram as ações de preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário da EFNOB no âmbito da Superintendência estadual e restrito a cidade de Campo Grande.

Segundo as autoras, foram aplicados recursos do Instituto por meio do PAC Cidades Históricas para preservar e conservar bens imóveis do complexo ferroviário tombado na cidade²²⁷, especialmente o restauro e a readequação da antiga estação ferroviária de Campo Grande para que fosse convertida em um espaço educativo²²⁸, além de ações como educação patrimonial, pesquisa e conscientização dos moradores residentes no sítio tombado (DOMINGUES, SILVA, 2012).

Sobre as ações vinculadas à educação patrimonial, as autoras destacam as seguintes atividades:

Com o objetivo de conscientização da população campo-grandense a respeito da importância da estação ferroviária de Campo Grande, foram realizadas uma série de atividades com alunos da rede municipal de ensino. [...] confecção de painel educativo da obra de recuperação da Estação Ferroviária; atividades com os alunos da rede municipal de ensino, incluindo apresentações teatrais (Peça: As aventuras e desventuras de Maria Fumaça, Litorina e Trem de Ferro), concurso de poesias, visita ao canteiro de obras da Estação Ferroviária, sessão do filme Comitativa Esperança e elaboração de desenhos. (DOMINGUES, SILVA, 2012, p. 11)

Vemos no texto que o objetivo da SE/MS sempre foi o de aproximar as pessoas daquele patrimônio, de forma que o restauro da estação ferroviária concluída em 2011 (DOMINGUES, SILVA, 2012) serviu para proporcionar, dentro de um conceito de canteiro aberto, uma imersão cultural sobre narrativas de arquitetura e Memória Ferroviária.

²²⁶ Para entender um pouco mais sobre o processo de tombamento do conjunto ferroviário em Campo Grande/MS, ver OLIVEIRA, 2017.

²²⁷ Somente a estação ferroviária de Campo Grande recebeu por meio do acordo do PAC Cidades Históricas o valor de R\$ 2.544.894,60, Dentre as ações de reforma e restauro que foram realizadas no complexo ferroviário em Campo Grande, incluem-se também a recuperação do antigo escritório dos engenheiros ferroviários para abrigar a Sede do SE/MS, a conversão de parte do antigo leito ferroviário em dois parques lineares (Orla Morena e Orla Ferroviária) e um projeto de recuperação emergencial da Residência localizada à Rua dos Ferroviários, nº 22, este último por solicitação da proprietária, não contando com recursos PAC.

²²⁸ As autoras nos contam que a proposta inicial era que a estação abrigasse o Centro de Documentação e Referência da EFNOB/RFFSA em Mato Grosso do Sul. (DOMINGUES, SILVA, 2012) A proposta desse espaço nunca se realizou.

Outra ação descrita por Domingues e Silva (2012) se refere à parceria firmada entre a Superintendência do IPHAN em Mato Grosso do Sul, a Prefeitura Municipal de Campo Grande, a Fundação Municipal de Cultura (Fundac) e a Coral Tintas para implementar o projeto *Coral Tudo de Cor*²²⁹ na Vila dos Ferroviários de Campo Grande. Na ocasião foram realizadas reuniões com os moradores para explicar o projeto (Fig. 39 e 40), juntos eles escolheram as cores com base na análise de fotografias antigas dos próprios moradores e de pesquisas nos arquivos do IPHAN. A pintura das fachadas foi finalizada em maio de 2012.

Figura 39 Simulação teste de cor na fachada [vila dos ferroviários em Campo Grande/MS]

Figura 40 Casas beneficiadas pelo projeto “Tudo de cor” [vila dos ferroviários em Campo Grande/MS]



Fonte: Acervo SE/MS (2012) / Foto do autor (2017)

Já no contexto da Valoração prevista a partir da Lei nº 11.483/2007, no que diz respeito aos bens valorados e inscritos na LPCF visando à proteção da Memória Ferroviária, temos em Mato Grosso do Sul 11 bens distribuídos em apenas 4 municípios²³⁰. Eles foram selecionados através do Inventário do Patrimônio Ferroviário em 2008-2009, por meio do qual foram levantados cerca de 700 bens, sendo 85 conjuntos. (ROLIM, 2017)

²²⁹ O Projeto Coral Tudo de Cor foi descrito por Domingues e Silva (2012) como uma iniciativa público-privada que consiste em selecionar comunidades “[...] pelo seu valor histórico, arquitetônico e pela relevância do projeto para as pessoas que ali moram” (DOMINGUES, SILVA, 2012, p. 11) e dialogar com o sentido de propor uma transformação estética no local, geralmente com a promoção de pintura das fachadas dos imóveis e/ou a elaboração de obras de arte como murais.

²³⁰ Estação Ferroviária de Aquidauana, Estação Ferroviária de Taunay, inscritas em 06/02/2009, Estação Ferroviária de Porto Esperança, Estação Ferroviária de Piraputanga, inscritas em 26/05/2009, Terreno do Prédio Administrativo da extinta RFFSA, Prédio Administrativo da extinta RFFSA (Campo Grande) inscrito em 06/05/2008, Terreno do Prédio Administrativo da extinta RFFSA (Campo Grande), Prédio Administrativo da extinta RFFSA (Campo Grande), Escola Álvaro Martins Neto ("Batatinha") (Campo Grande), inscrito em 03/02/2009, Residência EFNOB/RFFSA (Campo Grande), inscrita desde 18/12/2009, Residência para empregado (Campo Grande), inscrita desde 09/02/2010, Estação ferroviária de Corumbá, inscrita desde 26/05/2009 e a Estação ferroviária de Miranda, inscrita desde 06/02/2009. Fonte: IPHAN. Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. 2017. Disponível em: <<http://portal.IPHAN.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 07 set. 2017.

Tabela 3 Patrimônio cultural ferroviário em Mato Grosso do Sul

Lista do Patrimônio cultural ferroviário em Mato Grosso do Sul	
Local	Nome do bem
Aquidauana	Estação Ferroviária de Aquidauana
Aquidauana	Estação Ferroviária de Taunay
Aquidauana	Estação Ferroviária de Piraputanga
	Terreno do prédio administrativo da extinta RFFSA
Campo Grande	RFFSA
Campo Grande	Prédio administrativo da extinta RFFSA
Campo Grande	Residência EFNOB/RFFSA
Campo Grande	Escola Álvaro Martins Neto (Batatinha)
Campo Grande	Residência para empregado
Corumbá	Estação Ferroviária de Corumbá
Corumbá	Estação Ferroviária de Porto Esperança
Miranda	Estação Ferroviária de Miranda

Fonte: IPHAN. Bens do Patrimônio Cultural Ferroviário. 2017. Disponível em: <<http://portal.IPHAN.gov.br/pagina/detalhes/503>>. Acesso em: 07 set. 2017.

Vale frisar que todas essas valorações são anteriores a 2010 e desde então nenhum novo processo foi indicado pelo SE/MS à CAPCF e a lista Sul-Mato-Grossense do Patrimônio Cultural Ferroviário permanece inalterada.

Analizando o processo administrativo IPHAN nº 01401.001077/2008-11, intitulado "Trem do Pantanal" e aberto em 18 de novembro de 2008 com o intuito de viabilizar a aprovação via SE/MS das obras necessárias para a reativação do trem para o tráfego de passageiros como "produto turístico", alguns documentos chamam a atenção por reproduzirem o DAP referente aos processos de atribuição e negação de valores para valorar os bens ferroviários em Mato Grosso do Sul, como o parecer técnico emitido por Fábio Guimarães Rolim em dezembro de 2008:

Isto faz com que a manutenção da regularidade do padrão deva ser, em nosso entender, o mote da preservação da Memória Ferroviária no estado. Acreditamos que tal constatação se reforça ao adotarmos a criterização trabalhada pela Coordenação do Patrimônio Ferroviário no DEPAM, de atribuição de valores aos remanescentes móveis, imóveis e documentais do espólio mediante critérios artísticos, históricos e culturais. Na adoção do critério artístico, é seguro afirmar que as estações ferroviárias no Estado não possuem relevância arquitetônica/estética bastante para justificar sua preservação (à exceção de casos excepcionais como alguma edificação que, devido ao seu uso e posição na hierarquia do conjunto ferroviário da qual fazia parte, fora construída deliberadamente com maior apuro formal – como as residências dos administradores em Campo Grande ou Miranda) (ROLIM, 2008, p. 93. Grifos nossos)

Apesar do cenário otimista criado pela Lei nº 11.483/2007 e o alargamento do sentido de patrimônio cultural em uma perspectiva de difusão da Memória Ferroviária, bem como o reconhecimento de uma “cultura ferroviária” (CAVALCANTI NETO, 2017, PROCHNOW, 2014) e seus valores históricos, tecnológicos, sociais, arquitetônicos e científicos, o IPHAN

ainda defende – especificamente para o caso da EFNOB em Mato Grosso do Sul - uma narrativa atrelada a velhos critérios artísticos, arquitetônicos e estilísticos, reforçando características pouco diversificadas e participativas dos DAP acionados pelas políticas federais de patrimônio, em que o patrimônio só se constitui enquanto tal através de um conceito de qualidade arquitetônica de “maior apuro formal”.

Rolim (2008) adotou como “padrão” uma leitura de atribuição de valores que deixa de fora todo aquele patrimônio que não esteja em uma “posição na hierarquia do conjunto ferroviário”, o que por si só exclui a principal parcela daqueles remanescentes, muitas vezes relacionados às pequenas estações intermediárias construídas em pequenos povoados ou aquelas unidades habitacionais construídas para e pelos operários da EFNOB.

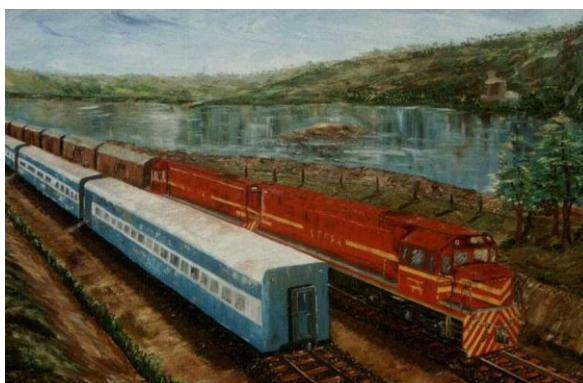
O que nos leva a uma pergunta: a iniciativa do Estado com o instrumento da Valoração e a inscrição dos bens na LPCF representam de fato uma ampliação dos discursos e dos objetos patrimoniais, aqui representados pelos bens provenientes da industrialização e uma efetiva proteção da Memória Ferroviária, ou estamos apenas repetindo a mesma metodologia com o emprego dos discursos autorizados desde 1937, mas com um novo acervo?

4.2 - Usos, locais (ou Lugares?) e lembranças sobre o patrimônio da EFNOB: a volta do trem do Pantanal como um “novo produto para atrair turistas”

Pode-se afirmar que o trem da Noroeste mexe há tempos com o imaginário coletivo, povoou a literatura acadêmica estadual e nacional, inspirou músicas e poesias, foi incorporado em narrativas oficiais de patrimônio para os Sul-Mato-Grossense nas três esferas. No entanto, conforme viu-se anteriormente, desde a privatização da ferrovia em Mato Grosso do Sul e a concessão da EFNOB para Ferrovia Novoeste S. A – que levou à extinção dos trens de passageiros a partir de junho de 1996 -, sempre se esperou por um retorno da linha para o tráfego de passageiros.

Finger (2013) nos lembra que o apelido de “trem do Pantanal” não condiz totalmente com os aspectos geográficos, já que apenas o trecho entre Miranda e Corumbá efetivamente passam pelas terras alagadas, típicas desse bioma. Relatos de antigos funcionários e passageiros apresentados neste trabalho, porém, evocam a relação do trem com aquela natureza e mesmo os discursos de patrimonialização insistem na relação da ferrovia com o ambiente natural que o cerca nesse imaginário já consolidado (Fig. 41).

Figura 41 Sem título [trens de cargas e passageiros se encontram no Pantanal]



Fonte: Helder Ribas (1997) Reprodução fotográfica da página (Facebook) EFNOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

Bittar (2011) nos conta que, desde a privatização da rede até o ano de 2009, os trens que circulavam em Mato Grosso do Sul eram exclusivamente como aqueles destinados ao transporte de cargas, fato que começou a mudar com a aquisição da linha pela América Latina Logística S.A (ALL) do norte americano *Noel Group* que até então era a responsável pelo trecho - os “Janques” mencionados pelo Srº Ildebrando, cujas falas estão transcritas no capítulo 3 desta dissertação.

Os técnicos do Governo do Estado que estavam iniciando os estudos²³¹ para retomada do Trem do Pantanal destinado ao tráfego de passageiros, almejavam uma meta simbólica para ele, como observa matéria de jornal²³² de 2002:

A proposta central é um trem de passageiros com apelo eco turístico. Os estudos vão nortear a implantação do novo produto e de sua sustentabilidade, que inclui o envolvimento das comunidades, pacotes turísticos diversificados e a comercialização organizada do potencial artístico cultural. “Vamos resgatar o trem de passageiros, que faz parte da cultura de Mato Grosso do Sul, com uma nova filosofia. Não será apenas mais uma opção de transporte, mas um trem ecológico com selo de qualidade para obter credibilidade e atrair investidores privados e o turista estrangeiro”, explica Sérgio Freitas de Souza, diretor de relações institucionais e comunitárias da Brasil Ferrovias S.A, “holding” que controla a Novoeste.

Notamos uma intenção de associar o papel do trem não apenas como um instrumento de mobilidade, mas também como um objeto de contemplação do território e da natureza, visando envolver o maior número de atores locais, investidores privados e turista estrangeiro para reforçar a ideia disso que ele chamou de “parte da cultura de Mato Grosso do Sul”, o que viabilizaria o empreendimento tornando-o mais atraente.

²³¹ Disponíveis no processo administrativo Iphan nº 01401.001077/2008-11

²³²TREM do Pantanal valorizará o turismo e a cultura regional. Gazeta do Pantanal. Miranda. 12 de mai. 2002. Folha Turismo, Caderno 3

A volta do Trem do Pantanal foi oficializada a partir de um protocolo assinado pelo governador Zeca do PT e pelo presidente da Brasil Ferrovias, Nelson Sampaio Bastos no começo dos anos 2000 (ZECA, 2002). O documento sugeria a retomada do tráfego de passageiros em 90 dias a partir daquela data e estava previsto um investimento de 100 milhões de reais para readequar a malha ferroviária, o que inclui a troca de trilhos e dormentes.

Com a chegada do Trem do Pantanal, o então governador de Mato Grosso do Sul Zeca do PT entendia que o restauro da estação de Miranda serviria de exemplo para que as demais estações no trecho compreendido até Corumbá também recebessem projetos que recuperassem suas estruturas. Segundo ele, estas estavam em “acelerado processo de deterioração”, chegando a mencionar que “[...] apenas algumas cidades do Estado de São Paulo deram uma destinação aos antigos prédios da ferrovia [EFNOB]” (AÇÕES, 2002).

Os investidores, por sua vez, acreditavam que com a reativação do trem seria possível fortalecer o ecoturismo regional, descentralizando os focos em regiões como Corumbá e Bonito, “[...] constituindo-se em um novo produto para atrair principalmente turistas estrangeiros” (RETORNO, 2002). A sugestão dada por Jorge Freitas, presidente do Grupo de Operadores em Turismo de MS (Gopan-MS), para a delimitação do novo traçado ferroviário era a ligação Miranda-Corumbá, o que já permitiria também uma conexão estratégica com a Estrada Parque²³³.

Em ofício enviado pelo governador em novembro de 2007, o então governador se refere ao trem do pantanal como um “empreendimento”, qualificando-o como “prioridade” para o turismo estadual.

Os vagões deverão compor efetivamente o trem, que operará no segmento compreendido entre Campo Grande e Corumbá, tendo sua primeira etapa definida no trecho Campo Grande a Miranda, portanto, na ferrovia Novoeste, construída em bitola estreita. A locomotiva será objeto de visitação, com fins culturais, e será locada em alguma das estações existentes no trecho. (PUCCINELLI, 2007, n.p)

Nesse mesmo documento, o governador também solicitou formalmente ao IPHAN a cessão dos referidos imóveis²³⁴ para o Governo do Estado, com o objetivo de: “[...] retomar e preservar os bens históricos e culturais dos lugares por onde o trem passar”. Como resposta, a

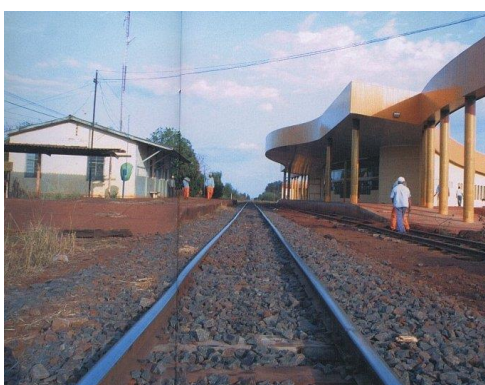
²³³ Considerada o coração do Pantanal, a Estrada Parque reúne a maior concentração de fauna pantaneira em Mato Grosso do Sul, "Seu traçado baseou-se nas rotas originais das grandes boiadas, caminhos naturais obrigatórios no Pantanal. Ambientalistas da época temiam que o aterro interferisse nas cheias, o que não aconteceu - a água vence a estrada sem grandes dramas, isolando-a às vezes por dois meses do ano. Os engenheiros da estrada, pelo contrário, acabaram criando sem querer uma peculiar "eco-rodovia". Há quem diga, com boa dose de humor e razão, que a Estrada Parque é o mais extenso zoológico do mundo." Fonte: PANTANAL, Portal. Estrada Parque. Disponível em: <<http://www.portalpantanal.com.br/cidades/84-estradaparque.html>>. Acesso em: 21 set. 2017.

²³⁴ As estações de Indubrasil (Campo Grande), Aquidauana e Miranda.

então superintendente do SE/MS, Maria Margareth Escobar Ribas Lima, afirmou que o projeto de restauro e uso das estações era de interesse do Instituto e que não mediria esforços para viabilizar a cessão requerida (LIMA, 2008, n.p).

Já em 2008, o governador do Estado, André Puccinelli, solicitou a SE/MS um parecer técnico favorável aos projetos de revitalização e restauração das estações de Indubrasil (Campo Grande) (Fig. 42), Aquidauana e Miranda, pois como ele explica, eram construções que entrariam na rota de “[...] retorno do trem do pantanal como produto turístico e resgate da cultura Sul-Mato-Grossense”. (PUCCINELLI, 2008, n.p).

Figura 42 Estação Indubrasil em 2004 (velha, à esq. e a nova à dir.)



Fonte: Disponível em site Estações Ferroviárias (2018)

A utilização dessas estações com a finalidade de viabilizar o roteiro turístico da volta do trem do pantanal já tinha recebido um parecer favorável da FCMS, como vemos no ofício de julho de 2008, que considerou válido o restauro das edificações desde que as obras fossem acompanhadas pelas arquitetas da Fundação: “[...] garantindo dessa forma, a preservação das características originais dessas edificações”. (CALHEIROS, 2008, n.p)

A primeira fase de funcionamento do expresso turístico conhecido como Trem do Pantanal teve início em maio de 2009, partindo da estação Indubrasil em Campo Grande²³⁵, local em que foi construída uma nova estação ferroviária para substituir a antiga, que não atendia aos padrões requeridos pela concessionária para atender aos turistas. (BITTAR, 2011)

No entanto, a falta de interesse da América Latina Logística S.A (ALL) - responsável pela administração da malha ferroviária -, impediu que o expresso turístico funcionasse por muito tempo. A falta de investimento e manutenção da linha fizeram com que o trajeto original entre Campo Grande até Miranda fosse reduzido, saindo não mais da capital do

²³⁵ A impossibilidade do trem partir da estação central de Campo Grande foi devido a retirada dos trilhos da área central da cidade em 2004. (BITTAR, 2011)

estado, mas da cidade vizinha Aquidauana, totalizando apenas 71 quilômetros, de acordo com uma notícia do Correio do Estado de agosto de 2014²³⁶.

Aos poucos, as viagens que eram semanais foram reduzidas para quinzenais e depois mensais. Esse espaçamento levou a empresa administradora do trem Serra Verde Express anunciarem abril de 2013 que seriam realizadas apenas mais 5 viagens antes do encerramento do trecho partindo de Campo Grande, como vemos em artigo do Correio do Estado de 2013²³⁷. Em abril de 2012²³⁸ outro artigo do mesmo jornal já havia informado que três motivos levaram a essa decisão: "[...] o alto custo de manutenção, a demora excessiva da viagem e a impossibilidade de atender os turistas, o maior público da empreitada." (TREM, 2012) (Fig. 43)

O fator da velocidade foi reforçado em declaração do ex-deputado estadual, Paulo Duarte, que afirmou em matéria de Ricardo Campos Jr. intitulada *Trem do Pantanal fracassa seis anos depois e empresa suspende passeio*²³⁹, datada de abril de 2015:

“Para mim, o fim do Trem do Pantanal não é surpresa”, opina. Segundo ele, outro problema era que a locomotiva não conseguia atingir alta velocidade, tornando a viagem cansativa. Várias pessoas que fizeram o roteiro resolveram voltar para Campo Grande de van ou de ônibus para ganhar tempo. “Sem recuperação da ferrovia, aumentando a velocidade e as condições de segurança, fazendo com que chegasse ao trecho mais bonito, era um projeto natimorto”, relata. (CAMPOS, 2015, n.p)

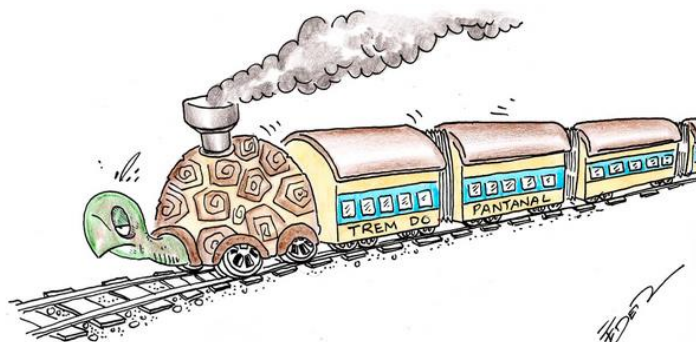
²³⁶ FALTA de investimento da ALL tira Trem do Pantanal do trilho: Passeio, agora, parte de Aquidauana, onde segue até a cidade de Miranda. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. ago. 2014. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/economia/falta-de-investimento-da-all-tira-trem-do-pantanal-do-trilho/226072/>>. Acesso em: 01 jan. 2018. GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Linha-Tronco - E. F. Noroeste do Brasil (Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul) Ramal de Ponta Porã (Estado de Mato Grosso do Sul): Histórico das linhas. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indice.htm>. Acesso em: 01 jan. 2018.

²³⁷ TREM do Pantanal, com falta de demanda, vai reduzir viagens. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. 28 abr. 2013. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/noticias/trem-do-pantanal-com-falta-de-demanda-vai-reduzir-viagens/180819/>>. Acesso em: 01 jan. 2018.

²³⁸ TREM do Pantanal chega ao fim da linha na Capital. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. 08 abr. 2012. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/noticias/trem-do-pantanal-chega-ao-fim-da-linha-na-capital/145982/>>. Acesso em: jan. 2018.

²³⁹ CAMPOS, Ricardo. Trem do Pantanal fracassa seis anos depois e empresa suspende passeio. Campo Grande News. Campo Grande. Abr. 2015. Cidades. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/trem-do-pantanal-fracassa-seis-anos-depois-e-empresa-suspende-passeio>>. Acesso em: dez. 2017.

Figura 43 Charge crítica sobre o trem do Pantanal



Fonte: Eder (2014) disponível em: (CORREIO DO ESTADO, 2014).

Com o tempo, o investimento de R\$ 44 milhões - vindos dos cofres do Ministério do Turismo, Governo Estadual e da iniciativa privada – (FALTA, 2014), a redução do trajeto que privava os turistas do objetivo inicial do expresso turístico: a contemplação da paisagem pantaneira e a falta de investimento da ALL resultaram em inúmeros problemas técnicos, como falhas mecânicas, atrasos e lentidão, levando novamente ao fim do trem para passageiros em Mato Grosso do Sul.

4.3 - Esplanada ferroviária de Miranda: memória espacial e outras narrativas

A história do trecho ferroviário em Miranda teve início no começo do século XX, suas obras foram finalizadas em setembro de 1910 (RELATÓRIO, 1911). (Fig. 79). Na ocasião foi realizado um grande evento para comemorar, contando com mirandenses e visitantes de outros locais do Estado que vieram à cidade em excursões dentro do próprio trem para acompanharem aquele acontecimento (Fig. 44 e 45).

Além da estação que era classificada como de 3º classe (RELATÓRIO, 1908), a esplanada também contava com seus reservatórios, bombas, encanamentos e moinhos de vento para as caixas d'água. No entanto, a estação só foi inaugurada oficialmente em 31 de dezembro de 1912, integrando as 4º e 5º seções da linha Itapura-Corumbá²⁴⁰, o que impulsionou o desenvolvimento urbano e econômico da cidade e contribuiu para que a utilização desse modal ferroviário crescesse em relação ao fluvial. (CARDOSO E SIMON, 2011, ARRUDA, 2009, SOUSA, 2012, MARQUES, 2007)

²⁴⁰ O serviço de construção do traçado de Miranda, Bodoquena e Aquidauana foi chefiado pelos engenheiros Pedro Versiani, Guilherme Giesbrecht, José Macerano e Corrêa Lima. (ARRUDA, 2009)

Figura 44 Inauguração do trecho até Miranda (Estado de Matto-Grosso)



Fonte: Perez, M. (1910). Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Figura 45 Excursionistaz para a inauguração [sic] do trecho de Miranda, Estado de Matto-Grosso



Fonte: Perez, M. (1910). Acervo digital da Biblioteca Nacional.

O projeto utilizado na estação de Miranda era *Typo* e serviu para outras importantes estações no Estado (RELATÓRIO, 1918), como a de Porto Esperança, através desses relatórios administrativos da EFNOB, foi possível identificar documentos que contribuem sobremaneira para que seja possível identificar empreiteiros e outros profissionais da construção ferroviária que até então estavam anônimos²⁴¹.

Analisando a planta da esplanada ferroviária de Miranda, levantada e desenhada por Veraldo Rosseti em 1963 (Fig. 46), notamos que além das unidades habitacionais – casas de pessoal –, foram levantadas quatro das principais edificações operacionais do conjunto, sendo elas: a já mencionada estação de embarque e desembarque, contando com seu sanitário

²⁴¹ Como é o caso de Manoel Joaquim de Carvalho que construiu inúmeras casas de turma naquela região (D-NOB08, D-NOB07), carecendo, no entanto de uma maior sistematização e estudo desses dados para que seja possível elencar com maior precisão os papéis de cada um desses construtores na historiografia da EFNOB em Mato Grosso do Sul.

público e área interna de armazenamento de bagagens; os dois pavilhões destinados ao pernoite e a unidade alimentar dos ferroviários; a caixa d'água e sua casa de bombas e os galpões de armazenamento de materiais e carpintaria.

Figura 46 Planta da esplanada de Miranda – sem escala| **Legenda:** estação de Miranda (azul); Pernoite e unidade alimentar (vermelho); caixa d'água (verde) e armazém de materiais e carpintaria (amarelo)



Fonte: Elaborado pelo autor (2017) a partir de base original de Veraldo Rossetti (1963) disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

O *Glossário de termos ferroviários*²⁴² elaborado pelo DNIT define uma esplanada ferroviária como: “Parte da faixa de domínio, adjacente a estações, oficinas ou outras dependências, geralmente de maior largura do que a faixa de domínio na linha corrida. Em algumas regiões é o termo empregado para designar pátios.” (TRANSPORTES, 2017, p. 21) Os pátios que são parte dos conjuntos operacionais e concentram os movimentos migratórios e de ocupação desses núcleos urbanos, criando ali espaços socioculturais que nos contam um pouco sobre o funcionamento e o cotidiano ferroviário.

Ghirardello (2002) também observa que, as esplanadas constituem uma grande área plana com 200 m lineares e que deveriam permitir uma boa visualização para as composições em trabalho, o que exigia certo raciocínio para sua implantação:

A extensão necessária para a área das esplanadas, a precariedade dos métodos construtivos, a limitação no uso de materiais e a ambição de lucros elegeriam a meia-encosta dos cursos d'água como sítio ideal para sua locação. Tal posição, favorecida pelo terreno natural, evitaria grandes operações de cortes ou aterros [...] (GHIRARDELLO, 2002, p. 55)

²⁴²DNIT. Glossário dos Termos Ferroviários. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-termos-ferroviarios/glossario.pdf>>. Acesso em: 06 jan. 2018.

Como é o caso do papel fundamental que a caixa d'água²⁴³ da EFNOB em Miranda representa para aquele espaço. Era através do abastecimento de água - por gravidade -, fornecida através dessas estruturas, que os ferroviários garantiam o funcionamento da Maria Fumaça que chegava ali. (RELATÓRIO, 1918) (Fig. 47, 48 e 49)

Para Finger (2013) as caixas d'água figuram ao lado dos depósitos de combustível como os principais elementos que garantiam a operação do sistema ferroviário, mas que caíram em desuso com a substituição da tecnologia do vapor pela eletricidade, fazendo com que essas estruturas fossem gradativamente abandonadas, muitas delas “[...] se transformando em símbolo dos locais onde foram construídas” (FINGER, 2013, p. 409)

Figura 47 Vista da caixa d'água a partir da plataforma da estação de Miranda

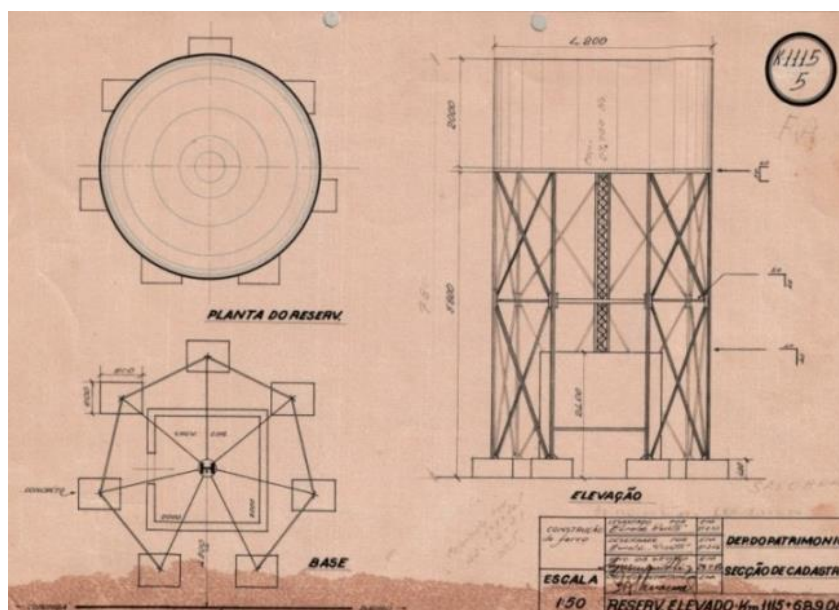


Fonte: Maura Freire Xavier (2018)

Essa organização espacial típica das cidades industrializadas nos permite uma leitura desse objeto (caixa d'água) como um marco de destaque no espaço (LYNCH, 1997). Ela sempre esteve em evidência, não por motivações estéticas ou monumentais, mas devido ao seu contraste físico com o entorno e sua importância para o funcionamento daquele contexto onde se criou o que Lynch (1997) e Halbwachs (2003) classificaram como uma imagem ambiental de auto identificação com as pessoas que ali vivem; em nosso caso, em decorrência do uso a que se destina uma esplanada, que remetem à função operacional, ao transporte e ao trabalho (Fig. 83 e 84).

²⁴³ A nomenclatura técnica utilizada pela RFFSA é “reservatório elevado”.

Figura 48 Prancha de projeto de reservatório elevado do Km 1.115+689,00 [Salobra/Miranda] - sem escala.



Fonte: Veraldo Rossetti (1956) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Figura 49 Caixa d'água ao lado da casa de bombas em Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

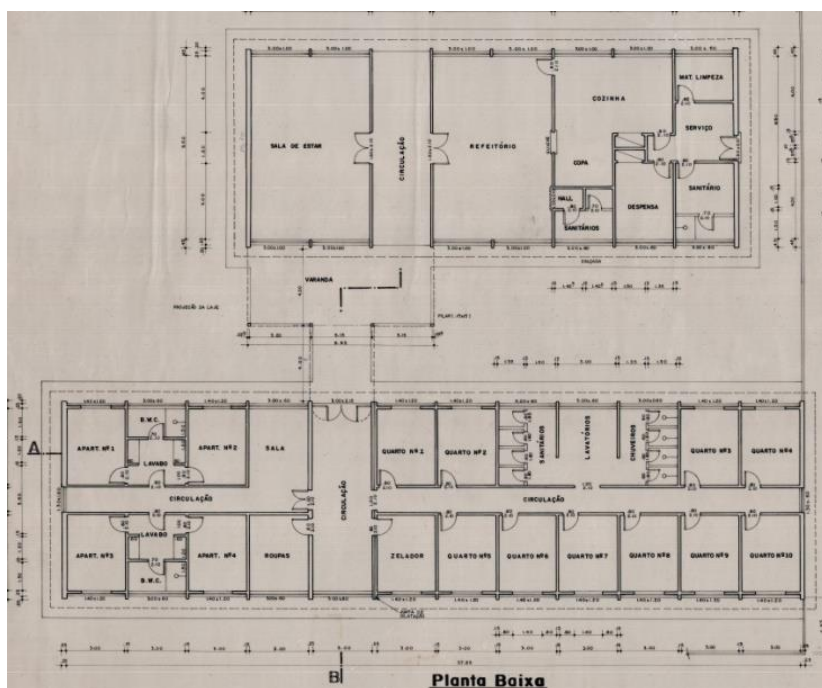
Quanto à construção dos demais edifícios de apoio na esplanada ferroviária de Miranda, uma carta da TPA Engenharia e Comércio LTDA escrita em 1979 explica que as obras dos prédios do Pernoite e Unidade Alimentar de Miranda²⁴⁴ foram entregues a EFNOB em março de 1979 pela empresa *TPA Engenharia e Comércio LTDA*, de São Paulo – responsável pela execução das edificações. (CARTA, 1979)

²⁴⁴ Sendo atualmente utilizado como hospedaria: “Hotel Miranda”.

O período de sua construção explica a fisionomia daquela arquitetura, que apesar das feições tradicionalmente vistas nas demais construções ferroviárias da EFNOB, como o telhado com quatro águas recoberto por telhas cerâmicas do tipo francesas, traz elementos arquitetônicos e de materialidade que remetem à estética modernista, sugerindo um momento de transição.

O conjunto possui estrutura em concreto armado com pilares parcialmente embutidos na alvenaria, que conferem um ritmo modular a fachada, vedação de tijolos cerâmicos revestidos por argamassa, aberturas lineares e contínuas (janela basculante²⁴⁵) e programa distribuído ao longo de dois edifícios de planta retangular,; um menor com as dimensões de 25,55x10,50 m (concentrando sala de estar, refeitório e cozinha) e outro com 37,85x10,50 m (dormitórios) que se distribuem longitudinalmente em relação ao terreno, conectados por um eixo transversal de circulação retilíneo que resulta em um pátio entre os blocos²⁴⁶ (Fig. 50 e 51).

Figura 50 Planta do pernoite e unidade alimentar – sem escala



Fonte: Devip (1994) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

²⁴⁵ Corona & Lemos (2017, p. 73) definem que uma janela basculante seria aquela “[...] cujas partes componentes giram em torno de um eixo, abrindo vãos estreitos de ventilação”.

²⁴⁶Esses prédios contavam com 10 dormitórios - sendo 4 deles do tipo apartamento, com direito a lavabo e sala privativa, destinados aos funcionários com alto cargo na ferrovia, enquanto os outros 6 eram do tipo simples, com chuveiros compartilhados -, refeitório e sala de estar.

Figura 51 Fachada da unidade alimentar



Fonte: Google Maps (Street View). 2018

Na ocasião da sua inauguração, o engenheiro da E.F apenas solicitou que fossem realizados pela empreiteira “serviços extras”²⁴⁷ que foram determinados pela comissão (CARTA, 1979). Essa obra, assim como outras que foram realizadas nas principais divisões da EFNOB em Mato Grosso do Sul durante aquele período, foram resultado do bom desempenho econômico vivido pela companhia a partir de 1965, em decorrência da alta arrecadação da receita geral. (REVISTA FERROVIÁRIA, 1965)

De acordo com Lyra (2016, p. 205), o estilo arquitetônico empregado nas novas construções pelas companhias ferroviárias, variava de acordo com uma preocupação em simbolizar o progresso trazido pela ferrovia para aquela cidade, “[...] resultando sempre em obras imponentes e de nova linguagem”²⁴⁸.

Segundo o Relatório escrito nos anos 1932 e apresentado ao Drº José Américo de Almeida pelo engenheiro Waldemiro Pereira da Cunha, então presidente da EFNOB, em 1930 Miranda já contava com uma caieira e uma área destinada a britagem de pedras para manutenção do empedramento da linha²⁴⁹. No entanto, esses equipamentos não foram identificados na planta da sua esplanada. Por outro lado, temos a indicação da existência de um “armazém de materiais” acoplado a uma carpintaria (parcialmente desenhada na prancha).

²⁴⁷ Em nenhum momento foi especificado no relatório quais foram os serviços de reparos pedidos pela EFNOB. A empreiteira entregou a obra finalizada desses dois equipamentos em 28 de março de 1979. (D-NOB21)

²⁴⁸ A estação ferroviária de Corumbá que apresentava arquitetura moderna foi concluída em 8 de maio de 1968 (REVISTA FERROVIÁRIA, 1968), e marcou o período em que a EFNOB demoliu algumas de suas estações em estilo eclético em cidades como Aquidauana e Três Lagoas, construindo em seu lugar novas edificações de fisionomia moderna e fazendo grande uso de peças pré-fabricadas em concreto armado.

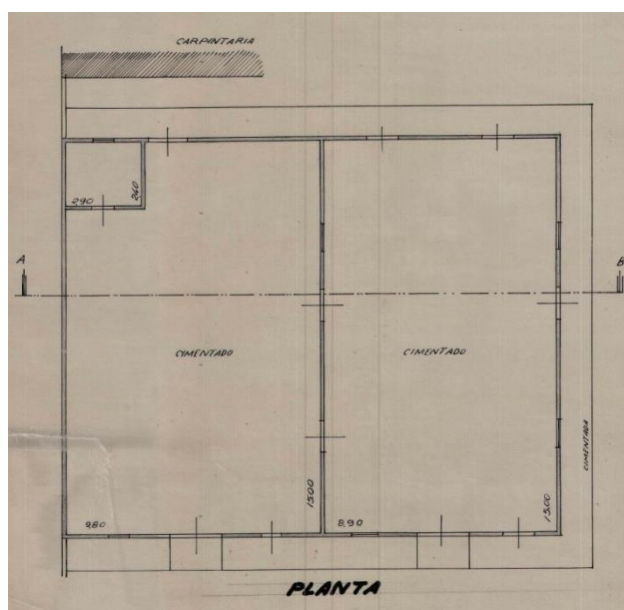
²⁴⁹ Sobre o empedramento da linha: “Medida de alta relevância no custeio da Estrada, cujas despesas no que se referem à conserva do leito e à boa manutenção do material rodante e de tracção reduz consideravelmente, o empedramento da linha pela supressão do pó e pela maior estabilidade dada à via, largamente contribue para o conforto das viagens” (D-NOB10, p. 30)

Conforme podemos ler na prancha do Armazém de Cargas que também foi desenhada por Veraldo Rosseti em 1956, trata-se de uma interessante edificação de planta retangular com as dimensões de 15x20 m e um pé direito livre de 3,50 m. Ele se conectava diretamente com os trilhos a partir do seu calçamento envoltório, o piso interno era em material cimentício e o seu salão se dividia em dois, mas que se acessavam entre si por vãos. (Fig. 52). Ele foi estruturado com cintas de concreto na parte inferior – junto às fundações de tijolos com aterro, possui pilares embutidos nas paredes de tijolos cerâmicos que apóiam sua cobertura formada por tesouras de madeira recobertas por chapa de zinco (Fig. 53)

No entanto, ao compararmos os desenhos da fachada (Fig. 54) com as fotos recentes da edificação (Fig. 55 e 56), é possível notar que foram feitas algumas alterações substanciais em relação ao objeto construído.

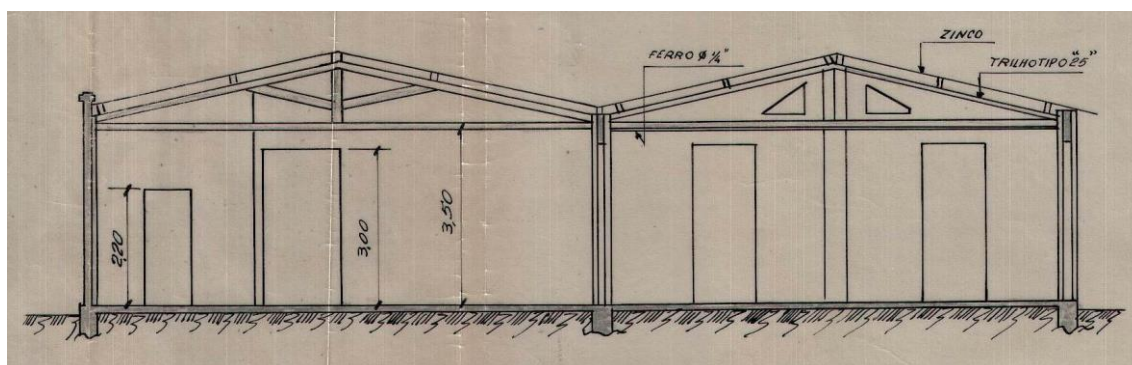
O desenho previa a execução de uma fachada com dois lados distintos, em que o primeiro deles (à esq. do desenho) apresentaria dois vãos com portas de madeira, sendo um mais largo para passagem de materiais, uma pequena janela alta com bandeira e caixilharia com vidro, mantendo ao centro uma moldura de tijolos em formato de “H”, contando ainda com uma pequena janela alta no frontão; já o segundo lado (aqui considerado à dir. do desenho) apresenta a mesmíssima conformação, com exceção de que o vão menor recebeu uma porta trabalhada e com bandeira na parte superior e o seu frontão aparece revestido com tábuas na posição vertical (provavelmente de madeira).

Figura 52 Planta do armazém de materiais – sem escala



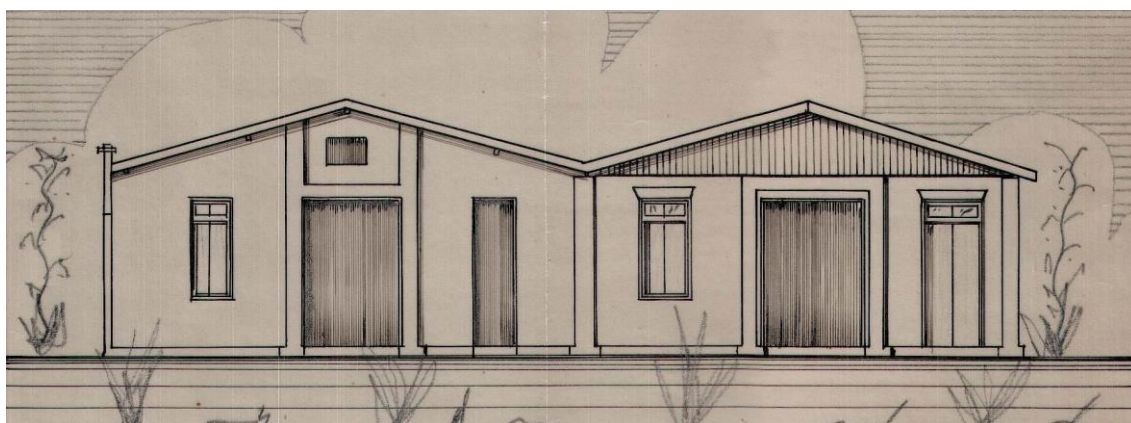
Fonte: Veraldo Rosetti (1956) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA

Figura 53 Corte do armazém de materiais



Fonte: Veraldo Rosetti (1956) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA

Figura 54 Fachada do armazém de materiais



Fonte: Veraldo Rosetti (1956) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA

Figura 55 Fachada alterada do armazém de materiais

Figura 56 Detalhe da fachada com epígrafe: “Almoxarifado – 6ª residência”



Fonte: Foto do autor (2017)

Nas mãos da iniciativa privada, o armazém figura entre tantos outros remanescentes da EFNOB em Miranda que apresenta um estado de conservação ruim. Somando-se a ele

mutações e descaracterizações, os vãos foram entaipados²⁵⁰, esquadrias originais foram removidas e consta má conservação estrutural.

Não foram encontrados registros de fiscalizações por parte da FCMS nesse bem que compõe o pretensioso tombamento estadual distribuído ao longo de 69 municípios²⁵¹. Tampouco o processo de patrimonialização através da noção e dos procedimentos presentes no art. 9º da Lei n.º 11.483/2007 parece ter sido eficiente em Miranda, onde, no processo de identificação de quais seriam os “bens detentores de valores” que iriam figurar na LPCF, foram deixados vários outros de fora.

Mato Grosso do Sul conta com os seguintes bens valorados: as estações ferroviárias de Aquidauana, Taunay, Porto Esperança, Piraputanga, Corumbá e Miranda, duas residências em Campo Grande e dois terrenos, também na capital Sul-Mato-Grossense. A estação do trecho mirandense foi incluída na lista graças a uma negociação política entre a SE/MS e o estado para viabilizar o expreso turístico, como já apontado em tópico anterior.

Ao atribuímos valores a um restrito grupo de bens cujos significados vão além da estética arquitetônica, mas compõe um grupo operacional (esplanada), nos deparamos com um caso de fragmentação e incompreensão do funcionamento e da memória do trabalho desses espaços ferroviários, levando às perdas materiais de outros bens que foram deixados de fora desse DAP.

Por exemplo, o antigo escritório dos engenheiros da EFNOB – vizinho do antigo pernoite e unidade alimentar -, que talvez seja uma das edificações mais estilizadas arquitetonicamente que podemos encontrar dentro do conjunto. Possui embasamento em soco, portas e janelas em madeira com molduras e cornija repleta de ornatos feitos de argamassa, mãos francesas metálicas nos beirais do telhado e uma epígrafe na lateral onde se lê “EFNOB - Escritório 6º Residência”.

Observamos que em um período de poucos meses esse edifício sofreu um avançado processo de descaracterização e mutilação, incluindo a construção de anexos irregulares. Aqui os vãos também foram entaipados e consta o acréscimo de uma marquise na envoltória do prédio original. (Fig. 57 e 58)

Apesar da sua expressiva fisionomia estilístico-arquitetônica, dentro de critérios artísticos e estéticos estabelecidos por Rolim (2008) para o Patrimônio Cultural Ferroviário e dentro do que ele chamou de “apuro formal”, o antigo escritório não foi incluído na LPCF, o que poderia ao menos ter garantido a conservação de sua materialidade.

²⁵⁰ O equivalente ao fechamento de um vão por emparedamento. (CORONA, LEMOS, 2017)

²⁵¹ Firmado pela Lei nº 1.735/1997.

Figura 57 Sexta residência da EFNOB em janeiro de 2016

Figura 58 Sexta residência da EFNOB em julho de 2016.



Fonte: Fotos do autor (2016)

Também temos a antiga estação ferroviária de Miranda, construída seguindo a tipologia de alvenaria de tijolos - usual da Noroeste em Mato Grosso do Sul (D-NOB07). A estação foi implantada em formato retangular no terreno, paralelo aos trilhos, o que a classificava como uma “estação lateral”. Teve o restante de sua materialidade e técnicas construtivas descritas por Marques (2007) como:

Embasamento em soco com escadaria de acesso e plataforma. Corpo com arcada plena e trama de pilastras. Aberturas retangulares de portas e janelas emolduradas e aduela de fecho. Coroamento com frontão na inclinação do telhado e epígrafe: “Miranda”. Edificação térrea com fundação de pedra e alvenaria estrutural de pedra e tijolo maciço revestida de argamassa. Aberturas com quadros e vedos de madeira e vidro. Cobertura com estrutura de madeira e telhamento cerâmico. (MARQUES, 2007, p. 299)

Durante os primeiros anos da EFNOB em Mato Grosso do Sul, essas estações eram em sua maioria de caráter provisório, construídas geralmente de madeira e destinadas à atenderem apenas algumas atividades básicas (como embarque e desembarque de mercadorias) – sendo chamadas de “estações primitivas”. Em virtude do aumento gradual do tráfego de trens e da circulação de passageiros, a companhia investiu em novas construções e na ampliação ou reconstrução desses primeiros prédios buscando um caráter mais definitivo para essas construções.

Ao observarmos algumas fotos históricas da estação de Miranda (Fig. 59 e 61), notamos que o prédio apresentava um tamanho reduzido em relação à sua configuração atual, sugerindo que se tratava da sua fisionomia primitiva, uma construção simples, térrea com telhado de duas águas que avançavam seus beirais sobre todas as laterais, mas com um característico frontão triangular lateral, sem platibanda lateral e não sendo possível a princípio distinguir seus materiais (madeira ou alvenaria de tijolos).

Quando comparamos essas imagens com uma fotografia recente (Fig. 62), percebemos algumas mudanças, como a nítida ampliação que foi realizada no corpo principal do prédio no sentido longitudinal e a marcação da plataforma de embarque e desembarque em concreto, além da fachada lateral onde se lê a epígrafe com o nome da estação.

O elemento de alvenaria de tijolos se eleva sobre o telhado, formando um tipo de frontão e platibanda que escondem a visão da cumeeira lateralmente. Nas demais fachadas do prédio em relação à plataforma, às águas do telhado se estendem sobre mãos francesas metálicas feitas com peças de trilho dobradas que configuram a marquise. (Fig. 60)

Figura 59 Estação de Miranda recém construída

Figura 60 Estação de Miranda hoje, com vagões da ALL



Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru. / Foto do autor (2016)

Figura 61 Estação de Miranda recém construída com vagões de carga

Figura 62 Detalhe da fachada lateral da estação de Miranda



Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru. / Foto do autor (2016)

Ao analisarmos outra foto histórica atribuída ao começo da segunda década do século XX (Fig. 63), fica claro que a primeira configuração da estação ferroviária não se

tratava de uma construção de caráter provisório e muito menos de uma arquitetura em madeira, mas da estação atual, construída de alvenaria de tijolos – mas reduzida -, pois é possível identificar na imagem sua marcação na fachada lateral, caracterizando o estilo de acabamento dessa estação: a moldura de tijolos que enquadra sua fachada lateral. Isso não deixa de ser interessante, pois se considerarmos que a EFNOB optou desde o início por construir em Miranda uma estação permanente (em alvenaria), reforça-se a ideia da sua importância para a toda a linha.

Figura 63 Estação de Miranda antes da ampliação



Fonte: Acervo familiar Maura Xavier Freire (1914)

Chama atenção o fato de que na imagem do acervo digital da *Biblioteca Nacional* referente à inauguração dessa estação no ano de 1910, podemos notar uma configuração diferente da fachada lateral - onde se lê a epígrafe “Miranda” -, o que suscitou duas hipóteses.

A foto (Fig. 64) mostra a estação com a ausência da platibanda e frontão, evidenciando o que aparenta ser a lateral da água de um telhado de 4 partes ou um fechamento em material diferente (como madeira), permitindo estabelecer uma janela para a datação das Fig. 91 e 93, como sendo registros posteriores a data da inauguração da linha.

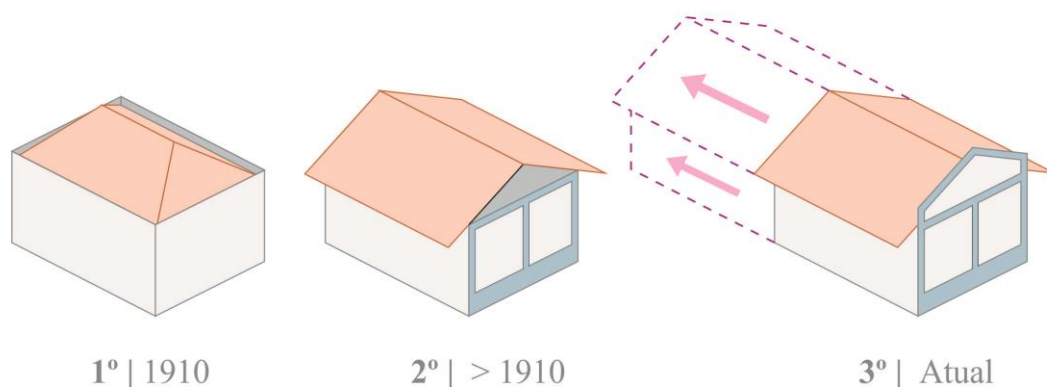
Teríamos então, três períodos para a evolução construtiva da estação: 1º período - estação (1910) – pequeno pavilhão sem frontão, com platibanda baixa e telhado 4 águas; 2º período - estação (>1910) – pequeno pavilhão com frontão e sem platibanda escondendo a lateral do telhado; 3º período – (atual) pavilhão ampliado com saguão e plataforma, que mantém o frontão e platibanda. (Fig. 65).

Figura 64 Detalhe de platibanda na fachada da estação de Miranda



Fonte: Modificado pelo autor (2018) a partir de Perez, M. (1910). Acervo digital da Biblioteca Nacional.

Figura 65 Diagrama de evolução construtiva da estação de Miranda (hipótese 01)



Fonte: Elaborado pelo autor. (2018)

A outra hipótese é que a fotografia em questão foi manipulada para que representasse a estação de Miranda, servindo como um registro inventado da sua inauguração, considerando que autores como Arruda (2009) e Marques (2007) já tinham afirmado que a inauguração oficial da estação só teria ocorrido dois anos mais tarde daquele que consta gravado sobre ela: 7 de setembro de 1910. Junte-se a isso o fato de que o prédio registrado apresenta cornijas²⁵² retangulares nas laterais das fachadas, elemento inexistente em qualquer outra fotografia da estação desse mesmo prédio, como também a epígrafe que apresenta dimensões exageradas e distorcidas, fora do padrão textual usado pela EFNOB e que também aparenta ser derivado de uma pintura feita sobre a foto original.

²⁵² Tipo de saliência feita de argamassa, cimento ou tijolos revestido por argamassa, criando saliências nas fachadas, segundo Corona & Lemos (2017, p. 148): “Sua função principal é a de desviar as águas pluviais que descem pelo telhado, quando situada na extremidade alta das paredes”.

Tal hipótese também demonstra a preocupação da companhia especificamente em não apresentar registros oficiais da inauguração do trecho mirandense com fotos de uma estação que estaria inacabada durante a inauguração da linha.

O desenho de Veraldo Rossetti (1993) (Fig. 69) nos mostra uma planta retangular que se assenta sobre uma plataforma extensa com 219,15 m de comprimento (Fig. 70). O acesso feito pelo saguão (Fig. 66 e 67) se conecta ao programa usual de qualquer outra estação de 3º e 2º classe, aqui dividido em dois pavilhões: o primeiro dava acesso ao telégrafo e à agência de correspondências, seguido pelo armazém interno da estação, segmentado em três partes que eram destinadas a bagagens e produtos variados, principalmente o agrícola.

Figura 66 Acesso da estação de Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

O segundo pavilhão, por sua vez, era destinado aos funcionários, concentrando o administrativo e um quintal com blocos de sanitários. A edificação não apresenta muitos detalhes estéticos notáveis em sua arquitetura, limitando-se ao emprego daquele repertório usual do ecletismo, como cornijas e molduras de argamassa em suas portas e janelas, nos ambientes internos e externos, além dos caixilhos de madeira (especialmente portas) com almofadas e bandeira com vidro na parte superior.

A utilização de ferro em sua arquitetura está limitada aos trilhos dobrados que foram empregados como mão francesa na cobertura da plataforma de embarque e desembarque, conferindo uma simpática sinuosidade para sua fachada que já é marcada por um ritmo de pilares embutidos. (Fig. 68)

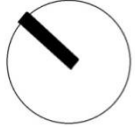
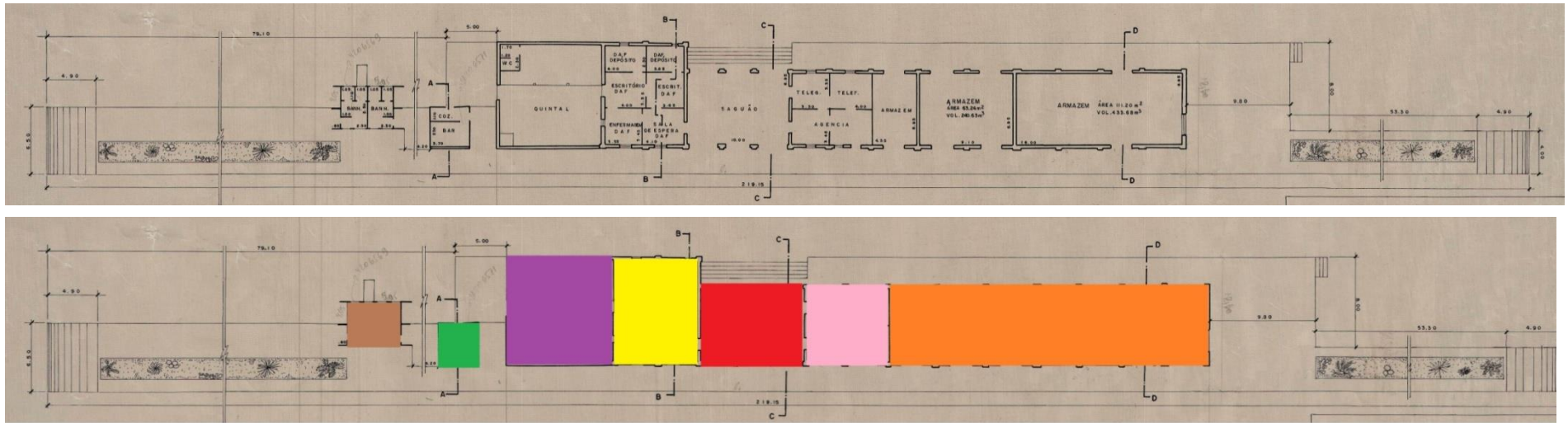
Figura 67 Saguão da estação de Miranda

Figura 68 Plataforma de embarque e desembarque da estação



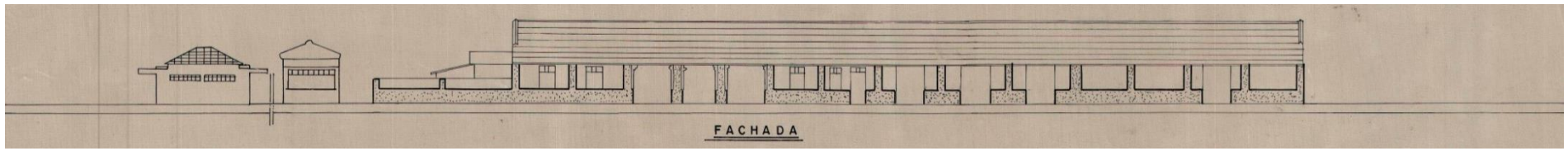
Fonte: Foto do autor (2016)

Figura 69 Planta da estação de Miranda e sua setorização – sem escala



Fonte: Elaborado pelo autor (2017) a partir de base original Veraldo Rossetti (1993) disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Figura 70 Fachada da estação de Miranda e sua setorização – sem escala



Fonte: Reprodução da base original de disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

A plataforma da estação também possui o seu caráter de espaço cotidiano onde acontecem usos e apropriações pelas pessoas que ali passavam ou trabalhavam, muitas vezes gerando uma fonte de renda informal, aqui representada pelo comércio ambulante – especialmente de comidas – (Fig. 71 e 72), que tomava conta dessas áreas, como mostram os registros de Rachid Waqued Neto nessa estação, em sua já citada expedição fotográfica que registrou os bens da EFNOB.

Ele descreveu a apropriação dos vendedores como uma: “[...] rotina que todo dia se repete também para a vendedora de salgados e para o sorveteiro que nos dias quentes de verão faz da estação o seu ponto de venda e de contemplação”. (FONSECA, 1985, p. 32)

Figura 71 Vendedora de salgados oferecendo aos passageiros



Fonte: Rachid Waqued Neto (1985) Disponível em (FONSECA, 1985, p. 32)

Figura 72 Sorveteiro na porta da estação



Fonte: Rachid Waqued Neto (1985) Disponível em (FONSECA, 1985, p. 32)

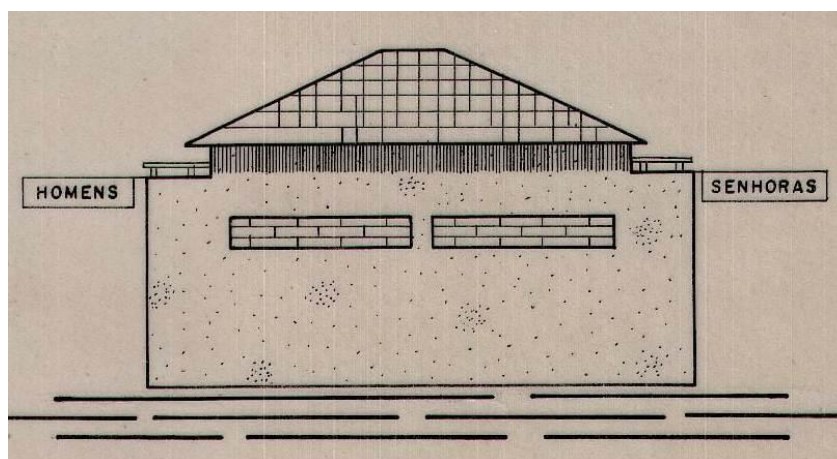
Conversando com o Srº Ildebrando sobre os usos e os espaços da plataforma da estação de Miranda, ele recorda-se de detalhe de alguns casos:

Isso aqui é um corredor que chega o passageiro, olha para um lado e diz: “Meu Deus, que construção bonita, que arquitetura linda”, você está entendendo? Que muitas vezes você está aqui, mas você não valoriza, aqui, isso aqui foi a estação, esse prédio ai... O primeiro prédio aí foi à estação ferroviária, a nossa estação fez cento e pouco... Cem anos! Um patrimônio que ajudou Miranda a desenvolver, é daqui que saiu a expansão da cidade, e as pessoas não valorizam. Fizeram a reforma, o estado fez a reforma da estação muito maravilhosa... Só que descaracterizou, por que acabou com o banheiro público que tinha lá. Acabou! Tombou! Simplesmente tombou, não quis nem saber se IPHAN... To falando mal do governo? To, infelizmente to falando mal, não podia ter consultado? Heim? Consultado as pessoas que moram aqui? “Ah, tudo bem, está fedendo? Então vamos isolar esse troço ai, vamos fazer um depósito ali”. (Grifo nosso)²⁵³

O ex-agente de estação reconhece a importância daquele local como símbolo do desenvolvimento da cidade e demonstra um descontentamento com a demolição em 2008 de um sanitário projetado em 1975 que existia na plataforma, próximo ao antigo bar (Fig. 104). Mas o que ele destaca principalmente é o fato de que ele e os outros moradores não foram consultados: a ação ocorreu por conta das obras de restauro da estação que foram autorizadas pelo IPHAN em 2002, por conta da utilização do espaço para o Trem do Pantanal.

Mais do que o uso original do equipamento, nota-se que a vontade de Srº Ildebrando era pela permanência daquele elemento como parte do conjunto, mesmo que fosse como um depósito. Construído em alvenaria de tijolos, ele se assemelhava a um pequeno chalé com cobertura em 4 águas, elevada em relação as paredes laterais, uma delas voltada para a plataforma com duas aberturas em fita que pareciam observar o movimento dos trens. Sua planta quadrada abrigava duas cabines, uma para “homens” e outra para “senhoras”, como informam as placas no desenho. (Fig. 73 e 74)

Figura 73 Fachada do banheiro da plataforma



Fonte: Luis Cesar (1975) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA

²⁵³Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 74 Vista do banheiro na plataforma (canto, à esq.)



Fonte: Luis José Cardoso (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Foi embarcando na narrativa de saudosismo, turismo e contemplação da paisagem natural Sul-Mato-Grossense trazida pela volta do Trem do Pantanal que, no começo dos anos 2000, já se via uma preocupação em associar sua reativação como expresso turístico com ações de valorização da memória referentes ao Patrimônio Cultural Ferroviário mirandense, como vemos em uma notícia da Gazeta do Pantanal de 14 de abril de 2002²⁵⁴:

[...] a volta do trem do Pantanal começa a ser discutida de forma prática, inclusive com planos de trabalho e pré-orçamentos, transformando-se um ingrediente turístico que deverá dinamizar o potencial hoje existente. Dentro deste contexto, o museu ferroviário que estará sendo implantado em Miranda ganha novos contornos, já que deverá ser agregado ao conjunto turístico que terá o trem como ponto de destaque. (MIRANDA, 2002, Grifo nosso)

Em conversa com Fátima Cordela, recifense que mora em Miranda há 45 anos, ela relatou que foi uma das pessoas da cidade que se voluntariaram para contribuir com a viabilização do expresso turístico. Ao pedir que me contasse um pouco sobre sua experiência, ela narrou:

Aí veio o Trem do Pantanal, eu trabalhei andando de carro de linha com o chefe da Casa Civil, a gente era mordido de abelha, um inferno, fizemos tudo bonitinho, e pegamos e fomos, cada estação a gente foi... Que era o caminho do trem, aí a gente reuniu com os índios [Terena, aldeia Cachoeirinha], conhecemos as comidinhas, artesanato, dança, daí eu falei: “Para, 15 minutos, uma pequena exposição, eles vendem os artesanatos deles”. Daqui até Campo Grande todas as estações iam ser restauradas! [...]daqui [Miranda] para Corumbá tem estações lindas! Um fazendeiro mandou derrubar uma inteira dizendo por que tava se escondendo sem terra[sic] para invadir a fazenda, ele teve uma multa ambiental violenta²⁵⁵.

²⁵⁴ MIRANDA passa a integrar o calendário cultural do estado. Gazeta do Pantanal. Miranda. 14 abr. 2002. Folha Cultural, Caderno 5.

²⁵⁵Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

A fala nos mostra as várias perspectivas do Trem do Pantanal e de como ele foi estabelecendo relações com outras narrativas de patrimônio e cultura locais, como é o caso do patrimônio cultural indígena dos Terenae da expectativa criada quanto à viabilização do restauro das outras estações que estavam abandonadas em Mato Grosso do Sul. (Fig. 75)

Figura 75 Adesivo publicitário do Trem do Pantanal na estação de Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

Assim, as pessoas enxergavam aquele futuro uso cultural e turístico que estava sendo planejado para a cidade como um conjunto maior de intenções, em que o patrimônio ferroviário funcionaria como um atrativo para os futuros visitantes daquela experiência turística, bem como uma reafirmação da própria identidade pantaneira.

Com a expectativa da reativação do trem para o transporte de passageiros e o desejo de reativar aquele espaço ferroviário, o edifício da antiga estação da EFNOB de Miranda foi o local escolhido para receber as instalações de um museu, “Considerando a importância do resgate da história da Noroeste do Brasil, um novo ingrediente cultural a integrar o potencial turístico de Miranda” (MIRANDA, 2002). Na época, Maura F. X convocou os mirandenses a contribuírem com o museu doando objetos ou fotos ligados à ferrovia na cidade.

Maura descreveu um pouco de como se deu o processo de (re) ocupação da estação ferroviária de Miranda, um movimento que teve início antes da volta do Trem do Pantanal. Ela mencionou inclusive o seu primeiro processo de restauro:

Aí eu consegui entrar em contato com a ALL, eles deram a estação para gente, sem ônus nenhum, nada, cobrança nenhuma para o município. Aí eu peguei um rapaz que trabalha aqui em Miranda, ele chama Mané, ele trabalhou com minha sogra, ele faz todas as cores, ele é melhor que uma máquina de tinta, ele mistura todas as cores que você quiser, ele faz na mão. Então, aínós fomos e tiramos um pedaço da parede, levei em Campo Grande, pegamos fotos antigas e comparamos, para dar o tom do que era essa estação antigamente. Daí nós pintamos na cor que era, resgatamos o que era aquilo lá. E o antigo armazém que era de mercadorias que o trem trazia, nós

transformamos em uma Casa do Artesão, aí lá na estação era oferecido um curso de qualificação de artesanato (Grifo nosso) ²⁵⁶.

Vemos que havia desde sempre intenção de se realizar um processo de colaboração entre os mirandenses na transformação do prédio em espaço cultural, o que fica nítido na fala Maura F. X sobre o envolvimento de moradores e ex-ferroviários com a composição do acervo para o museu através dos seus objetos familiares e fotografias.

Ainda conversando sobre o processo de ambientação da estação de Miranda como espaço de cultura e memória, ela explicou que na época convidou um artista mirandense, cujo apelido é Sassa, para que ele fizesse um mural na parede do antigo armazém de bagagens (e que seria transformado em museu) baseado em uma fotografia antiga do imóvel.

[...] quando o Sassa foi pintar a parede, todo mundo chegava para perguntar o que era. Aí eu coloquei um tapume para ele ter mais privacidade, se inspirar. Ele é um talento gigante! Na hora que tiramos o tapume, chorei de emoção por ver tamanha entrega. ²⁵⁷

Figura 76 Mirandense posa com o mural da estação



Fonte: Sem autor (2002) Reprodução fotográfica da página (Facebook) EFNOB - Estrada de Ferro Noroeste do Brasil

A entrega da restauração da estação ferroviária foi celebrada junto com o aniversário de Miranda em julho de 2002, de acordo com matéria publicada no *Jornal da Cidade*²⁵⁸ (Fig. 77). O prédio sedia desde então as secretarias de Turismo e Meio Ambiente e de Esporte e Lazer. Eventualmente são realizadas atividades culturais, como shows e exposições (Fig. 78),

²⁵⁶Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁵⁷Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁵⁸ INAUGURAÇÕES marcaram o aniversário da cidade. *Jornal da Cidade*, Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 7. Julho de 2002.

MIRANDA ganhará seu museu ferroviário. *Gazeta do Pantanal*. Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 3. Março de 2002.

MIRANDA: parceria pode dinamizar turismo regional. *Gazeta do Pantanal*. Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 6. Abril de 2002.

além de contar com um museu ferroviário que rememora a história da EFNOB e dos trabalhadores do trem em Mato Grosso do Sul (Fig. 79 e 80).

Figura 77 Maura (canto, à esq.) na inauguração da obra de restauro da estação de Miranda

Figura 78 Show musical realizado no saguão da estação



Fonte: Acervo familiar Maura Xavier Freire (2002)

Figura 79 Museu ferroviário de Miranda

Figura 80 Peças de ex-ferroviários doadas ao museu



Fonte: Fotos do autor. (2016)

Figura 81 Estação após a reforma de 2002 realizada por Maura F. X. em cooperação com outros mirandenses



Fonte: Carlos Coelho Netto (2005) Disponível em: Site Estações Ferroviárias (2018)

Em 2002 aconteceu a viagem teste pelo trajeto proposto para o Trem do Pantanal. Ela contou com a presença do governador do Estado, empresários e membros da comunidade local de Miranda, além do subsecretário especial de Logística e Transporte Keiji Kanashiro, da arquiteta do projeto de restauro Leatrice Couto e do gerente de vias permanentes da Brasil Ferrovias, Paulo Sacoman.

O grupo relatou um cenário de uso e apropriação econômica do espaço da estação de Miranda durante uma visita realizada em maio daquele ano, onde descrevem a existência de um “barzinho” que funcionava na plataforma servindo caldos quentes e bebidas para as pessoas, além da realização de exposições de arte com pintores locais que também aconteciam ali.

Ocupada por moradores locais, a estação ainda preserva paredes com pinturas expressivas do século XX. A participação do empresariado é muito importante no resgate do Trem do Pantanal [...] “O envolvimento da comunidade é outro caminho. Quem não se lembra do comércio nas estações, a chipa, o peixe frito, o caju...” [fala do artista plástico Eli Tosta em entrevista] (CIDADE, 2002)

Sobre a existência do “barzinho”, Maura contou que a ideia de reabrir o antigo bar/restaurante da plataforma veio como parte das ações de reativação cultural vinculadas ao museu, o que segundo ela motivou um grande interesse pelo espaço e serviu como um atrativo para a estação que estava fechada para o tráfego de passageiros há tantos anos:

“[...] nós colocamos umas mesinhas cobertas por toalhas com motivos do Pantanal, tinha isca de peixe, enfim um cardápio inteiro de peixes. Quem “tocava” o bar era um mirandense nato e um dos melhores pescadores da região: Paulão ou Paulo Preto, música ao vivo com artistas locais, apresentação e lançamento de vários eventos culturais eram feitos na esplanada da estação... Hoje totalmente descaracterizadas por aquelas grades horrendas, se você visse o trem passando... [...] Todo mundo do Estado queria fazer algo lá, tipo: “Ah, vou fazer o lançamento de um livro”, iam fazer lá, a igreja fazia uma procissão (Fig. 82), terminava lá, evento acontecia lá na praça [ao lado do pernoite e unidade alimentar].”²⁵⁹

²⁵⁹Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 82 Procissão religiosa sendo finalizada na plataforma da estação ferroviária



Fonte: Acervo familiar Maura Xavier Freire (2002)

Nesse processo de revitalização e apropriação local da estação, destacamos principalmente a ideia de que a identificação dos Lugares deve antes de tudo considerar a vivência do indivíduo dentro daquele espaço específico. Isso foi aplicado ao caso da estação de Miranda através do uso aliado ao envolvimento do grupo, que é o que faz com que as pessoas se familiarizem e criem vínculos com os espaços e conseqüentemente lhe atribuam valores e sentidos.

De acordo com Casey (1996), seria preciso estar em um lugar primeiro para então percebê-lo. Em se tratando do patrimônio cultural isso faz muito sentido, pois as pessoas se apropriam daquilo que está inserido em seu cotidiano.

O conhecimento do lugar não é, portanto, posterior à percepção [...] mas é ingrediente na própria percepção. [...]O conhecimento local é de uma experiência vivida, se é verdade que esse conhecimento é das localidades em que vive o sujeito-sabedor: viver é viver localmente e conhecer primeiro é conhecer os lugares em que se encontra. (CASEY, 1996, p. 17-18, Grifo nosso, tradução nossa)²⁶⁰

Com a primeira fase de funcionamento do Trem do Pantanal em 2009, a estação de Miranda passou por novas obras que foram iniciadas um ano antes. Os trabalhos foram chamados de “Reforma, ampliação e adequação”, e previam viabilizar o prédio da estação ferroviária de Miranda para receberem os turistas do expresso turístico, compatibilizando esse

²⁶⁰ Places are not added to sensations any more than they are imposed on spaces. Both sensations and spaces are themselves emplaced from the very first moment, and at every subsequent moment as well. (...)There is no knowing or sensing a place except by being in that place, and to be in a place is to be in a position to perceive it. Knowledge of place is not, then, subsequent to perception - as Kant dogmatically assumed - but is ingredient in perception itself. (...)Local knowledge is at one with lived experience if it is indeed true that this knowledge is of the localities in which the knowing-subject lives: To live is to live locally, and to know is first of all to know the places one is in. (CASEY, 1996, p. 17-18)

novo uso com a permanência da Secretaria de Turismo e prevendo um novo programa de necessidades após a intervenção:

Tabela 4 Programa de necessidades da reforma de 2008 (estação de Miranda)

Uso: Trem do Pantanal	Uso: Secretaria de turismo
Plataforma de acesso	Recepção, sala da secretária, gabinete
Saguão, centro de informações	sala de reuniões, circulação, lavabo
Agência de turismo	copa, varanda e sanitário externo
Bilheteria	
Sala de controle de tráfego	
Sala de administração da ALL	
Sala de administração da Serra Verde	
Sanitário masculino e feminino (Serra Verde)	
Lanchonete	
Almoxarifado de bordo	
Loja de souvenirs (artesanato)	

Fonte: Elaborado pelo autor com base em informações de (AGESUL, 2008, p. 2)

Ao analisarmos o Memorial Descritivo²⁶¹ do projeto, vemos que, além da readequação dos espaços para atender ao novo programa de necessidades, foram realizados serviços como reparo e pintura do madeiramento do telhado, além de pintura das paredes e das esquadrias de madeira, onde em alguns casos foram realizadas substituições de algumas portas almofadadas “[...] conforme modelo existente” (AGESUL, 2008, p. 8), troca de forro em alguns ambientes e substituição de piso de cimento queimado por outros materiais (como o piso cerâmico).

Questionada sobre sua opinião a respeito da reforma de 2008, Maura F. X defende uma ideia crítica de que a última intervenção pela qual a estação passou resultou em algumas descaracterizações e violações da sua materialidade, como também interferiu no próprio sentido de apropriação pelos moradores da cidade.

Apagaram o mural do Sassa, desrespeitaram o artista, a arquitetura e a história. Só não conseguiram arrancar as pedras do chão, aí tiraram as portas do armazém, que eram de madeira e de correr, lindíssimas! Colocaram Blindex, forro pinos, fizeram uma "copa" com revestimento branco, bancada e tudo que nem um jegue consegue fazer. Sei tudo sobre aquele prédio, é triste, atualmente nem secretário de turismo tem para você ter uma ideia. Vi azulejos brancos, aquele vidro Blindex, copa, banheiro com portas abertas para a esplanada, o mirandense não se reconhece mais naquele lugar.²⁶²

²⁶¹AGESUL Agência Estadual de Gestão de Empreendimentos -. Reforma, ampliação e adequação da estação ferroviária de Miranda. Miranda: Agesul, 2008. Memorial descritivo.

²⁶²Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 83 Porta que segundo Maura foi substituída por outra com fechamento em vidro



Fonte: Maura Freire Xavier (2018)

Com a reforma o sanitário da plataforma foi demolido, o barzinho/restaurante que existia ali - original da EFNOB, em alvenaria de tijolo (Fig. 84) - e que havia sido reativado com a instalação do museu durante o restauro de 2002, foi lacrado, dando lugar a uma lanchonete “oficial” – agora no interior da estação (Fig. 85) -, passando a ser administrado pela Serra Verde Express (responsável pelo expresso turístico), mas que encerrou suas atividades junto com o Trem do Pantanal em meados de 2013.

A nova obra também aboliu a Casa do Artesão que funcionava no armazém de cargas da estação desde 2002 e que impulsionava os usos culturais no espaço, restando apenas o museu que ainda hoje funciona no local.

Figura 84 Antigo bar e restaurante da EFNOB

Figura 85 Novo bar interno construído pela Serra Verde Express



Fonte: Maura Freire Xavier (2018)

Desde que ocorreu a desativação da malha ferroviária brasileira nos anos 1990, muitos desses imóveis (especificamente às estações), encontram-se sem uso, abandonados ou foram adaptados para receberem algum programa cultural, como explica Lyra (2016):

As antigas estações ferroviárias têm características arquitetônicas que as predis põem para novas funções como os usos educacionais e culturais. Uma dessas características é sua implantação insular, ou seja, sem outras construções contígüas, e com a fachada principal voltada geralmente para uma praça. Isso lhes confere um posicionamento de destaque, que é ressaltado pela composição geralmente simétrica. (LYRA, 2016, p. 205)

Iniciativas como essas narradas por Maura F. X. iam ao encontro do que o IPHAN e a CAPCF pensavam para esses bens valorados. Cavalcanti Neto (2017) sugeriu que essa seria a única maneira de o Instituto atuar com aquelas localidades que não tivessem bens dentro das narrativas do DAP, o que o autor também via como:

[...] uma grande oportunidade para o IPHAN aumentar seu capital político, e atuar em localidades que dificilmente seriam alcançadas pelo tombamento, pois são cerca de 1300 municípios cortados por ferrovia, que se tornam potenciais para articulação institucional e efetivação do Sistema Nacional do Patrimônio Cultural – SNPC. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 29)

Esse argumento evidencia a intenção política que ações como a Valoração da estação de Miranda teve para a LPCF em Mato Grosso do Sul, objetivando uma ideia interessante de preenchimento de lacunas deixadas pelos tombamentos do IPHAN, mas que esvazia o significado desses bens ao tratá-los apenas como moedas de troca para ações pontuais em determinados municípios, muitas vezes amarrados a projetos maiores (Trem do Pantanal) que, ao fracassarem, levam junto as ações de uso, conservação e gestão desses imóveis.

Além de condicionarem reformas e outras obras sem muitos critérios, no caso dos bens ferroviários, surgem as fragmentações da leitura do conjunto e o apagamento das marcas do seu uso de forma abrupta. É o que podemos depreender da leitura de Smith (2006), quando esta aborda a perda de referências sensoriais básicas que levam a não familiarização dos indivíduos com a área e a rápida substituição das estruturas físicas e o seu uso original por outros contrastantes, embasados por discursos higienistas – que podemos aproximar ao caso da remoção do sanitário e do bar na plataforma -, dando a falsa impressão de que aquele espaço não seria detentor de “valores de patrimônio”. (SMITH, 2006, p. 243-244)

Outra problemática surge ao falarmos sobre essa visão dos bens inscritos na LPCF como produtos para o aumento de “capital político” do IPHAN – geralmente para fins turísticos – revelou-se na forma como esses bens se tornam unicamente elementos de contemplação e visitaç ão e não como parte de um processo social, criando o que Smith (2006) chamou de uma relação puramente vertical entre o “especialista” e o “visitante”, na qual o primeiro se encarrega de interpretar e apresentar os valores e significados daquele patrimônio para aquele telespectador inerte; nos termos da autora, uma relação em que “[...] esse

patrimônio deve ser visto de longe como um panorama imutável ao invés de ativamente usado, refeito e negociado”²⁶³ (SMITH, 2006, p. 34, tradução nossa).

Quanto a isso Cavalcanti Neto (2017) já havia destacado que o Patrimônio Cultural Ferroviário deveria ser trabalhado de forma ampla e que contemplasse seus diversos valores, contextos e leituras, além de considerar sempre que a visão do todo, da sua esplanada e demais conjuntos operacionais são relevantes para os estudos de sua patrimonialização, prevendo relação com outras narrativas.

[...] a importância de olhar esse patrimônio de forma ampliada, procurando entender os valores dos diversos bens que o compõe. Importante também perceber a relação entre esses diversos bens e, ainda, a relação desse universo chamado patrimônio ferroviário com os diversos contextos que o cercam, podendo incluir, por exemplo, uma leitura de ocupação do território brasileiro. (CAVALCANTI NETO, 2017, p. 40-41)

Portanto, para entendermos os sentidos desses espaços que um dia foram operacionais e o próprio significado da ferrovia, especialmente para aqueles que ainda vivem nessas áreas, é preciso entender o seu sentido. Perguntando ao Srº Ildebrando o que é que a E.F. significa, ele me respondeu:

A estrada de ferro significa muita coisa para mim, mas porque é que ela significa muita coisa? Meu pai foi maquinista, primeiro ele foi maquinista de usina de álcool, né? Ele trabalhava lá em Bocaiúva na usina de álcool, aí ele veio se aventurar como todo bom nordestino, veio se aventurar aqui pelo lado do Brasil central. [...] Digamos assim, ainda a ferrovia era supervalorizada, ainda era o único meio de você chegar a um determinado local fora daquele em que você morava, então era muito interessante mesmo... A ferrovia é minha vida, foram 32 anos aqui que eu não esqueço nunca, às vezes eu fico nervoso, às vezes fico nervoso com o apito do trem, às vezes me acorda. Mas a gente fica feliz porque a gente sabe que aí está à esperança de um dia a gente ver o Brasil se tocar para melhorar este sistema ferroviário no país, isso é muito importante.²⁶⁴

Na fala do ex-ferroviário mirandense ele narra o trauma vivido durante a desativação da ferrovia em Mato Grosso do Sul. As experiências de trabalho que ele compartilhou com o seu pai ilustram o nível de envolvimento das pessoas com esses locais que são muito associados às memórias cotidianas e familiares.

Prosseguindo a conversa, eu quis entender um pouco mais sobre o olhar dele – como ex-trabalhador da ferrovia e especificamente sua vivência naquela esplanada - e perguntei-lhe qual seria a melhor “poligonal” para o complexo ferroviário de Miranda:

O correto mesmo é que ele teria que abranger até o lugar em que a gente fazia o transporte de gado, porque aqui carregou muito gado, não sei se você já ouviu falar, mas aqui carregava gado lá para Itapevi, Araçatuba, e outros lugares aí de São Paulo.

²⁶³ “[...] the AHD decrees that heritage is to be viewed from afar as an unchanging vista rather than actively used, remade and negotiated.” (SMITH, 2006, p. 34)

²⁶⁴ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Mas infelizmente, acabou. Acabou tudo isso aí, sabe? Aqui o triângulo de onde tinha o lugar onde eles viravam as máquinas aí, acabou! Única coisa que resta em pé é o patrimônio das casas, porque o resto... Ainda tem aquela, como é que chama? O hidrante lá, aquela caixa ali onde eles carregavam... Como chama? Onde eles punham a água nas máquinas, sabe? [Reservatório elevado] Então para mim esse quadrilátero aqui seria muito importante, pelo menos essa vila ferroviária, que tem mais de 80 anos essa. [...]. Aqui já houve intenção de, como se diz.... Lotear o campo de futebol da gurizada, que acho terrível você chegar e lotear. Nesse pátio que você vê onde tem aquele hotel Miranda, ali tem, ainda tem o alicerce de uma capela que eles iriam fazer para Nossa Senhora de Aparecida, diz que tinha vindo já imagem, já para colocar no santuário... O clube Noroeste também que é outro clube de tradição, embora é feito de madeira e está quase caindo, mas é uma coisa que devia ser preservada, e não preservaram. Então aqui não é uma área muito grande, né? Você pega aqui, até lá na Benjamin Constant, aí você pega ali na Firmo Dutra, que é a vilinha aqui. Um patrimônio pequeno, mas que precisa ser colocado, cadastrado, feito um projeto sério com ele.²⁶⁵

Como bem asseverou nosso interlocutor, a partir de um olhar de quem morou e trabalhou na área por mais de trinta anos, uma delimitação possível para ela deveria considerar tanto suas narrativas econômicas relacionadas ao trem (pecuária), como também construções, espaços e equipamentos da operação ferroviária (triângulo de manobras, reservatório elevado), além de incluir - mesmo que por valores de ancianidade - o conjunto de unidades habitacionais (vila dos ferroviários) e outra construção (Clube Noroeste), não por seus aspectos materiais ou estilístico-arquitetônicos, mas pelo seu significado, que é a antiga casa de bailes dos ferroviários, comum na maioria das cidades por onde a EFNOB esteve.

Conversamos ainda sobre a esplanada, especificamente a respeito de como era morar na vila dos ferroviários. Srº Ildebrando contou que viveu com sua família nas dependências da estação até a privatização da linha em 1996, na ocasião ele recebeu a proposta para ficar com a casa de uma antiga moradora que estava de mudança, como ele explica:

[...] aí eu olhei a casa assim e pensei: “Meu Deus, eu não pedi uma casa tão grande assim... É uma casa com onze pés”, mas essa era a casa em que eu tinha que morar, né? A casa do Agente mesmo é naquela esquina que você viu já, aqui na plataforma tem aquela casa na esquina. Essa casa aqui é casa de encarregado só. Mas, eu há 21 anos, fiz o cadastro para comprar a casa, estou aguardando o Patrimônio Federal, a... Como se diz? Ou fazer um modo que dá para pagar ou então me dar o título definitivo. [...] para você vê, cada casa nossa aqui [na Vila dos ferroviários] que são arquitetura inglesa, você vê que nem todas elas, nessa parte daqui e lá, você vê que nem todas elas são umas iguais as outras, são tudo às vezes bem diferentes, né?²⁶⁶

As casas da vila dos ferroviários estão implantadas paralelas ao trilho, seguindo o alinhamento da estação em um dos lados; possuem uma arquitetura *Typo* da EFNOB para casas de pessoal, são geminadas, apresentam telhado com quatro águas, algumas com e outras

²⁶⁵ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁶⁶ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016

sem varanda, todas possuem portas e janelas em madeira e contam com ornamentos de argamassa em suas fachadas.

Figura 86 Sr° Ildebrando posa durante a entrevista, sentado na varanda da sua casa na Vila dos Ferroviários



Fonte: Foto do autor (2016)

Figura 87 Trecho da vila dos ferroviários



Fonte: Foto do autor (2016)

Figura 88 Relação das casas com os trilhos

Figura 89 Detalhe de fachada bem conservada pelo morador



Fonte: Foto do autor (2016)

O estado de conservação é ruim em boa parte delas, algumas tiveram seus vãos entaipados, além de outros problemas quanto à manutenção do telhado, com falhas de recobrimento ou a substituição de telhas fora do padrão (telha cerâmica tipo francesa).

Em relação às narrativas de outros moradores dessas casas, não foi possível conversar com outros moradores: dos que foram procurados apenas o Srº Ildebrando aceitou contribuir com suas lembranças.

4.4 - Salobra, distrito de Miranda: “pra mim ali [na ponte] tem história!”

Salobra é um pequeno distrito localizado a cerca de vinte quilômetros da cidade de Miranda e habitado principalmente por pescadores, ele compõe o microcosmo da região trabalhada e entrou em nosso recorte pela sua relação direta com duas importantes narrativas da EFNOB.

Uma vinculada aos aspectos históricos, considerando que, segundo Campestrini *et al.* (2014), o povoado começou a se formar em meados de 1865 pelos mirandenses que foram buscar refúgio na foz do rio Salobrinha²⁶⁷ depois que ocorreram invasões das tropas paraguaias em cidades da região.²⁶⁸

A outra narrativa refere-se ao trajeto do trem da EFNOB que consolidou em Salobra importante esplanada que beneficiava toda a linha, especialmente durante os períodos de cheia dos pantanais, momento em que sua vocação para navegação era mais bem aproveitada em substituição ao trem que ficava interditado.

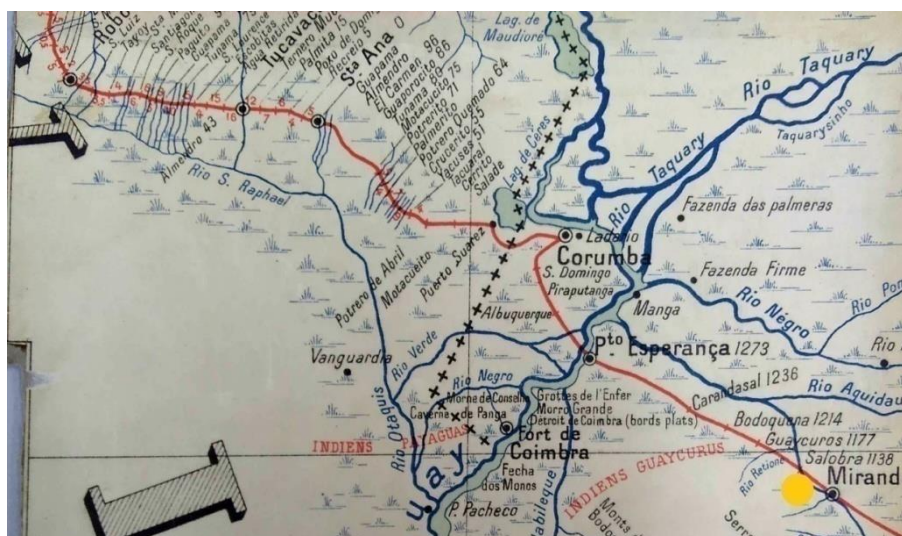
²⁶⁷ O nome oficial é rio *Salobra*, entretanto, optou-me por chamá-lo no diminutivo, pois é a maneira como os que habitam o povoado costumam falar, onde fica nítido um sentimento de carinho e intimidade com o mesmo.

²⁶⁸ Entre aqueles estava frei Mariano de Bagnaia, que logo depois seria feito prisioneiro e levado para a República do Paraguai (CAMPESTRINI, *et al.*, 2014, p. 147).

Ocorria então a suspensão do tráfego de passageiros, mercadoria, bagagens e até mesmo o transporte de animais pelos trens da NOB, de forma que a circulação se dava apenas até a estação de Salobra, de onde seguia-se com meia lotação²⁶⁹ ou o “[...] publico se valia, de Salobra em diante, do trafego fluvial, feito pelo rio Miranda, navegável afluente, nessas ocasiões do rio Paraguai.” (RELATÓRIO, 1931, p.47)²⁷⁰

Notamos em um fragmento de mapa dos anos 1970 (Mapa 06) que o traçado ferroviário da EFNOB já estava consolidado, destacando inclusive sua conexão internacional através da E.F Corumbá - Santa Cruz de La Sierra. No trecho Sul-Mato-Grossense fica claro o contraste do trilho que marca inúmeras transposições sobre alguns dos principais rios do estado.

Mapa 6 E.F Noroeste do Brasil e E.F Corumbá- Santa Cruz de La Sierra (em vermelho) com Salobra e Miranda em destaque (amarelo)



Fonte: Elaborado pelo autor (2017) a partir de base original Sem autor (1970) Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

²⁶⁹Fatos como esses podem ser confirmados em diversos relatórios da EFNOB, como neste trecho do documento apresentado ao Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. ministro da viação e obras públicas pelo Eng. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, diretor da estrada em 1921: “De 1º de fevereiro a 16 de julho de 1921, devido as enchentes dos pantanaes próximos ao rio Paraguai, foi suspenso o tráfego, além da estação de Salobra, correndo nesse período somente um trem mixto por semana além de Salobra. (D-NOB08, n.p)”

²⁷⁰Referentemente à interrupção do tráfego de trens devido as cheias do pantanal de Miranda, o D-NOB17 narra que em 02 de maio a 04 de julho de 1932: “[...] devido as enchentes do rio Paraguai, que são periódicas, esteve suspenso o recebimento de mercadorias e animais para as estações situadas além de Salobra. O movimento de passageiros não chegou, nesse trecho, a ser suspenso: fez-se circular trens facultativos, duas vezes por semana, para o transporte de passageiros, bagagens, encomendas e mesmo para algumas mercadores até a estação de Carandazal. Desta estação, eram condusidas ao quilometro 1.264, onde chegavam embarcações de empresas fluviais. (D-NOB17, s/p)”

A estabilização do povoado como núcleo de ocupação se deu como uma estratégia da EFNOB para criar um espaço que atendesse aos engenheiros, ferroviários e operários e os seus familiares que começaram a se mudar para lá no começo do século XX, contribuindo com a consolidação daquele importante trecho ferroviário e marcando a paisagem com uma das mais expressivas obras de arte construídas em Mato Grosso do Sul: “*A ponte da EFNOB sobre o rio Miranda*”²⁷¹.

Assim como outras narrativas sobre a história da construção da ferrovia no estado²⁷², na região do povoado de Salobra também não teria sido diferente com relação aos atritos sofridos entre os engenheiros e os povos indígenas que habitavam aquelas regiões. Novamente as histórias sobre os ataques de índios aos acampamentos da EFNOB foram destacadas por uma moradora do local. Dona Teresa²⁷³ - como ela pediu para ser chamada - nasceu em Corumbá no ano de 1941, mas se mudou para Salobra com um mês de idade:

A turma fala, eu não sei por que naquela época eu não era nem nascida. Que quando eles estavam construindo essa ferrovia, diz que os índios, que eram donos de tudo alie até hoje eles estão batendo em cima para ficar com a terra, aí diz que os índios iam lá e eles começaram a pôr lá dormente, trilho, essas coisas, mas eles iam lá e desmanchavam tudo. Aí foi indo, foi indo que até conseguiram chegar até Porto Esperança, que eu não nasci ali, eu nasci em Corumbá, meu pai trabalhava lá em Corumbá, em navio, aquelas coisas que iam para a Argentina. Com um mês eu me mudei com um mês de vida para Salobra, só que o trem não chegava em Corumbá, então tiveram que ir de navio até Porto Esperança, de lá que o trem corria para cá, só dali de Porto Esperança para cá. Aí viemos e aí ficamos ²⁷⁴.

A esplanada ferroviária de Salobra, estabelecida como estratégia para ajudar o tráfego comercial da região de Miranda durante os períodos de alagamento, levou os engenheiros da EFNOB a buscarem por terrenos mais altos e que margeassem o Miranda. (RELATÓRIO, 1908)²⁷⁵

A escolha do ponto alto em que se encontra hoje o povoado de Salobra resultou em uma demanda técnica para os engenheiros ferroviários vencerem um grande vão entre margens: “[...] o rio Miranda que será atravessado no kilometro 237.200 , cota 146.00 com uma ponte de 80 metros pouco abaixo da barra do rio Salobra” (RELATÓRIO, 1908, p. 22) o que posteriormente resultou em sua emblemática ponte metálica.

²⁷¹Foram feitas diversas menções ao termo durante entrevistas concedidas ao autor em agosto de 2016.

²⁷²Conforme já tratado no capítulo 3: “A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB) e a formação do Mato Grosso do Sul”.

²⁷³ Não confundir com nossa outra interlocutora, também salobrense: Teresa Tânia.

²⁷⁴ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁷⁵O que os levou a localização atual do povoado, adotando assim um “[...] traçado mais directo que ascende a serra da Bodoquena [...] Este grande mássico calcareo, cuja elevação atinge em alguns pontos a 600 metros sobre o mar, estende-se para o Sul, entre os rios Miranda e Paraguay” (D-NOB03, p. 22)

Ao analisarmos dois registros fotográficos feitos pelo ex-ferroviário Carlos Silva Mattos²⁷⁶ durante a construção do trecho ferroviário de Salobra, podemos ver como foram os primeiros anos de ocupação daquele local, especialmente quanto ao tipo de construção – os já mencionados arranchamentos - onde viviam os trabalhadores da E.F. (Fig. 90). Eram compostos por pequenos abrigos construídos de madeira, com cobertura de dois caimentos recoberta com sapé, evidenciando o seu caráter provisório. Vemos como elas contrastavam com os demais equipamentos operacionais construídos em aço. (Fig. 91 e 92)

Figura 90 Arranchamento para operários da EFNOB em Salobra



Fonte: Carlos Silva Mattos (1928), Acervo SE/MS

Figura 91 Vista da caixa d'água no arranchamento para operários da EFNOB em Salobra



Fonte: Carlos Silva Mattos (1928), Acervo SE/MS

²⁷⁶ Carlos Silva Mattos trabalhou como topógrafo da EFNOB até o ano de 1957, suas fotografias são consideradas como parte de um dos acervos documentais de maior relevância sobre a construção da ferrovia em Mato Grosso do Sul, em agosto de 2015 a Superintendência do SE/MS organizou uma mostra em sua homenagem intitulada: “Exposição fotográfica: o ferroviário Carlos Silva Mattos”. Fonte: Acervo documental e fotográfico do SE/MS .

Figura 92 Vista do conjunto de casas do arrançamento, destaque para as coberturas de sapé, Salobra/MS



Fonte: Carlos Silva Mattos (1931). Acervo familiar.

É interessante que Dona Teresa, que não exercia atividade relacionada à ferrovia nem era filha de ferroviário, contou que viviam em uma casa similar às destinadas aos operários da EFNOB e descreveu o tipo de moradia em que viveu durante sua infância e juventude, durante os anos 1940 e 1960:

Nós morava numa casa de palha, daquelas palhas de bacuri e meu pai cobria, toda vez tinha que cobrir porque a palha vai desmanchando, vai ressecando, nós morava naquilo ali, igual índio, de sapé, tudo com pau, você olhava daqui para fora e enxergava tudo, dava medo para ir dormir naquilo, eu armava aqueles mosqueteiros grandão, assim ó, para não ver o que estava lá fora. Dava medo! E outra que mesmo que armasse o mosqueteiro, por causa dos mosquitos e das lacraias que tinha na palha, caía aqueles bichos na gente, escorpião... Mas nunca fomos ferrados. Graças a Deus. Era um tipo de casa comum, na beira do rio tudo era assim. (Grifo nosso)²⁷⁷.

Essa aproximação entre a casa de Dona Teresa e os arranjos dos trabalhadores da E.F. nos leva a considerar que tais técnicas vernáculas de construção utilizadas pela ferrovia, se refletiram nas habitações das demais famílias do povoado, ou que de alguma forma tais técnicas e tipologias tradicionais foram na verdade incorporadas pelos construtores da EFNOB em relação às casas de pescadores “na beira do rio”, como ela mencionou.

Em outras fotografias históricas de Salobra, do *Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru*, vemos outras construções destinadas aos funcionários da EFNOB. De modo geral, todas apresentam fundação elevada em concreto, com vedações de chapas de madeira, pouca complexidade estilística. São pequenas casas com telhado de duas águas com cobertura de zinco e fachada “porta-janela”.

É curioso notar que as construções mais singelas, de madeira e cobertura com sapé coexistem com essas unidades, o que sugere uma organização hierárquica, comum nos canteiros da ferrovia. (Fig. 93, 94 e 95).

²⁷⁷ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 93 Vista de casa de madeira destinada aos engenheiros da EFNOB, Salobra/MS



Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Figura 94 Arranchamento com tipologia de casas de madeira e telhado de zinco, Salobra/MS



Fonte: Sem autor (s/d), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Figura 95 Operários no arranchamento com tipologia de casas de madeira, Salobra/MS



Fonte: Carlos Silva Mattos (1931). Acervo familiar.

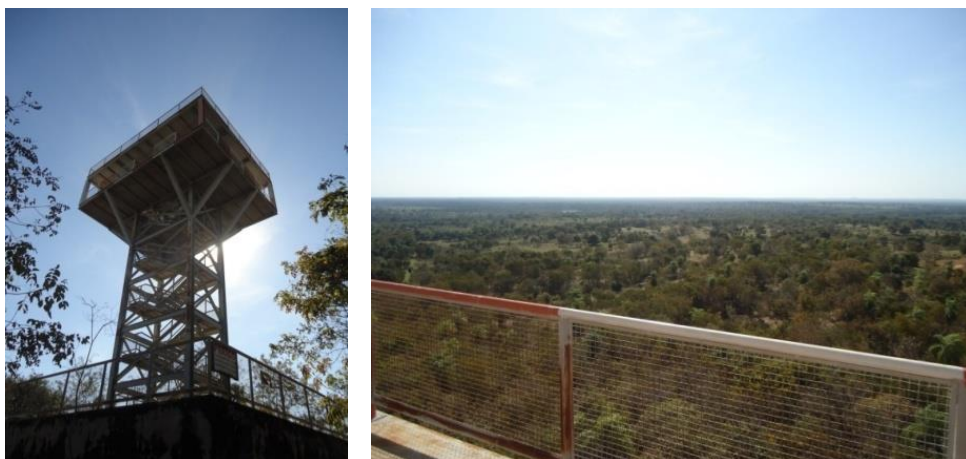
Com a desativação do transporte ferroviário de passageiros nos anos 1990, o povoado passou a ser ocupado predominantemente por grupos de pescadores que já habitavam o local, consolidando a organização espacial atual, formada por construções de madeira sobre

palafitas às margens dos rios Miranda e Salobrinha²⁷⁸, pelo complexo ferroviário desativado e pelo núcleo urbano de poucas vias públicas sem asfalto. Essa área liga-se à Estrada do Pantanal, que desde 1970 permitiu que Salobra se conectasse aos demais polos de desenvolvimento do estado (CAMPESTRINI *et al*, 2014, FELÍCIO, RODRIGUES, 1971).

O acesso ferroviário a Salobra através do trem da EFNOB contribuiu para que instituições como a Igreja da Unificação²⁷⁹ se apropriasse e marcasse aquele território, o grupo religioso liderado pelo sul-coreano Sun Myung Moon – conhecido popularmente como Reverendo Moon -, atuou durante anos naquele povoado, empreendendo ali um conjunto de obras como chácaras, hotel, restaurante, estufa para o cultivo de alimentos orgânicos e equipamentos turísticos, como o famoso mirante metálico na região, que permite vislumbrar a paisagem local, hoje desativado. (Fig. 96 e 97)

Figura 96 Mirante metálico construído pela Igreja da Unificação

Figura 97 Vista do Cerrado a partir do mirante



Fonte: Foto do autor (2016)

Apesar da morte do seu guia espiritual em 2012, muitos moradores ainda guardam relatos de afeto e devoção: um deles se apresentou como Peter Paulo, morador de Salobra desde 1999 e antigo seguidor do Reverendo Sun Myung Moon. Ele falou sobre a Igreja da Unificação e alguns aspectos do grupo:

[...] comecei no grupo do Reverendo em 1996 quando eles adquiram o hotel, mas eu já trabalhava antes na época do antigo dono que era o Claudioe como eu trabalhava como piloto de barco, já segui trabalhando com o grupo do Reverendo, o próprio Reverendo Moon investiu pesado aqui no Salobra, não só no Salobra mas em todo o Mato Grosso do Sul, porque ele tinha uma visão de proteger o Pantanal. [...]e então

²⁷⁸ A ocupação da comunidade ribeirinha, assim como o próprio povoado de Salobra, também ocorre às margens do rio Salobrinha, que é um afluente pela margem esquerda do rio Miranda, no município de Bodoquena, mas optou-se em mostrar neste artigo, um recorte que abrangesse apenas o Miranda.

²⁷⁹ A igreja da Unificação originalmente chamada de "Fundação da Família para a Paz Mundial" foi fundada pelo milionário sul-coreano Sun Myung Moon na Coreia do Sul, em 1954, tendo chegado ao Brasil a partir de 1965 e se instalado especificamente no Mato Grosso do Sul em 1996, a partir da compra de inúmeras fazendas no estado. Ver: MOON, Sun Myung. Um cidadão do mundo que ama a paz. São Paulo. I Run. 2011.

ele viu aqui um potencial muito grande, ele queria preservar e proteger, proteger em que sentido? No Brasil tem a lei que diz que você pode trabalhar 80% e preservar os outros 20, mas para Reverendo Moon, você pode proteger 80%, ou seja, não tocar, não remover, não desmatar e trabalhar 20% para preservar o meio ambiente. [...] Mas o ponto focal dele era o agrotóxico nas lavouras e as outras é as queimadas, o fogo vai queimar árvore, mas na verdade, o tanto de animais e espécies que vão desaparecer com o tempo por conta das queimadas, protegendo os rios pode-se criar peixes, pode-se ter o alimento, pode-se ter a fauna e a flora preservadas, isso era o básico... Na visão dele. (Grifos nossos)²⁸⁰

A fala de Peter Paulo sugere que, com a chegada do Reverendo Moon na região de Salobra, teve início um processo de transformação da região que influenciou diretamente na ocupação daquele território, além de incitar medidas protecionistas ao meio ambiente.²⁸¹

Ao relatar algumas experiências da Igreja da Unificação no povoado e a sua relação com um dos seus principais líderes espirituais, Peter Paulo agrega também narrativas à mitologia de fundação do local:

[...] aqui no Salobra tem um portal que liga o mundo espiritual ao mundo físico nessa região, do Salobra, inclusive o rio Salobra, Salobrinha, por isso o Reverendo Moon veio aqui, porque para nós ele é o Messias e então o Messias ele tem que visitar esses lugares aonde tem essas conexões. Porque quando ele estava em Jardim [município próximo], ele ouviu falar “Salobra” e “Salobra” em coreano é... significa “Sarobrá”, traduzindo... “Salve-me se puder” ou “Ressuscite-me²⁸² se puder”, então para ele... esse tipo de som, era como se alguém do mundo... que está no mundo... No Inferno, está pedindo ajuda, então ele falou vai e descobre onde é esse lugar.[...] o reverendo falava: “muitos ainda não sabem, mas futuramente pessoas do mundo todo vão passar por aqui e isso é uma lei, é hiperativo” [...] Para nos já se tornou um local histórico, foi onde o Reverendo Moon passou, a gente quer fazer um museu aqui em Salobra.(Grifos nossos)²⁸³

Observe que Peter Paulo atribuiu valores simbólicos à Salobra ao justificar que a presença do Reverendo Moon e a instalação da Igreja da Unificação foram importantes para construir a mitologia desse local, ao mesmo tempo em que ele afirma que foi o próprio líder religioso quem atribuiu esses sentidos a partir de significados espirituais dados àquela região.

Assim, podemos observar na conformação espacial do povoado e seus principais locais que apresentam algum significado para os salobrenses.

Mapa 7 Povoado de Salobra Legenda: 01 – Acesso pela rodovia / 02 – Principal concentração de edificações ribeirinhas / 03 – Complexo ferroviário desativado / 04 – Ponte ferroviária sobre o rio Miranda / 05 – principal núcleo urbano do povoado / 06 – Conjunto de edificações pertencentes a Igreja da Unificação..

²⁸⁰ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁸¹ Vale lembrar que foi criada em outubro de 2002 uma CPI para investigar os empreendimentos do Reverendo Moon em Mato Grosso do Sul, a Igreja da Unificação também foi acusada de cometer infrações ambientais no Estado e realizar lavagem de dinheiro com as propriedades. Fonte: < <http://www.al.ms.gov.br/Default.aspx?tabid=256> > Acesso em mar. de 2017.

²⁸² Informação de tradução não confirmada.

²⁸³ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.



Fonte: Elaborado pelo autor sobre base do Google Earth (2017)

Caminhando pelo povoado, nos deparamos com vias públicas largas (aproximadamente uns 10 m) sem asfalto e sem marcação de calçadas. De modo geral seus lotes possuem uma frente extensa e são profundos, todos muito bem arborizados com árvores frutíferas típicas do cerrado. As propriedades são demarcadas por estacamentos de madeira com tela metálica ou arame farpado, proporcionando boa permeabilidade visual e uma leitura do conjunto como se fossem pequenas chácaras. (Fig. 98 e 99).

Figura 98 Casas de alvenaria de tijolos com tipologia avarandada e quintal

Figura 99 Arruamento típico em Salobra



Fonte: Foto do autor (2016)

Existe um conflito que inicialmente foi estabelecido por alguns moradores a quem tive acesso: eles alegam que as margens do Miranda representam o “lugar dos pescadores²⁸⁴”, onde

²⁸⁴ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

eles podem desempenhar suas atividades cotidianas. Por isso eles entendem como ameaça aquela ocupação turística que vem acontecendo naquele espaço, transformando antigas casas de moradores em pousadas para pescadores e outros visitantes (Fig. 100), como explica Teresa Tânia²⁸⁵, salobrense:

Eu quero te mostrar uma casa de ribeirão de verdade, algumas delas estão lá na margem do salobrinha ou do Miranda, mas só as mais simples, as grandonas, mais chiques são tudo hotel, os turistas são bons, mas turista de verdade é aquele que vem, conhece e vai embora.... Os que ficam, tiram os pescadores das margens e criam hotel, constroem casa. Aqui é parte boa, parte nobre, mas hoje em dia tem ribeirão morando em casa parecida, de tijolo, nem nas margens do rio, nem aqui no centro, fica no meio termo.(Grifo nosso)²⁸⁶

Figura 100 Pousadas para turistas, "estilo ribeirão"



Fonte: Foto do autor (2016)

Suas ponderações sobre o conceito de uma “casa de ribeirão de verdade” apontam para questões sobre como os impactos do turismo (sem regulamentação ou controle) nesses lugarejos podem ser prejudiciais para as pessoas que ali vivem e como um exemplar de arquitetura associada a uma comunidade local pode ser transformada em uma simples alegoria (Fig. 101 e 102).

Figura 101 Casa típica de ribeirão, segundo Teresa Tânia

Figura 102 Pescadores às margens do Miranda

²⁸⁵ Não confundir com nossa outra interlocutora, também salobrense: Dona Teresa.

²⁸⁶ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.



Fonte: Foto do autor (2016)

É no próprio quintal dessas casas que os ribeirinhos trabalham e cozinham para os seus familiares e amigos, muitas delas estão localizadas a poucos metros do rio. Nesses espaços fica a cozinha, formada basicamente por uma bancada de madeira para limpeza e corte do peixe, um fogão a lenha (algumas casas possuem uma grelha montada sobre tijolos e carvão) e cadeiras ou uma pequena mesa para refeições e conversas (Fig. 103). Teresa Tânia me contou que ali mesmo é separado o que será comercializado e o que será consumido pelo pescador e sua família.

Esse tipo de local ilustra o pensamento de Tuan (2013) de que podemos pensar Lugar como algo cotidiano, dentro do sentido de lar. Um espaço doméstico como a casa e o quintal de pescador refletem isso, pois ali estão os objetos e funções que são familiares para aquele grupo e sua importância se dá não pela materialidade apenas, mas pelo conjunto de elementos que compõem aquele “cenário”.

Figura 103 Cozinha de pescador

Fonte: Foto do autor (2016)

A pesca, em outro contexto cultural, foi descrita por Smith (2006) como uma “atividade multicamada”²⁸⁷, proporcionando uma reflexão sobre como a vida cotidiana se relaciona com o trabalho de um pescador, representando suas memórias e identificações com o local e levantando uma questão interessante pela autora: “Visitar o patrimônio seria uma simples experiência turística, como afirmam algumas literaturas sobre o tema ou existem outros processos sociais e culturais variados e nuançados acionados aí?”²⁸⁸ (SMITH, 2006, p. 20).

O conjunto ferroviário e urbano em Salobra, por sua vez, é formado por edifícios operacionais da extinta EFNOB, como escola, caixa d’água, vila ferroviária e a referida ponte metálica. O pequeno núcleo de ocupação seguiu um zoneamento formado por edificações que atendiam aos usos destinados às habitações unifamiliares, ao lazer, ao trabalho e à circulação de pessoas e trens. Segundo Arruda (2009), sua estação era classificada como rural pela E.F e foi inaugurada em dezembro de 1912, junto com as estações de Bodoquena e Guaicurus.

Destacamos uma peculiaridade quanto ao local, pois, por ser uma esplanada em trecho rural, existia sempre a demanda por economizar com a construção de novos edifícios. Por isso, a própria estação era a casa do agente local, como também poderia se destinar aos técnicos responsáveis. Isso acontece porque, segundo Finger (2013) as companhias só construía vilas com uma melhor infraestrutura urbana em locais de maior importância para o funcionamento das linhas, como entroncamentos e pontos finais.

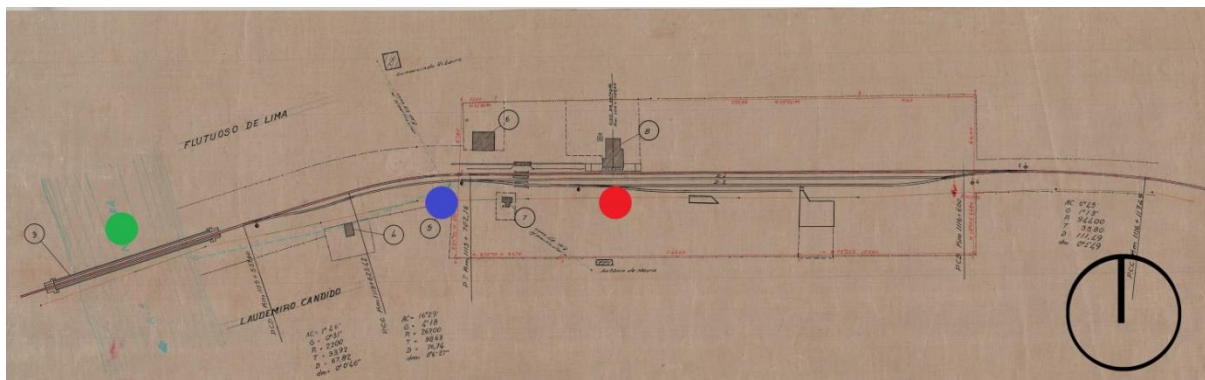
Chama atenção que dos 11 bens inscritos na LPCF do estado, nenhum se encontra no povoado de Salobra. Ao analisarmos a planta da esplanada ferroviária do povoado que foi levantada e desenhada por W. N. Bittencourt em 1965 (Fig. 104) notamos que se trata de uma estrutura parecida com aquela vista em Miranda, no entanto, com menos informações.

O Centro de Documentação da RFFSA vinculado ao *Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)* nos informou que boa parte das peças gráficas dessa linha não foram localizadas, o que dificultou a identificação de cada equipamento em planta, salvo aqueles que estão mais claros no desenho, como a estação ferroviária, a ponte metálica sobre o rio Miranda e a caixa d’água (reservatório elevado).

²⁸⁷O conceito foi apresentado por Laurajane Smith (2006) e trata da ideia de um patrimônio que apresenta um desempenho de múltiplas camadas, o que incluiria as ações turísticas e contemplativas das visitas, a sua gestão e interpretação ou de conservação -, que acaba incorporando atos de lembranças e homenagens ao negociar e construir um senso de lugar, pertença e de entendimento sobre o presente.

²⁸⁸ Is heritage visiting simply a middle class leisure or touristic pursuit, as some sections of the heritage literature assert, or are there more varied and nuanced social and cultural processes at work?

Figura 104 Planta da esplanada de Salobra – sem escala | Legenda: estação de Salobra (vermelho); Caixa d’água (azul); Ponte metálica sobre o rio Miranda (verde)



Fonte: Elaborado pelo autor (2017) a partir de base original de W. N. Bittencourt (1965) disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

A estação segue os padrões construtivos da EFNOB para essa tipologia, com cinta de concreto e alvenaria de tijolos cerâmicos, com estrutura formada por tesouras de madeira e recobrimento com telhas do tipo francesas. Apesar de também ser uma tipologia de “estação lateral”, sua planta não se resume à forma retangular, expandindo-se na parte posterior onde se concentram os usos da casa do agente.

Logo, podemos classificar o programa de necessidades da estação em dois segmentos: um de uso coletivo, concentrado no volume retangular paralelo aos 34,40 m da plataforma de embarque, onde temos um espaço para armazém de cargas com duas saídas, uma frontal e uma lateral, e a agência do telégrafo – com uma pequena portinhola na porta principal para facilitar o atendimento ao público. (Fig. 105, 106, 107, 108 e 109)

Ao analisarmos a planta da estação ferroviária (Fig. 110) podemos notar que o outro segmento era destinado ao uso privativo do chamado agente de estação e/ou outro funcionário da EFNOB que exercia algum cargo de chefia, organizado em três quartos, duas salas (sendo uma para visitas) ambas com uma varanda lateral, uma cozinha e um sanitário.

Figura 105 Vista da caixa d'água (alto à dir. na foto) da esplanada de Salobra a partir da plataforma da estação ferroviária



Fonte: Carlos Silva Mattos (1931). Acervo familiar.

Figura 106 Vista da estação a partir da plataforma

Figura 107 Detalhe de portinhola do telégrafo



Fonte: Foto do autor (2016)

Atualmente o prédio não apresenta grandes estilismos em sua fisionomia, mantém as superfícies com tijolos aparentes, portas de madeira com almofadas, tesouras também de madeira formando um beiral sobre a plataforma; e a única utilização de material de acabamento se deu nas molduras superiores de argamassa branca sobre os vãos. (Fig. 108 e 109)

Figura 108 Vista do acesso lateral do armazém da estação e das molduras de argamassa branca

Figura 109 Detalhe dos tijolos aparentes da estação e das tesouras de madeira da cobertura da plataforma



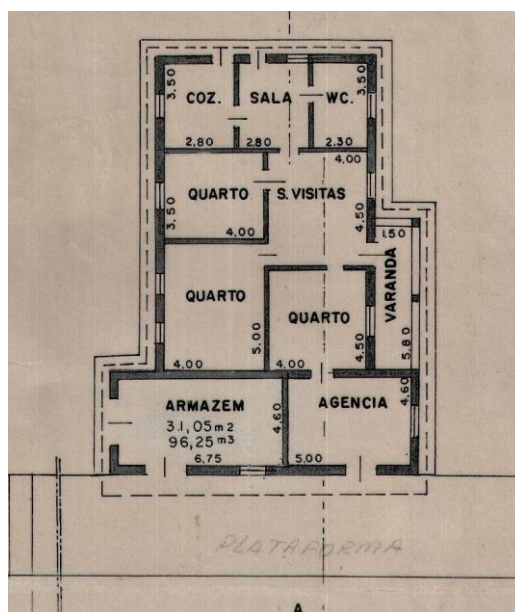
Fonte: Foto do autor (2016)

Diferente do que o desenho da fachada atribuído à estação de Salobra erigida em 1912 apresenta (Fig. 111), a construção não possui atualmente uma faixa de argamassa na parte superior da alvenaria em contraponto a um acabamento liso na parte superior, muito menos o corpo saliente central no telhado que dá aspectos de chalé ao edifício.

Ao compararmos com uma fotografia histórica de 1940 (Fig. 112) vemos que a estação possuía revestimento em argamassa e pintura branca, além de ornamentos como cornija na parte superior e um óculo próximo à cumeeira do telhado, o que nos confirma que ela passou por uma grande intervenção (ou reconstrução), mas infelizmente não foram encontrados registros sobre essa interferência.

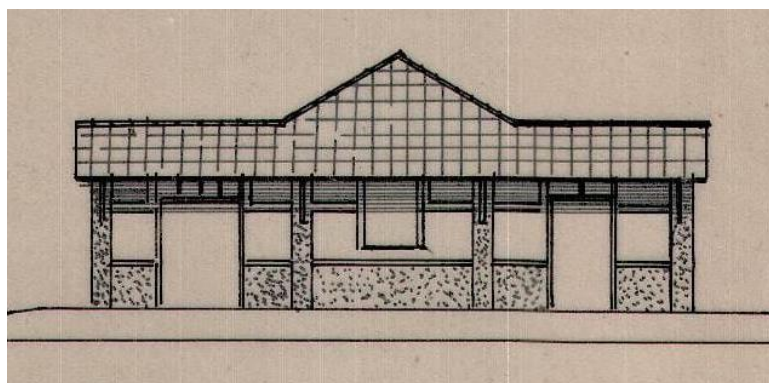
Contudo, sabemos pela data do levantamento de W. N. Bittencourt que essa conformação ainda se manteve até meados dos anos 1960. Ao analisarmos, porém, outra rara fotografia de José H. Bellorio (Fig. 113). Percebemos que nessa ocasião já existia algo próximo ao acabamento atual (tijolos aparentes, molduras de argamassa branca, ausência do óculo na fachada lateral), o que nos garante que a obra que alterou a fisionomia da estação de Salobra se deu entre os anos de 1965 e 1976.

Figura 110 Planta da estação de Salobra



Fonte: Reprodução da base original de W. N. Bittencourt(1965) disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

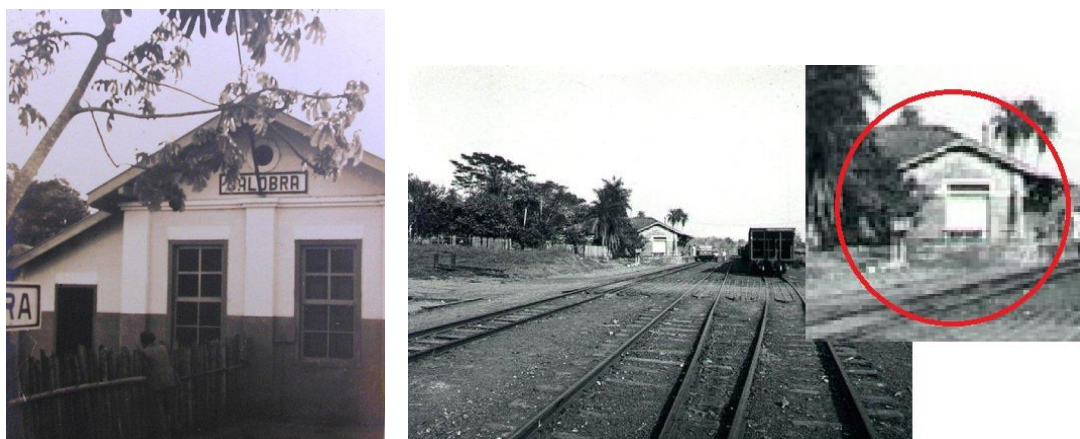
Figura 111 Fachada da estação de Salobra



Fonte: Reprodução da base original de W. N. Bittencourt (1965) disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Figura 112 Estação de Salobra antes da reforma

Figura 113 Estação de Salobra após a reforma, anos 1970



Fonte: Sem autor (1940) Disponível em: Site Estações Ferroviárias (2018) / Modificado pelo autor (2018) a partir de José H. Bellorio (1976) Disponível em: Site Estações Ferroviárias (2018)

A hipótese de que a estação de Salobra passou por alguma grande obra ou reconstrução entre os anos de 1965 e 1976 pode ser endossada ao analisarmos também duas outras imagens históricas atribuídas a sua esplanada dos anos 1930, as figuras 114 e 115 nos mostram que o edifício já apresentava as características vistas na fotografia de 1940, como a alvenaria externa da fachada revestida com argamassa branca, a presença de molduras nas quinas da estação e o característico óculo no frontão da lateral, além da cobertura que apresentava uma inclinação do telhado mais acentuada em relação ao que temos atualmente.

Figura 114 Esplanada de Salobra em obras



Fonte: Carlos Silva Mattos (1931) Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

Figura 115 Vista da plataforma de embarque da estação de Salobra



Fonte: Sem autor (1930) Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

A antiga estação de Salobra encontra-se atualmente lacrada e sem uso; Dona Teresa²⁸⁹ narrou um cenário triste sobre aquele edifício: “A estação mesmo já acabou tudo, não tem mais trem que corre ali, só de vez em quando aqueles que carregam minério, aqueles trens lá, até isso parece que já acabou, não se escuta mais tanto”²⁹⁰.

É interessante como ela reconhece o significado sonoro que o trem representa para um Lugar, que dialoga com o chamado “valor estético” visto na *Practice Note* da *Carta de Burra*, em que se afirma que devemos considerar fenomenologicamente a experiência sensorial e perceptiva de um lugar, incluindo também seus cheiros e outros fatores de “[...] impacto, sentimentos e atitudes humanas” (ICOMOS, 2013, p. 3).

Outra percepção da salobrense se refere ao sentimento de tristeza que ela compartilha quanto ao estado de abandono da esplanada ferroviária e de como ela associa o funcionamento da linha (uso) com a manutenção do espaço:

Dá uma tristeza, né, porque ali agora está tudo sujo, tudo cheio de mato, antigamente não era assim não, era tudo varrido, limpinho, varrido.... Qualquer papel que a turma jogava ali o homem que limpava, que era o portador, que a gente falava antigamente, o manobrista, ele roçava, a esplanada era um tapete assim. Agora está tudo sujo. Tinha que ter qualquer ação ali para movimentar aquilo ali, agora virou turismo [turismo de pesca] que tomou conta²⁹¹.

Outras edificações dessa área, como oficinas, escritórios e vila dos ferroviários vêm sendo utilizadas como moradia. Apesar da nítida falta de manutenção e do seu abandono, essas arquiteturas dos remanescentes da EFNOB apresentam pouca ou nenhuma mutilação ou descaracterização de elementos decorativos ou estruturais. O que se torna motivador para um eventual trabalho de restauro que objetivasse recuperar essa espacialidade que ainda mantém seus principais antigos edifícios operacionais e suas casas. (Fig. 116 e 117)

²⁸⁹ Não confundir com nossa outra interlocutora, também salobrense: Teresa Tânia.

²⁹⁰ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁹¹ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 116 Antigo escritório regional da EFNOB

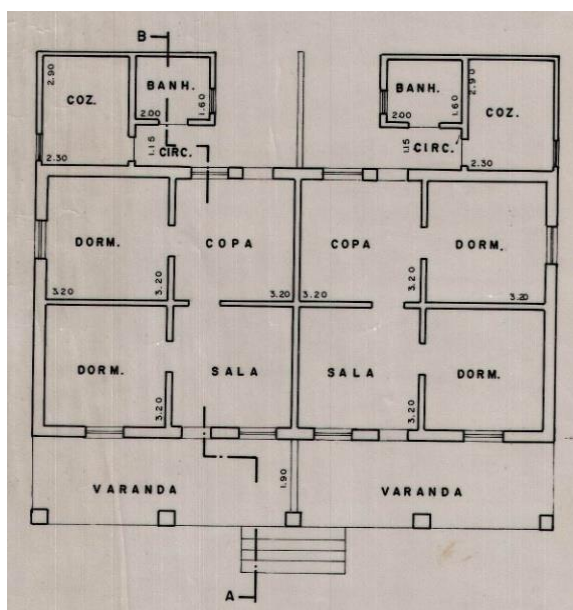
Figura 117 Caixa d'água da EFNOB



Fonte: Foto do autor (2016)

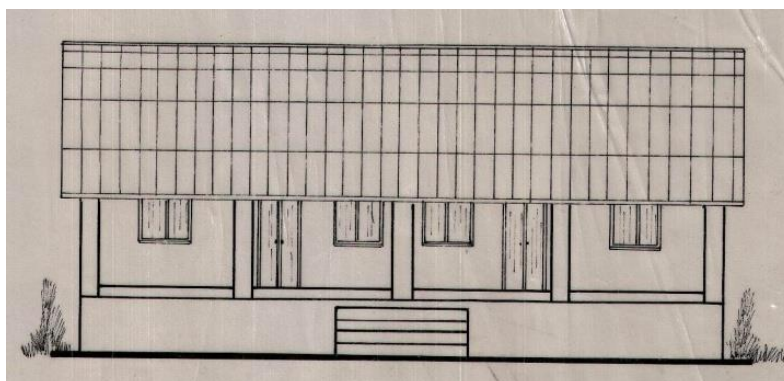
As casas de pessoal em Salobra são em sua maioria do tipo geminadas, apresentam uma fundação em concreto mais elevada que as demais, o que se justifica por ser uma área que sempre sofreu com alagamentos constantes. Seguem o programa de necessidades básico, com sala, copa, dois dormitórios e cozinha e banheiro, esses dois últimos curiosamente parecem dialogar com o estilo de uso e cotidiano refletido na arquitetura das casas de pescadores, pois apresentam essas áreas de serviços junto ao quintal. (Fig. 118, 119 e 120)

Figura 118 Planta unidade habitacional de Salobra



Fonte: J. Vendramini (1993) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Figura 119 Fachada unidade habitacional de Salobra



Fonte: J. Vendramini (1993) Reprodução da base original disponível no Centro de Documentação da RFFSA / Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)

Figura 120 Vista de unidade habitacional de Salobra



Fonte: Foto do autor (2016)

Sobre as narrativas de construção da EFNOB em Salobra, eu perguntei a Peter Paulo o que ele sabia sobre a formação do povoado. Antes que ele pudesse me responder fomos surpreendidos oportunamente pelo apito do trem de cargas da ALL que trafegava por ali naquele momento:

[...] basicamente é isso aí que a gente está escutando agora né? O trem né... Até um tempo atrás, aqui mesmo, estava cavucando aqui e achou garrafas... Até foi quebrado, achou um metro de fundura com garrafas enterradas. Mas da onde isso aqui apareceu? Garrafas de vidro, então eu fiquei impressionado... Aqui a atrás, eles acham que é por causa de estação quando estavam construindo, eles fizeram barracas, muita coisa veio de fora... Eu preciso estudar um pouco mais sobre essa parte, da formação aqui do Salobra.²⁹²

Note-se que ele se mostrou sensível em relação aos elementos da cultura material como contributos de um estudo que possa aprofundar os conhecimentos históricos sobre o

²⁹² Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

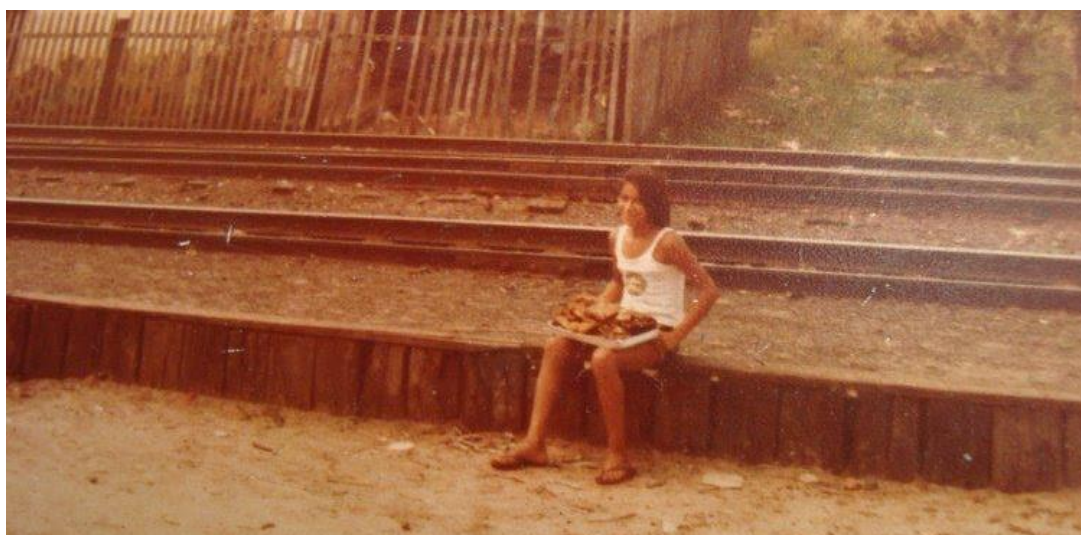
povoado, reconhecendo o trem como um importante símbolo desse processo. Voltei a questioná-lo para saber qual era a importância da E.F para ele.

[...] eu viajei de trem [de passageiro], eu andava, a primeira vez que eu vim aqui eu vim pelo trem, então não existia Salobra (sem o trem), não sei também... Por isso que eu falo, têm que buscar mais, às vezes a gente olha só o rio, as pessoas vem aqui pelo rio, pelo peixe, mas pra mim o rio tem em qualquer lugar, o Salobrinha já não tem em qualquer lugar, a região ali já não tem em qualquer lugar, o rio Miranda ele já vem lá de cima ele já passa e vai embora, mas o Salobrinha já é característico. [...] o trem que deu acesso para essas pessoas conhecerem o Pantanal de uma forma mais sensível, por assim dizer, o trem já era mais devagar, você sentia o Pantanal, parava em cada lugar, eu vendia peixe no trem, então... Na verdade quem viveu aquela época sonha com isso, que o trem de passageiro volte nessa região.²⁹³

Assim como todo Sul-Mato-Grossense, ele também assume seu fascínio pela ferrovia por ser um ex-passageiro regular e reconhece que a EFNOB, ao lado de outras manifestações locais, qualificou Salobra como um local de muito significado, além de reafirmar os valores contemplativos do trem e sua relação com a paisagem pantaneira.

Inquieta, a sua amiga e antiga vizinha²⁹⁴ Teresa Tânia, que acompanhava a entrevista em silêncio até aquele momento, resolveu se manifestar e também respondeu minha pergunta alegando que, para ela, a maior importância do trem na região de Salobra era referente ao aspecto financeiro, uma vez que sempre que o trem chegava na estação, os moradores – principalmente as crianças - embarcavam para vender frutas, doces e peixe frito aos passageiros e afirma: “[...] toda criança tinha dinheiro, criança de 9, 10 anos que alcançava a janela do trem tinha dinheiro. Porque nós trabalhávamos”²⁹⁵. (Fig. 121)

Figura 121 Teresa Tânia esperando o trem de passageiro chegar com seu peixe frito



Fonte: Acervo familiar Teresa Tânia. (1970)

²⁹³ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁹⁴ Atualmente a Teresa Tânia mora e trabalha na cidade de Miranda.

²⁹⁵ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

A atividade de comercialização de alimentos (como o peixe frito do exemplo) para os passageiros do trem parece ter sido uma das principais atividades econômicas do local, pois também fez parte da vida da Dona Teresa e de sua mãe, como ela descreveu:

A verdade é que Salobra foi tudo criado com esse trem de passageiro, com venda de peixe, fritavam peixe. Minha mãe mesmo vendeu muitos anos. Piranha frita, tudo quanto era peixe, até aquele Dourado Cachorro que eles falam, eles compravam por que ele tem muita espinha, mas tirava assim aquele filé e cortavam aquelas postas grandes e ficavam aquelas espinhas desse tamanho, agora se retalhassem não tinha jeito, virava um pinheiro danado que ninguém comia²⁹⁶.

E ela continuou, mesmo quando eu lhe fiz a mesma pergunta dada a Peter Paulo e Teresa Tânia, sobre a importância da E.F ela insistiu no tema da subsistência e foi ainda mais específica ao associar o encerramento do tráfego de passageiros com a estagnação econômica do povoado e como isso afetou de modo geral todos os ribeirinhos:

É um progresso né, ai quando acabou a ferrovia acabou tudo, não tem mais nada, acabou Salobra, antigamente era movimentado, até comércio que tinha lá os pessoal descia do trem e ia ali comprar, era pertinho, Antonio trabalhou bastante tempo lá, trinta e poucos anos trabalhou lá, assim com comércio, até nós fecharmos tudo, não dá mais nada. Com a desativação da linha gerou um problema econômico para todo mundo, porque os pessoal ribeirinho viviam de vender aqueles peixes, né? Eles fritavam, vendiam e o pessoal comprava, era bem feitinho, era muito comprado, pessoal já chegava ali para comprar mesmo²⁹⁷.

E quando eu lhe perguntei o que ela identificava como um possível patrimônio no povoado ela foi enfática: “De Salobra até que não restou muita coisa, só a ferrovia!”²⁹⁸. Dona Teresa também se recordou da infância de sua amiga Teresa Tânia naquele local: “Você estudou aqui, viveu aqui, andava aqui na beira do rio lá descalça, ela pequenininha andava naquela beira de rio descalça, a gente tava pescando e ela dizia: ‘Oi Dona Teresa!’, andando na beira do rio”²⁹⁹. É interessante observar como sempre associam as lembranças a alguns locais e práticas tão específicas, nesse caso o rio e a pesca.

Perguntei para Teresa Tânia e Peter Paulo o que a desativação da E.F para o transporte de passageiros significou em suas vidas.

Teresa Tânia – Foi a morte.

Peter Paulo – porque acabou mesmo, isso no meu ponto de vista prejudicou um pouco, um pouco não... Muito, a característica do Salobra, porque era estação Salobrae virou Povoado de Salobra, mas na verdade girou em torno de Salobra, tem nome hotel fazenda Salobra, tem rio Salobra, tem estação Salobra, tem ponte do rio Salobra, então, mas na verdade diversificou, sem unificar... Meio que esparramou, então, as pessoas que vem pra cá eles querem rio, quer pescar, isso daí se voltasse o trem, se voltasse o trem, seria um presente não só para as pessoas que viveram

²⁹⁶ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁹⁷ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁹⁸ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

²⁹⁹ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

naquele tempo, mas para as gerações futuras. Isso prejudicou e muito, foi um baque muito grande.³⁰⁰

Notamos um ar de ressentimento na fala deles, em que associam a figura do trem como um articulador de intercâmbio cultural para o local. Além dos fatores econômicos já mencionados, trata-se de um comentário recorrente em pequenas cidades e povoados por onde o trem passava no estado de Mato Grosso do Sul, especialmente aqueles que praticamente foram criados graças ao trem: como sua gradativa extinção acabou dissipando a dinâmica e os fluxos dos antigos viajantes, limitando o acesso até aqueles pontos atendidos apenas pela rodovia.

É interessante que Peter Paulo destaque que, com o encerramento das operações da estação, o povoado adquiriu outro significado, pois isso é parte daquilo que Tuan (2013) afirma sobre como uma determinada construção pode contribuir para criar uma sensação de Lugar através da sua presença física, de forma que aquele objeto “invasor” conseguiria produzir o seu próprio sentido para existir através da sua aceitação pelo grupo.

O mesmo pode ser dito referente a outro importante elemento da esplanada ferroviária de Salobra, a obra de arte metálica construída nos anos 1930, com seus 100 m de vão e 12,45 m de altura sobre as águas do Miranda. Peter Paulo resolveu expressar o seu sentimento pela ponte:

A ponte no meu ver, isso é uma opinião minha, é pouco visitada, mas para mim aquela ponte tem mais história do que a torre lá em cima [referindo-se ao Mirante], mas vai mais gente naquela torre no que na ponte, porque não tem um incentivo, não é divulgado... Pra mim ali [na ponte] tem história, o próprio fato da construção de... Acesso... Da onde veio este metal, como foi construído, não tem um parafuso naquela ponte, é só rebite (Fig. 145), como construiu naquela época, como fizeram essa tecnologia de ser reto, se você olhar não vai achar defeito ali, e o metal? Quanto tempo aquilo permanece, então, pra mim ali tem mais história, então quando eu vou lá eu sinto o espírito das pessoas que trabalharam ali. Porque muita gente só olha com o olho físico, mas tem que olhar com o olho espiritual também né? as pessoas que trabalharam, de onde veio este metal, como foi construído, talvez quantas pessoas morreram ali... Buscar isso daí, essa história, essa essência. Eu já falei outra vez que quando minhas filhas se tornarem cantoras eu quero que elas façam um clipe ali em cima daquela ponte ali, pra vender a imagem de Salobra, Salobra precisa de uma identidade.³⁰¹

³⁰⁰ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

³⁰¹ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

Figura 122 Detalhe de rebites na ponte sobre o rio Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

Ele atribuiu valores históricos ao objeto (ponte) por duas perspectivas interessantes: o caráter da tecnologia ferroviária e todos os pormenores de sua engenharia; e entendendo-a como parte daquilo que Norberg-Schulz (1968, 2008) chama de *Genius Loci*, por meio do qual se atribui uma representação simbólica de espiritualidade a um Lugar tridimensionalmente construído. Também entende que foram os próprios salobrenses, ferroviários, passageiros, pescadores e visitantes que atribuíram, no decorrer da sua vivência e uso, tais significados para locais como a ponte após a desativação da E.F.

Construída em aço, a ponte apresenta uma estrutura treliçada, estável e elegante sobre o rio (Fig. 23). Em ambos os acessos ela possui um frontão em ferro fundido com a epígrafe da EFNOB (Noroeste do Brasil), seguido pelo ano de sua inauguração - 1931 (Fig. 124).

Figura 123 Entrada e perspectiva da ponte sobre o rio Miranda

Figura 124 Epígrafe da EFNOB no frontão da ponte sobre o rio Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

Enquanto conversava com Dona Teresa sobre a ponte, ela me apresentou outro vizinho, o também salobrense Cícero. Ambos ouviram partes da conversa que eu tive com Peter Paulo sobre a ponte do Miranda e falaram um pouco sobre o que pensam quanto à conservação daquela construção.

Cícero (C): O Paulo [Peter] falou para tirar a ponte e levar para pintar. Mas como vai tirar essa ponte?

Dona Teresa (DT): Vai levar para onde?

C: Levar pra o Reverendo para pintar ela!

[risos]

C: Por que não pode pintar em cima do rio, pois senão cai tinta na água e o Meio Ambiente pega.

DT: Aquela ponte lá ela é móvel, né? Quando o trem passa ela move tudinho. Ela é solta, sei lá...

C: Acho que ela tem aqueles pilares lá...

DT: Pois é, né, mas por causa que tem que ser assim, senão ela quebra né. O trem quebra ela.

C: Se vê, aquela feitura dela é de 1931.

DT: Ela é 10 anos mais velha do que eu!

C: Até hoje é a mesma pintura, parece que pintaram ontem.³⁰²

Entendemos as interpretações sobre aquele Lugar (ponte) por meio do senso de apropriação do cotidiano daquelas pessoas que já se acostumaram com aquele elemento estático. É curioso como existe inclusive essa hierarquia de valores em que os interlocutores apontaram o cuidado que deve haver com o rio ao se realizar uma hipotética manutenção daquele patrimônio local. Como se a ponte fosse o que Lynch (1997) chamou de um marco como elemento de destaque no espaço e que é importante simbolicamente devido ao seu contraste físico com o entorno natural em que se encontra.

As companhias ferroviárias se empenharam muito ao construírem suas obras de arte – especialmente as pontes -, pois elas eram indispensáveis em casos onde a geografia se mostrava como um obstáculo. Sendo muitas vezes elas que viabilizavam todo um traçado, o Decreto nº 5.349, de 18 de outubro de 1904, explicita bem esse cuidado:

Nas superestructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituídas por vigas metálicas, logo que o Governo exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado. Antes de entregues à circulação todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta desta, de carros de mercadorias quanto possível carregados. As despezas destas experiências correrão por conta das companhias. (D-NOB02, p. 24)

No entanto, assim como as estações de embarque e desembarque, as pontes também eram construídas inicialmente como “obras de arte provisórias” e a transposição de Salobra

³⁰² Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

foi durante muitos anos uma estrutura tosca de madeira, demandando por freqüentes ações de reparo e manutenção. Entre os anos de 1914 e 1915, as “[...] pontes do pantanal formado pelas águas do Miranda” (p. 17) tiveram suas vigas e dormentes substituídos, fazendo com que aquele trecho fosse considerado um dos melhores daquela seção. (RELATÓRIO, 1918)

As enchentes frequentes do Miranda tornavam necessários os serviços de reforço e limpeza do rio, que ficava obstruído pelo entulho. Essa operação se dava através da ponte provisória de madeira (Fig. 125), sendo feito um aumento de 5 m em 1930, pouco tempo antes da entrega da ponte definitiva, em aço. (RELATÓRIO, 1930)

Sobre a primeira ponte no rio Miranda, em Salobra (Fig. 126), Dona Teresa se lembra que era uma ponte baixa, “*Essa outra não dava para passar barco*”³⁰³. Segundo ela, apesar de ter sido demolida para dar lugar à suntuosa ponte metálica atual, os salobrenses já identificaram que existem vestígios dessa ponte primitiva submersos no rio: “*até hoje tem uns paus lá no fundo do rio, ainda até hoje tem viga, cada viga, aquela viga que era dessa largura assim.*”³⁰⁴

Figura 125 Enchente de janeiro, entulho sobre o rio Miranda em Salobra, destaque para a ponte metálica já instalada (acima, à esq.)

Figura 126 Ponte provisória (madeira) sobre o rio Miranda em Salobra



Fonte: Sem autor (s/d) / Sem autor (1933), Acervo do Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru. / Foto do autor (2016)

Partes da estrutura metálica que seria utilizada na construção da ponte sobre o rio Paraná foram descartadas por terem sido consideradas “[...] impróprias para essa travessa de

³⁰³ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

³⁰⁴ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

excepcional importância” (INTRODUÇÃO, 1922, p. 8), de forma que foram reaproveitadas na construção de outras das obras de arte da EFNOB em Mato Grosso do Sul³⁰⁵, como a ponte de Salobra:

Já foram reforçadas e montadas as pontes de Rio Pardo com 50 metros de vão, Antas, com 30 metros, Guariroba com 20 metros, córrego do Campo com 10 metros e Correntes com 70 metros, dividida em 2 vãos de 35 metros; estão em construção a de Aquidauana com 100 metros de vão e a da vasante seguinte a esse mesmo rio, com 30 metros, que serão inauguradas ainda no corrente ano; esta estudada a de Salobra também com 100 metros de vão, sobre o rio Miranda, e acham-se concluídos os projectos, feitos sempre com o aproveitamento da antiga ferragem, de duas pontes de 20 metros, tipo “pony truss” sendo uma para a travessia da lagoa existente à margem esquerda do rio Paraná [...] (D-NOB10, p. 8, Grifo nosso)

Matheus de Paula D'Almeida (2011) explica que a procedência do ferro que foi descartado e que acabou sendo utilizado na ponte sobre o rio Miranda era belga. Ele explica que as ferragens não foram utilizadas, pois o cálculo feito para o projeto original era “[...] defasado para possíveis mudanças de bitola, e carga dos trens-tipo” (D'ALMEIDA, 2013, p. 43):

“Sua estrutura é proveniente de um projeto anterior da ponte sobre o rio Paraná, o qual foi rejeitado e as peças em aço trazidas da Europa aguardaram uso em armazéns portuários da N.O.B., até serem empregadas na construção desta.” (D'ALMEIDA, 2011, p. 41)

A estrutura construída no povoado contou com as peças do vão central dessa outra ponte, ali foram feitos reforços estruturais, onde “[...] diagonaes simples [foram] substituídas por diagonaes duplas” (RELATÓRIO, 1930, p.13). Esses documentos são valiosas contribuições para destacarmos os pormenores das narrativas de construção, sendo possível constatar, por exemplo, que além das substituições mencionadas, também foram feitos reforços com chapas metálicas e substituição das diagonais por outras maiores.

Consta em um documento da EFNOB que no ano de 1924 já estavam sendo preparadas as peças metálicas que seriam utilizadas na ponte de Salobra, como informa esse trecho do D-NOB11: “Nos meses de janeiro, fevereiro e março foi effectuada a pintura das peças da antiga ponte do Paraná que serão aproveitadas para o estrado da ponte sobre o rio Salobra, a fim de sustar o avanço da ferrugem, à qual estão expostas (RELATÓRIO, 1924, n.p)”

³⁰⁵ É interessante observar que a EFNOB se orgulhava de utilizar as ferragens da ponte sobre o rio Paraná como um “estoque” de peças viabilizou a construção de inúmeras pontes e pequenas travessias no Estado, o que demonstra como sempre a preocupação em conter custos com as infinitas obras da ferrovia. As partes da antiga ponte do Paraná também foram aproveitadas na construção do antigo pontilhão do córrego Gerivá, com 17 metros, tendo sido executado pelas oficinas da 2ª Residência. (D-NOB11)

Até janeiro de 1925 a *Comissão de Obras da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* estava com recursos reduzidos por contas das obras recentes daquele período – referentes às pontes sobre os rios Aquidauana e Paraná -, porém, continuava com urgência o preparo de vigas metálicas para aquela obra de arte em Salobra, trecho que até aquele momento só contavam com pontes provisórias e de difícil manutenção. (RELATÓRIO, 1927)

Terminadas estas duas pontes mas importantes, cuidou logo esta directoria de activar a construcção da ponte de Salobra sobre o rio Miranda, de accordo com o projecto já aprovado por esse Ministério que tem em vista o aproveitamento da ferragem da antiga ponte do Paraná. Atacado esse serviço com urgência que se fazia necessária, tanto na parte da superstructure metálica como na de alvenaria, foi aproveitado o pessoal da turma de montagem da II Residência da Comissão de Obras. Os montantes inclinados da ponte e os respectivos contraventamentos já se acham promptos – reforçados e cravados. A provisória sobre o rio Miranda em Salobra também se acha concluída. (RELATÓRIO, 1927, p. 8)

Dessa forma, em 1929 teve início a construção da ponte, cujo advento da pré-fabricação metálica proporcionado pela industrialização e principalmente pelo transporte ferroviário viabilizou a chegada daquela estrutura ao coração do Pantanal. Naquele ano as peças já estavam prontas para viajarem, como se lê no relatório apresentado pelo engenheiro Mauricio Murgel Dutra, o então diretor da EFNOB naquela época:

A estrutura metálica destinada à ponte sobre o rio Miranda em Salobra, acha-se completamente engradada, reforçada e cravada, nos estaleiros de Três Lagoas, faltando apenas para a sua conclusão definitiva a adaptação dos goussets das extremidades da viga, os quaes serão collocados tão logo a Comissão os receba. São chapas de tamanhos excepcionais: 3,00 x 3,00. (RELATÓRIO, 1929, n.p)

O mesmo documento faz contribuições valiosas sobre o processo construtivo nos canteiros de obras ferroviários, onde vemos que, enquanto essas estruturas metálicas poderiam ser preparadas em outro local (as oficinas) e depois transportadas e montadas em seus destinos finais, as fundações e outros elementos em concreto armado seguiam sendo preparadas *in loco*:

Já se acha concluído o encontro da margem esquerda, feito de concreto 1,5:3:6. As almofadas e outras saliências que eram para ser feitas no mesmo, de acordo com o projecto, foram moldadas pela própria forma, ficando este serviço perfeito. Falta o revestimento. A fundação do encontro da margem direita achava-se em vias de conclusão ao terminar o anno de 1929. (RELATÓRIO, 1929, n.p)

No ano de 1930³⁰⁶ ficou marcado o início e a conclusão do encontro da margem direita. Contou com uma equipe formada pelo pessoal que trabalhou na montagem da ponte

³⁰⁶De acordo com informações contidas no D-NOB15, dentre os serviços realizados em Salobra no ano de 1930, constam também uma limpeza do rio Miranda e um arranchamento para empregados. No mesmo ano em Miranda, consta-se que foram realizadas “reparações de maior vulto” na estação ferroviária, nas casas nº 06, 28 e 29 e na casa do agente, sem maiores detalhes.

sobre o rio Paraná, em Três Lagoas (RELATÓRIO, 1930) sendo finalizada com a realização de escavação para sua fundação, descrito como “[...] assentamento de diversos cavalletes na provisória da linha em tráfego, na cravação de 124 estacas de concreto armado, na construção do radier de concreto armado”. Esses pormenores técnicos contribuem com o histórico do bem, pois fazem parte da sua história, endossando seus valores tecnológicos. (RELATÓRIO, 1930, p. 14)

Essas informações coincidem com o relato de Dona Teresa: segundo ela, sua mãe se lembrava da construção da ponte: “[...] *Foi esse pessoal que vieram construir lá de Três Lagoas*”³⁰⁷, ela ainda descreveu que seus familiares se apropriavam da ponte de um modo bem particular:

[...] disse que eles estavam pescando, porque meu avô era pescador também, com a minha vó, então eles vinham, assim como o pessoal saía para fazer peixe seco, ficava lá na barraca, lá para baixo, mesma coisa eles vinham ali na ponte para pescar, meu avô e minha avó e minha mãe, minha mãe tinha 7 anos.³⁰⁸

Vale mencionar que em 1931 as obras na ponte ainda seguiam, foram descritas como “[...] de relevância os serviços feitos na ponte de Salobra uma das mais importantes existentes na linha que atravessa a região matogrossense” (Grifo nosso). (RELATÓRIO, 1931, p. 80)

A ponte de Salobra é uma nítida representação de um elemento construído pelo homem que parece se unir à natureza para criar não apenas um marco na paisagem, mas fazer parte dela. A estrutura pode ser facilmente vista a partir de grandes distâncias tanto por quem está em terra, quanto pelos barqueiros que ali navegam. (Fig. 127, 128, 129 e 130)

Figura 127 Vista da ponte a partir do Miranda



Fonte: Foto do autor (2016)

³⁰⁷ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

³⁰⁸ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

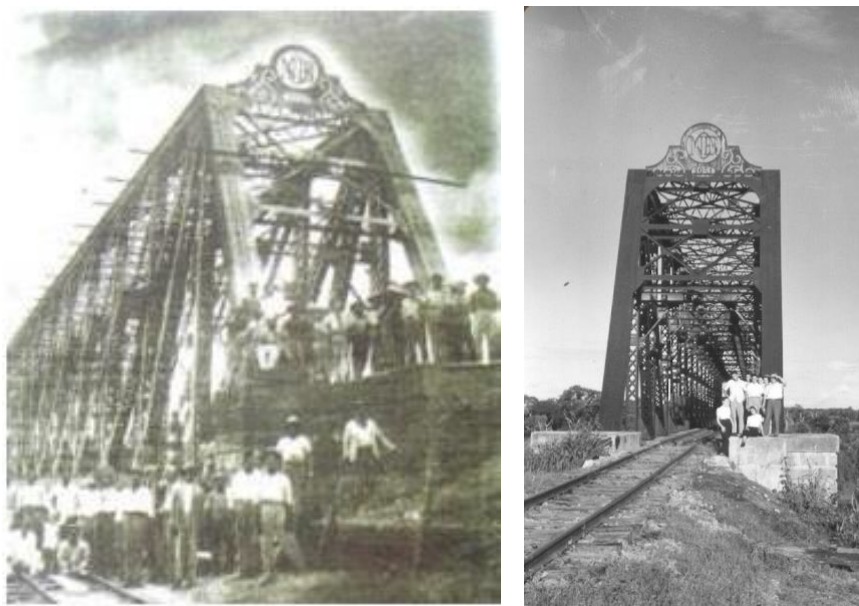
Figura 128 Acesso a ponte vindo da vila dos ferroviários



Fonte: Foto do autor (2016)

Figura 129 Trabalhadores posam com a ponte durante as obras

Figura 130 Trabalhadores posam com a ponte finalizada



Fonte: Sem autor (1930) / Carlos Silva Mattos (1931) Acervo SE/MS

De todos os interlocutores com quem conversei em Salobra, nenhum deixou de mencionar o caráter simbólico da ponte, valores que se relacionam com a sua importância tangível e o seu sentido de viabilidade para o trajeto ferroviário que a mesma representou para a EFNOB, especialmente durante a primeira metade do século XX. Em uma das últimas conversas que eu tive com Dona Teresa ela fez questão de afirmar que a ponte possui significado para o povoado, pois segundo ela:

[...] o pessoalzinho trabalhava ali, a economia já movimentava ali. E agora não tem mais ninguém, nem arrumar nada, você viu lá, o trem derrubou aquele pilar, foi parar lá embaixo [no rio], está lá até hoje e ninguém mexeu. Antigamente não, quando acontecia qualquer coisa, já a ferrovia [EFNOB] já arrumava né, punha gente para arrumar, tudo, agora não, estragou, fica lá. A ponte faz parte da paisagem, as pessoas usam para atravessar para o outro, o pessoal ali passa... E você sabe o que é que também passa ali? Os macacos passam na ponte para atravessar do outro lado, até onça já atravessou!³⁰⁹

Isso ilustra um “processo de simbolização” (NORBERG-SCHULZ, 2008) que enaltece aquele objeto construído pelo homem que foi inserido no espaço da natureza, criando correspondência com aquela paisagem contrastada por sua racionalidade construtiva. E mesmo após perder sua função original (passagem do trem) dando lugar ao tráfego de pessoas e animais, a ponte continua sendo funcional para aquele grupo.

Dialogando com o que temos em Salobra a partir de nossa leitura de Smith (2013), entendemos que a compreensão do Lugar deve ser parte do processo de patrimonialização, visto como valor e não como categoria, pois ele permite que o indivíduo viva e atue como parte do processo de atribuição de valores aos bens reconhecidos como patrimônio, permitindo que suas lembranças e dados pessoais contribuam com essa construção, pois é incabível – além de pouco eficiente e eficaz – que apenas agências culturais e o seu conhecido DAP assumam sozinhos essa responsabilidade.

³⁰⁹ Entrevista concedida ao autor em agosto de 2016.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De forma alguma quisemos esgotar o tema. Desejamos que o trabalho seja um impulso para novos estudos, seja complementando por novos interlocutores, narrativas ou dados ao trecho da EFNOB em Mato Grosso do Sul e suas marcas sobre os territórios e pessoas que ali habitam, que sejam agregados novos recortes, até porque muito foi deixado de fora pela impossibilidade de se abordarem certos temas que por si só merecem um estudo à parte; como a questão dos bens móveis ferroviários, classificados por Cavalcanti (2017) em três frentes de atuação: transferidos pela inventariança ao IPHAN; bens móveis não operacionais armazenados pela RFFSA e os acervos documentais.

É curioso pensarmos que as narrativas de patrimônio empregadas pelo IPHAN não abarcam uma política específica para o estudo do patrimônio industrial – considerando também a extensa herança ferroviária deixada³¹⁰ -, o que acabou resultando em decisões controversas nesse processo de “criação” desse novo patrimônio nacional.

Nossa pesquisa indica que o conceito de patrimonialização dos bens culturais ferroviários pela Lei 11.483/ 2007, tal qual a tentativa de se estabelecer uma discussão que ampliasse os sentidos do patrimônio cultural, ao incorporar termos como Memória Ferroviária e criando o instrumento da Valoração, necessita de reforços no sentido de que se aprimorem os critérios seletivos e os valores atribuídos, buscando considerar não apenas elementos de sua materialidade, ancianidade e historicidade, como também os sentidos simbólicos que significam esses espaços como Lugares.

Vimos, nesse sentido, que apesar da consolidação do termo, ao avaliarmos o caso em Mato Grosso do Sul, nenhum desses bens valorados explorou a referida memória, limitando a ação de valorar uma estação ferroviária - como a de Miranda -, unicamente como um gesto de viabilizar sua cessão ao estado para que o mesmo pudesse utilizá-la unicamente como um produto.

Destacamos também o fato de que, no processo de escolha dos bens que serão inventariados, o que ocorre na maioria das vezes é que apenas uma tipologia seja selecionada (estação ferroviária), ignorando completamente sua unidade como parte de um conjunto operacional, formado por oficinas, casas de chefias, obras de arte e afins, o que apenas

³¹⁰ Podemos citar, por exemplo, as centenas de estações e demais edifícios operacionais, sua respectiva mobília, equipamentos, maquinários, locomotivas e seus carros, documentação; Cavalcanti Neto (2012, p. 12) ainda faz uma observação quanto às referências de patrimônio imaterial, representado pelos “[...] costumes, tradições e outras influências trazidas pela ferrovia, e que hoje fazem parte do cotidiano de grande parte da população, direta ou indiretamente afetada pela presença da ferrovia”

enfraquece o propósito de um trabalho de salvaguarda da herança ferroviária, por resumir esses inventários a fragmentos desses espaços.

O conceito de Lugar poderia apoiar melhor o reconhecimento desses bens valorados, pois considera através do olhar fenomenológico uma série de leituras pertinentes aos espaços, como marcos visuais, sentimentos e lembranças inseridos naquela materialidade, em que a ação do homem se destacou por estar ali representado no ambiente natural, e que segundo a Carta de Burra (ICOMOS, 2013) representa a composição de um sítio.

Sob uma perspectiva do significado cultural, vemos que o conceito de Lugar se torna aplicável aos sítios ferroviários, oferecendo oportunidades quanto ao desenvolvimento dos seus valores estéticos, históricos, científicos, sociais e espirituais destacados na referida carta, e que muito bem representam as nuances de uma ferrovia e seus bens; permitindo reinterpretções e modificações, dentro de uma perspectiva que reconhece os seus agentes locais envolvidos e interessados nessas histórias, como parte essencial da sua preservação. O que, aliado ao DAP em qualquer uma das três esferas, possibilitaria ações de uma gestão compartilhada desses espaços.

Entendemos que um discurso autorizado não é necessariamente um problema para as práticas patrimoniais, ele funciona como uma forma possível de fabricar patrimônios com valores definidos, e que, segundo Smith (2006), servem para sustentar relações sociais, embasado principalmente na ideia de salvamento do passado para as gerações futuras.

O desacerto figura justamente na tentativa de se definir de maneira definitiva os detentores dessas memórias, histórias e patrimônios; como o que temos representado com o IPHAN, que atua na maioria das vezes como único interlocutor legítimo para definir patrimônio, o que, segundo Chuva (2012) acabou favorecendo a visão intelectual e técnica que dita há várias décadas o que pode ou não ser enquadrado na categoria de patrimônio cultural, por vezes, em detrimento ou mesmo oposição em relação à opinião e os desejos dos grupos, levando a um distanciamento das pessoas em relação aos bens culturais. Movimento que notamos, por exemplo, junto aos ex-trabalhadores da ferrovia, em suas narrações de vida e trabalho.

Consideramos que o Patrimônio Cultural Ferroviário ainda necessita de inventários e estudos mais aprofundados referentes aos aspectos tipológicos da sua arquitetura e demais equipamentos, como também sobre técnicas construtivas empregadas nas edificações, considerando que ainda se relaciona, muitas vezes a arquitetura do ferro à arquitetura ferroviária, quando na verdade boa parte desse tipo de construção no caso brasileiro empregou pouco ou quase nenhum material férreo, como nos lembra Finger (2013).

A arquitetura ferroviária no Brasil foi uma produção majoritariamente de tijolo e madeira, que adaptou técnicas vernáculas ao oneroso e complexo planejamento dos engenheiros ferroviários.

Também falta aos inventários dos bens ferroviários explorarem mais informações sobre o funcionamento operacional desses conjuntos, o homem por detrás da máquina, o que a carta de *Nizhny Tagil* (TICCIH, 2003, p. 5) chamou de “atividade produtiva do sítio”. Isso só pode ser obtido se o inventário for realizado em casos onde existe o seu funcionamento ativo ou que conte com narradores (ex-ferroviários) vivos dispostos a colaborar, o que só justifica ainda mais a importância da história oral nesses casos, e que poderia institucionalmente atribuir um novo sentido a Memória Ferroviária nos processos de Valoração, como narrativas, experiências e referências relacionadas às estradas de ferro.

Acontece que o instrumento dos inventários como uma importante etapa do processo de reconhecimento dos valores desses patrimônios não foi utilizado nos casos Sul-Mato-Grossenses como um processo de compreensão do todo, mas apenas como uma forma sistemática de atender demandas institucionais, o que explica sua falta de profundidade, de análise crítica sobre as técnicas construtivas e tipologias e de leitura das suas esplanadas e pátios de trabalho.

Os inventários de 2007 (A trilogia do patrimônio histórico e cultural Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense), 2008 (Inventário Arquitetônico de Miranda e Inventário do patrimônio ferroviário/SICG/IPHAN) e o de 2016-2017 (Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul – FCMS), que se detiveram no espólio da extinta EFNOB em Mato Grosso do Sul, utilizaram fichas simplistas e genéricas de marcação optativa, em que cada uma daquelas centenas de construções foram listada em um tipo de *check list*, com a finalidade de produzir material de conhecimento sobre suas características físicas (cobertura cerâmica, concreto armado, metálica, etc), tipos de esquadrias (concreto, madeira, metálica, etc), estado geral de conservação (bom, regular, precário, etc). Do corpus de inventários analisados, salvo os dois primeiros, os demais se resumem a ilustrar as visitas com uma ou duas pequenas fotos que nada nos contam sobre o bem.

É compreensível que esses inventários foram realizados em condições extremas, que as instituições careceram de maiores recursos ou de uma equipe técnica adequada, levando, muitas vezes ao improvisado com o intuito de viabilizar a demanda. Nossa crítica reside justamente na falta de atualização da metodologia, que parece não considerar questões lançadas pela própria carta do patrimônio industrial (TICCIH, 2003), que chama a atenção para que esses inventários também identifiquem e analisem, além das variadas tipologias

arquitetônicas e os respectivos equipamentos (bens móveis, tão comuns ao caso ferroviário), as técnicas construtivas empregadas nas edificações.

É importante que as práticas de patrimonialização e reconhecimento através dos inventários para o Patrimônio Cultural Ferroviário não trate de maneira genérica sua materialidade e outras características arquitetônicas. As variações dos *Typos* foram marca registrada desse tipo de produção e que, ao ignorarmos que existiram não apenas “estações”, mas “estações de 1ª, 2ª e 3ª classe”, entre outros, ou que não seja dada a devida atenção para a hierarquia social que se refletia na fisionomia e na planta das unidades habitacionais (casa de engenheiro, operário, ferroviário), ocultamos o papel da arquitetura histórica como narrativa documental da técnica e daquela sociedade industrial-ferroviária.

Por ser o Lugar um espaço que detém uma série de significado e relações estreitas com o passado e as construções culturais de um povo, podemos entender que o caso de Salobra apresenta uma situação em que a junção das memórias do grupo vem tentando ressignificar uma série de locais que foram destituídos dos seus usos originais. Assim, seria possível estabelecer uma estratégia de como legitimar a identidade local junto com a comunidade.

Talvez seja preciso entender que um plano de gestão cultural dessas narrativas e a sua possível patrimonialização envolvam uma revisão do significado social dos patrimônios para as pessoas que os utilizam, a intangibilidade vista nas referências culturais de Salobra e a sobreposição de narrativas em tantas camadas de tempos e disciplinas tão distintas, sugere que seja possível trabalhar com o conceito de Sistemas Patrimoniais (TAMASO, 2015), relacionando as manifestações culturais intangíveis com a materialidade.

Juntas elas funcionam como um sistema social que deve envolver o maior número de atores integrados, buscando uma desnaturalização do processo de patrimonialização embasado apenas segundo o DAP, ao entender que é necessário que sejam realizadas uma assimilação e mapeamento de tais elementos, narrativas históricas, espaços e lembranças com o intuito de se entender como lidar com essa diversidade de referências e narrativas, beneficiando a própria comunidade a partir do estabelecimento de políticas públicas embasadas em dinâmicas participativas que levem em conta os diferentes olhares sobre os espaços.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Documentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil consultados no Arquivo Histórico do Museu Ferroviário Regional de Bauru.

- APONTAMENTOS sobre a “Comissão Schnoor” da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em 1908. Corumbá, Typographia do Autonomista, 1908.
- AOS senhores chefes de serviço e agentes: Bauru, 31 de dezembro de 1927 pelo Agenor Carrilho chefe da II Divisão. 1927
- CARTA da TPA Engenharia e Comércio LTDA apresentada a Rede Ferroviária Federal – Superintendência de Produção Bauru, Departamento regional de via permanente e obras em 02 de março de 1979, São Paulo, 5 p. 1979.
- ESTUDO por Gonzaga de Campos. Estrada de Ferro para Matto Grosso. São Paulo, Espindola, Siqueira & Comp. 1900.
- INTRODUÇÃO ao relatório referente ao exercício de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro da viação e obras públicas, pelo Eng. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, director da Estrada, São Paulo, Secção de obras do Estado de São Paulo, 1922.
- JUNIOR, Rubens Lovison. História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil II. Servidos pela 10ª Divisão – Noroeste. S/ Local (provavelmente Bauru). 1971.
- LOPES, Oquendo, Superintendente de produção de Bauru. Resposta ao Ilmo. Sr. Redator da “Folha de São Paulo”, São Paulo-SP. Inundação do Pantanal mato-grossense, 8 de março de 1979, Bauru, 1979.
- MACHADO, P. P. J. O. Carta de J.O. Machado S/A. Engenharia Comércio Indústria para a EFNOB de 01 de maio de 1952. In Processo administrativo nº 1186/3/52 – proposta para a execução de obras na Esplanada de Corumbá. Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Departamento de contabilidade e dos serviços de Fiscalização. Bauru, 1952.
- RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 11 de junho de 1906. Rio de Janeiro, Typographia de Heitor Ribeiro & C, 1906.

- RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 22 de setembro de 1908. Rio de Janeiro, Papelaria União, 1908.
- RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 30 de outubro de 1909. Rio de Janeiro, Typographia Leuzinger, 1909.
- RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 20 de outubro de 1910. Rio de Janeiro, Papelaria União, 1910.
- RELATÓRIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à Assembléia Geral Ordinária realizada em 16 de outubro de 1911. Rio de Janeiro, Typographia Leuzinger, 1911.
- RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, ministro da viação e obras públicas pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra, director interino. Referente aos annos de 1914 e 1915. Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1918.
- RELATORIO referente ao exercício de 1924, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, MD. Ministro da viação e obras públicas pelo Eng. Oscar Teixeira Guimarães, director interino da estrada.
- RELATORIO referente ao exercício de 1927, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, MD. Ministro da viação e obras públicas pelo Eng. Alfredo de Castilho director da estrada. 1927
- RELATORIO referente ao exercício de 1929, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, MD. Ministro da viação e obras públicas pelo Eng. Mauricio Murgel Dutra director da estrada. 1929
- RELATORIO do anno de 1930, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Américo de Almeida pelo Eng. Waldemiro Pereira da Cunha - director, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil 1930.
- RELATORIO do ano de 1931, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Américo de Almeida pelo Eng. Henrique Eduardo Couto Fernandes - director, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Arquivo da secretaria, 1931.

- RELATORIO do ano de 1932, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. José Américo de Almeida pelo Eng. Henrique Eduardo Couto Fernandes - director, Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Arquivo da secretaria, 1932.
- RELATORIO do ano de 1938, apresentado ao Exmo. Sr. Gen. João de Mendonça Lima, ministro da viação e obras publicas pelo Major Americo Marinho Lutz, diretor, Tipografia Siqueira, São Paulo. 1938.
- RESUMO do relatório sobre os serviços da Estrada em o anno de 1921 apresentado ao Efmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M. D. ministro da viação e obras públicas pelo Eng. Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, director da estrada. 1921.

Fontes Orais

- Cícero [preferiu não informar o sobrenome], idade aproximada: 30 anos, entrevista realizada em junho de 2016 em um bar no povoado de Salobra/MS;
- Dona Teresa (como ela pediu para ser chamada), idade confirmada: 76 anos, entrevista realizada em junho de 2016 em suas duas moradas, uma no povoado de Salobra e outra na cidade de Miranda/MS;
- Fátima Cordela, recifense, idade aproximada: 60 anos, entrevista realizada em junho de 2016 em sua casa no centro da cidade de Miranda/MS;
- Ildebrando Castro, Idade aproximada: 80 anos, entrevista realizada em junho de 2016 na Vila dos Ferroviários na cidade de Miranda/MS;
- Maura Freire Xavier, idade aproximada: 50 anos, entrevistas realizadas em junho de 2016 e dezembro de 2017;
- Peter Paulo, idade aproximada: 40 anos, entrevista realizada em junho de 2016 em sua casa no povoado de Salobra/MS;
- Teresa Tânia, idade aproximada: 40 anos, entrevista realizada em junho de 2016 em dois locais: sua casa em Miranda/MS e durante um passeio de barco no povoado de Salobra;

Documentos internos IPHAN (Consultados no acervo documental da Superintendência do IPHAN em Campo Grande/MS e disponibilizados por técnicos do Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização-DEPAM, no IPHAN-sede em Brasília/DF).

AGESUL Agencia Estadual de Gestão de Empreendimentos -. **Reforma, ampliação e adequação da estação ferroviária de Miranda.** Miranda: Agesul, 2008. Memorial descritivo.

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. **Carta a Superintendente do IPHAN-MS.** Campo Grande, MS. 26 de setembro de 2013. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2013a.

_____. **Carta a Superintendente do IPHAN-MS.** Campo Grande, MS. 06 de outubro de 2013. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2013b.

CALHEIROS, Américo Ferreira. **Ofício nº 1438/2008/Gabinete Diretor-Presidente/FCMS.** Campo Grande-MS. 17 de julho de 2008. In. IPHAN, Trem do Pantanal. Processo nº 01401.001077/2008-11. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2008

FAPEC, Fundação de Apoio à Pesquisa Ao Ensino e A Cultura -. **1º relatório parcial:** Projeto: inventário arquitetônico de Miranda/MS. Campo Grande: ., 2008.

IPHAN. **Ata da 34ª Reunião do Conselho Consultivo do Patrimônio Cultural.** 2002. Carlos Henrique Heck (Presidente do IPHAN), Angela Gutierrez, Arno Wehling, Augusto Carlos da Silva Telles, Luíz Phelipe de Carvalho Castro Andrès, Marcos Vinícios Vilaça, Nestor Goulart Reis Filho, Paulo Bertran Wirth Chaibub, Pedro Ignacio Schmitz, Synésio Scofano Fernandes (Conselheiros). Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/atas/2002__02__34a_reunio_ordinria__16_de_maiio.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2017.

LIMA, Maria Margareth Escobar Ribas. **Ofício nº 351/GAB18ºSR/IPHAN-MS.** Campo Grande-MS. 20 de novembro de 2008. In. IPHAN, Trem do Pantanal. Processo nº 01401.001077/2008-11. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2008

PUCCINELLI, André. **OF/GABGOV/MS/Nº 532/2007.** Campo Grande-MS. 13 de novembro de 2007. In. IPHAN, Trem do Pantanal. Processo nº 01401.001077/2008-11. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2008

_____. **OF/GABGOV/MS/Nº 775/2008**. Campo Grande-MS. 24 de outubro de 2008. In. IPHAN, Trem do Pantanal. Processo nº 01401.001077/2008-11. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2008

ROLIM, Fábio Guimarães. **Patrimônio Cultural Ferroviário em Mato Grosso do Sul**: Campo Grande: Material apresentado durante O I Seminário Nacional do Patrimônio Cultural Ferroviário em Mato Grosso do Sul, 2017. 17 slides, color, 33,86x19,05.

_____. **Parecer técnico sobre patrimônio ferroviário em Mato Grosso do Sul**. Brasília-DF. 04 de dezembro de 2008. In. IPHAN, Trem do Pantanal. Processo nº 01401.001077/2008-11. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2008

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Campo Grande, Mato Grosso do Sul**, 11 de dezembro de 2006, Instrução do Processo de Tombamento/IPHAN, apresentação e justificativa da 18ª Superintendência Regional/IPHAN – MS.

SAMPAIO, Renata Domingues. **Memorando RD-IPHAN_MS-001-14. Ref. Processo N. 01401.000560-2013-37 Parecer a respeito de solicitação de tombamento do município de Miranda-MS**. Campo Grande, MS. 27 de janeiro de 2014. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2014.

SILVA, Natália Leal da. **Memorando N. 14-13 HIST-IPHAN-MS. Ref. Parecer a respeito de solicitação de tombamento do município de Miranda**. Campo Grande, MS. 02 de dezembro de 2013. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2013.

Outros documentos

ARRUDA, Ângelo. Os 25 anos do Estado e a situação do patrimônio cultural urbano. *Jornal de Domingo*. Campo Grande – MS. Ano --. P. 8. Outubro de 2002.

AÇÕES em turismo começam a ser reconhecidas. *Gazeta do Pantanal*. Miranda. 05 mai. 2002. Folha Turismo, Caderno 4.

BRASIL, Governo do. Histórico [RFFSA]. Disponível em: <<http://www.rffsa.gov.br/principal/historico.htm>>. Acesso em: dez. 2017.

BITTAR, Luis. O novo e o velho trem do Pantanal. 2011. Site pessoal de geógrafo e professor. Disponível em: <<http://luisbittar.webnode.com.br/news/o-novo-e-o-velho-trem-do-pantanal/>>. Acesso em: jan. 2018.

CAMPOS, Ricardo. Trem do Pantanal fracassa seis anos depois e empresa suspende passeio. Campo Grande News. Campo Grande. Abr. 2015. Cidades. Disponível em: <<https://www.campograndenews.com.br/cidades/trem-do-pantanal-fracassa-seis-anos-depois-e-empresa-suspende-passeio>>. Acesso em dez. 2017.

CIDADE e empresário dão exemplos de preservação da ferrovia. Gazeta do Pantanal. Miranda. 12 de mai. 2002. Folha Turismo, Caderno 3.

ESTAÇÕES de trem tornam-se ruínas. Correio do Estado. Campo Grande. Recorte do arquivo da AFAPEDI, faltando maiores informações. 14 de janeiro de 1999

ESTRADAS DE FERRO DO BRASIL 1965 – SUPLEMENTO DA REVISTA

FERROVIÁRIA, Rio de Janeiro / São Paulo, out. 1965.

FRIAS, Silvia. Novoeste tem 18 dias para recuperar ferrovia. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. 27 maio 2003.

FALTA de investimento da ALL tira Trem do Pantanal do trilho: Passeio, agora, parte de Aquidauana, onde segue até a cidade de Miranda. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. ago. 2014. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/economia/falta-de-investimento-da-all-tira-trem-do-pantanal-do-trilho/226072/>>. Acesso em: 01 jan. 2018.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. Linha-Tronco - E. F. Noroeste do Brasil (Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul) Ramal de Ponta Porã (Estado de Mato Grosso do Sul): Histórico das linhas. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/ms_nob/indice.htm>. Acesso em: 01 jan. 2018.

INAUGURAÇÕES marcaram o aniversário da cidade. Jornal da Cidade, Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 7. Julho de 2002.

INICIADAS as obras do Centro Referencial da Cultura Terena. Gazeta do Pantanal. Miranda. 10 de nov. 2002. Capa.

PRIVATIZAÇÃO aumenta exploração. Pau na Máquina: Sindicato de trabalhadores em empresas ferroviárias de Bauru e Mato Grosso do Sul - FNTST. Bauru, p. 1-1. 11 nov. 1997.

RODOVIA Aquidauana - Miranda. Jornal da Tarde, Corumbá - Mato Grosso, ano IX, p. 4. Abril de 1968.

REBUÁ um nome que se tornou símbolo, O repórter – Miranda - Mato Grosso, ano --, p. 1 (capa) julho de 1976.

REVISTA FERROVIÁRIA, Rio de Janeiro / São Paulo, ano. 26. n. 8, ago. 1965. 54 p.

SOBRADINHO atinge o seu ponto crítico: Pantanal. Folha de São Paulo. São Paulo, p. 10-10. 08 mar. 1979.

RETORNO do trem do Pantanal vai incrementar o ecoturismo. Gazeta do Pantanal. Miranda. 14 abr. 2002. Folha Turismo, Caderno 4.

TRILOGIA resgata patrimônio histórico e cultural. Gazeta do Pantanal. Miranda. 20 out. 2002. Folha Turismo, Caderno 4.

TREM do Pantanal, com falta de demanda, vai reduzir viagens. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. 28 abr. 2013. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/noticias/trem-do-pantanal-com-falta-de-demanda-vai-reduzir-viagens/180819/>>. Acesso em: 01 jan. 2018.

MIRANDA passa a integrar o calendário cultural do estado. Gazeta do Pantanal. Miranda. 14 abr. 2002. Folha Cultura, Caderno 5.

MIRANDA ganhará seu museu ferroviário. Gazeta do Pantanal. Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 3. Março de 2002.

MIRANDA: parceria pode dinamizar turismo regional. Gazeta do Pantanal. Miranda – Mato Grosso do Sul, ano --. P. 6. Abril de 2002.

TREM do Pantanal valorizará o turismo e a cultura regional. Gazeta do Pantanal. Miranda. 12 de mai. 2002. Folha Turismo, Caderno 3.

TREM do Pantanal chega ao fim da linha na Capital. Correio do Estado. Campo Grande, p. 1-1. 08 abr. 2012. Disponível em: <<https://www.correiodoestado.com.br/noticias/trem-do-pantanal-chega-ao-fim-da-linha-na-capital/145982/>>. Acesso em: 01 jan. 2018.

UM SINO, muita saudade: lembranças que não se apagam. Jornal da cidade. Miranda – Mato Grosso. Ano --. P.11. julho de 1978.

VALENTE, Rubens. Privatizado, “trem da morte” vira sucata. Folha de São Paulo. São Paulo. 9 mar. 1998. Folha Turismo.

ZECA assegura estudo para retorno do Trem do pantanal. Gazeta do Pantanal. Miranda. 14 abr. 2002. Folha Turismo, Caderno 4

Demais obras citadas

ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1995. Tradução de Pier Luigi Cabra.

ARANTES, Antonio Augusto. **Prefácio**. In: ARANTES, Antonio Augusto. Produzindo o passado: Estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984. p. 7-11.

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira. **Pioneiros da arquitetura e da construção em Campo Grande**. Campo Grande – MS, UNIDERP, 2002.

_____. **História da arquitetura de Mato Grosso do Sul: Origens e trajetórias**. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura, 2009.

ALBUQUERQUE, Celso Nicolau; OJEDA, Elcio. **Conhecendo Miranda: História - Geografia - 3º série**. Miranda: Prefeitura Municipal de Miranda, 2001.

ALBUQUERQUE, Alexandre. **Construções civis**. São Paulo. Empresa gráfica da Revista dos Tribunais LTDA. 1948

ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de. **Rodrigo e o SPHAN: coletânea de textos sobre o patrimônio cultural**. Rio de Janeiro: Ministério da Cultura | Fundação Pró-Memória, 1987.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste: Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional**. São Paulo: Livraria Martins Editora, 1950.

AZEVEDO, Paulo Ormindo de, **Inventário como Instrumento e Proteção: A experiência pioneira do Ipac-Bahia** (1995). In. MOTTA, Lia. SILVA, Maria Beatriz Resende (org.) Inventário de Identificação. Rio de Janeiro. IPHAN. 1998.

BARDI, Lina Bo. **Arquitetura e natureza: a casa na paisagem**. In: RUBINO, Silvana; GRINOVER, Marina (Org.). Lina por escrito: Textos escolhidos de Lina Bo Bardi. São Paulo: Cosac Naify, 2009. p. 47-55.

BUTTIMER, Anne. **Grasping the dynamism of lifeworld**. Annals of the Association of American Geographers, 66 (2), p. 266-276. 1976.

BRASIL. **Lei nº 10.233**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. **Medida Provisória nº 353**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. **Lei nº 11.483**, de 31 de maio de 2007. Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei no 10.233, de 05 de junho de 2001, e dá outras

providências. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. **Portaria nº 407**, de 21 de dezembro de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de Valoração e procedimento de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária, em conformidade com o art. 9º da Lei n.º 11.483/2007. Diário Oficial [da República Federativa do Brasil], Brasília, 23 de dezembro de 2007.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.**

_____. **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937.

_____. **Decreto Nº 6.463**. Approva as clausulas para a revisão do contracto da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil e modificação do traçado Bahurú-Cuyabá. 25 de abril de 1907

BENEVOLO, Leonardo. **Historia de La arquitectura moderna**. 8º Ed. Editora GG. Barcelona. 1999.

BERDOULAY, Vincent. **Espaço e Cultura**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.C.;

BUTTNER, Anne. Grasping the dynamism of lifeworld. *Annals of the Association of American Geographers*, 66 (2), p. 266-276. 1976.

CAMPOS, Fausto Vieira de. **Retrato de Mato Grosso**. 3. ed. São Paulo: Brasil-oeste Editora, 1969.

CORRÊA, R.L. (orgs.) **Olhares Geográficos. Modos de ver e viver o espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 101-131.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos A. C. **Dicionário da arquitetura brasileira**. 2. ed. São Paulo: Romano Guerra, 2017. (Coleção RG facsímile, 3)

CARDOSO, S.; SIMON, F. **Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso: Tomo I**. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011. 288 p.

_____. **Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso: Tomo II**. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011. 272 p.

_____. **Álbum gráfico do Estado de Mato Grosso: Tomo III**. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2011. 320 p.

CASEY, Edward S. How to get from space to place in a fairly short: Stretch of time. In: FELD, Steven; BOSSO, Keith H. *Senses of place*. Santa Fé, New México: School Of American Research Advanced Seminar Series, 1996. Cap. 1. p. 13-52.

CASTILHO, Maria Augusta de. SANTOS, Maria Christina de Lima Félix; **Catálogo Patrimônio histórico e cultural de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande: Life Editora, 2016.

CAVALCANTI NETO, José Rodrigues. **Relatório - patrimônio ferroviário**. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2017. 111 p. (Departamento do Patrimônio Material e Fiscalização - DEPAM). Relatório em desenvolvimento [incompleto].

_____.; CARNEIRO, Fernanda Gilbertoni; GIANNECCHINI, Ana Clara. **Avanços e desafios na preservação do Patrimônio Cultural Ferroviário pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. In: VI Colóquio Latino Americano sobre Recuperação e Preservação do Patrimônio Industrial, 2011. Disponível em: <<http://portal.IPHAN.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=2999>> Consultado em janeiro de 2018.

_____. **O IPHAN e o patrimônio cultural ferroviário**. In: IPHAN; CULTURA, Ministério da. **I Fórum nacional do patrimônio cultural: Sistema nacional de patrimônio cultural: desafios, estratégias e experiências para uma nova gestão - Ouro Preto/MG - 2009**. Brasília: IPHAN, 2012. p. 7-16.

_____. **Retratos – Rede Ferroviária, um patrimônio cultural**. REVISTA DESAFIOS DO CASTRO, Sonia Rabello. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro. Renovar. 1991.

CAMPESTRINI, Hildebrando, MENEZOZI, Arnaldo Rodrigues, LAURINO, Ângelo Antonieta Athanázio Laurino, JUNIOR, Francisco José Mineiro. **Enciclopédia das águas de Mato Grosso do Sul**. Instituto Histórico e Geográfico do Mato Grosso do Sul (IHGMS). 2014.

CULTURA, Fundação De. **Patrimônio histórico cultural de Mato Grosso do Sul**. Campo Grande, MS: Fundação de Cultura, 2011.

CUNHA, Fernanda Craveiro. **Pedra Fingida: protagonista invisível do centro de São Paulo**. São Paulo. Gaps. Coleção memórias urbanas. 2017

CURY, Isabelle (Org.). **Cartas patrimoniais**. 3. ed. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004. (Edições do patrimônio) CHOAY, Françoise. **A alegoria do Patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001. Tradução de Luciano Vieira Machado.

_____. **O patrimônio em questão: Antologia para um combate**. Belo Horizonte: Fino Franco, 2011. 184 p. (Coleção Patrimônio). Tradução de João Gabriel Alves Domingos.

CHUVA, Márcia. **Fundando a nação: a representação de um Brasil Barroco, moderno e civilizado**. In. Topoi, v. 4, n.7, jul-dez. 2003. PP.313-333

_____. **Preservação do patrimônio cultural no Brasil:** Uma perspectiva histórica, ética e política. In: CHUVA, Márcia; NOGUEIRA, Antonio Gilberto Ramos. (Org.) Patrimônio cultural: Políticas e perspectivas de preservação no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad/Faperj, 2012. p. 67-79.

CIAM. **Carta de Atenas.** 1931. Disponível em: <<http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>>. Acesso em: 01 nov. 2017.

_____. **Carta de Atenas.** 1933. Disponível em: <[http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta de Atenas 1933.pdf](http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf)>. Acesso em: 01 nov. 2017.

_____. **Carta de Veneza.** 1964. Disponível em: <[http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta de Veneza 1964. pdf](http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Veneza%201964.pdf)>. Acesso em: 01 nov. 2017.

D'ALMEIDA, Matheus de Paula. **A companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a ponte sobre o rio Paraguai.** 2011. 99 f. Relatório final de pesquisa apresentado à Fundação de Amparo à Pesquisa do estado de São Paulo - FAPESP - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo (DAUP), Universidade Estadual Paulista, Bauru, 2011. DESENVOLVIMENTO. Ano 6, edição 54, 2009. Disponível em:

http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2284:catid=28&Itemid=23

DULLAERT, Isabelle, 12., 1999, México. **Los edificios ferroviários, um patrimônio em mutación.**: In Resúmenes [de la] Asamblea ICOMOS. Congreso Mundial de Conservación del Patrimonio Monumental : el buen uso del patrimonio.. México: Icomos, 1999. p. 87.

FERREIRA, Luiz Felipe. **Acepções recentes do conceito de lugar e sua importância para o mundo contemporâneo.** Rio de Janeiro. Território, 5 (9), 2000, p. 65-83.

FERREIRA, Marieta de Moraes. AMADO, Janaína. **Usos & abusos da história oral.** 7º Ed. Rio de Janeiro. Editora FGV. 2005.

FELÍCIO, Benedicto; RODRIGUES, Amadeu. **Mato Grosso:** Um salto no tempo. Brasília: C. R Editora Ltda, 1971. Álbum especial do governo Pedro Pedrossian.

FINGER, Anna Eliza. **Um Séc. de Estradas de Ferro:** – Arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957. 2013. 466 f. Tese (Doutorado) - Curso de Programa de Pesquisa e Pós Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

_____. **Redes de proteção ao patrimônio.** In: SUTTI, Weber (Org.). I Fórum nacional do patrimônio cultural: Sistema nacional de patrimônio cultural: desafios, estratégias e

experiências para uma nova gestão - Ouro Preto/MG - 2009. Brasília: IPHAN, 2012. p. 252-260. (Volume 2 - Tomo 3).

FONSECA, Cândido Alberto da. **Noroeste do Brasil**: uma história de discussão e casualidades. Ms Cultura, Campo Grande, v. 2, n. 1, p.21-34, ago. 1985. Mensal.

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

HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo. Centauro. 2003.

HEIDEGGER, Martins. **“Building dwelling thinking” e “Poetically man dwells”**, in Poetry, language, thought, trad. Albert Hofstadter. Nova York: Harper & Row, 1971. (Construir, habitar, pensar, in Martin Heidegger, Ensaio e conferências. Petrópolis: Vozes, 2001, p. 125-141.

HOLZER, Werther. **A geografia humanista: sua trajetória 1950-1990**. Londrina. Eduel. 2016.

_____. **O lugar na geografia humanista**. Revista Território. Rio de Janeiro, ano IV, Nº 7. P. 67-78, jul. /dez. 1999.

ICOMOS. **Declaração de Québec**: Sobre a preservação do "Spiritu loci". (Canadá) 2008. Disponível em: <https://www.icomos.org/images/DOCUMENTS/Charters/GA16_Quebec_Declaration_Final_PT.pdf>. Acesso em: 5 mar. 2018.

_____. **A carta de Burra**. Austrália. Austrália. 1999. Disponível em: <<https://5cidade.files.wordpress.com/2008/03/carta-de-burra.pdf>> Acessado em março de 2017.

_____. **Understanding and assessing cultural significance**. Austrália. 2013. Disponível em: < http://australia.icomos.org/wp-content/uploads/Practice-Note_Understanding-and-assessing-cultural-significance.pdf >. Acessado em março de 2017.

IPHAN. **Coletânea de leis sobre preservação do Patrimônio**. Rio de Janeiro. IPHAN. 2006.

_____. **Ata da 49ª reunião do conselho consultivo do patrimônio cultural**. 2006. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/atas/2006__01__49a_reunio_ordinria__03_de_agosto.pdf>. Acesso em: 13 dez. 2017.

_____. **Inventário Nacional de Referências Culturais INRC**: Manual de Aplicação. 2000. Departamento de Identificação e Documentação. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Manual_do_INRC.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2018.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: Reflexões sobre a sua preservação.** São Paulo: Sec/Fapesp/Ateliê, 1998. 438 p.

_____. **La privatización de las ferrocarriles y la preservación Del Patrimônio Cultural Ferroviário em São Paulo:** In Resúmenes [de la] Asamblea ICOMOS. Congreso Mundial de Conservación del Patrimonio Monumental : el buen uso del patrimonio.. México: Icomos, 1999. P. 86.

_____. **Preservação do patrimônio arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro.** Cotia: Ateliê Editorial, 2008. 325 p.

LYRA, Cyro Côrrea. **Revitalização na arquitetura civil: Arquitetura industrial.** In: LYRA, Cyro Côrrea. **Preservação do patrimônio edificado: A questão do uso.** Brasília: IPHAN, 2016. Cap. 7. p. 193-199.

LEMONS, Carlos A. C. **Arquitetura Brasileira.** São Paulo. Ed. Da Universidade de São Paulo. 1979.

LYNCH, Kevin, **A imagem da cidade.** São Paulo. Martins Fontes. 1997.

LOSNAK, Célio José (Coord.). **Nos trilhos da memória: ferro e sangue.** Histórias de vida de ferroviário da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e RFFSA. Bauru: Secretaria de Cultura, 2004. V. 2.

MARQUES, Rubens da Costa. **Trilogia do Patrimônio Histórico e cultural Sul-Mato-Grossense Sul-Mato-Grossense .** 2º edição. Campo Grande. Ed. UFMS, 2007.

MASSEY, Doreen. **Pelo Espaço: Uma nova política de espacialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. Pag. 19-42.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica.** São Paulo. Atlas. 2003.

MORAIS, Sara Santos; RAMASSOTE, Rodrigo Martins; ARANTES NETO, Antonio Augusto. **Trajatória e desafios do Inventário Nacional de Referências Culturais (INRC): Entrevista com Antonio Arantes.** Revista Cpc, [s.l.], n. 20, p.221-260, 29 dez. 2015. Universidade de Sao Paulo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBiUSP. <http://dx.doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v0i20p221-260>.

MOTTA, Lia. **Valor de Patrimônio e Saber Técnico Institucional.** In: CUREAU, Sandra, KISHI, Sandra Akemi Shimada, SOARES, Inês Virgínia Prado, LAGE, Claudia Márcia Freire (Coord.). **Olhar Multidisciplinar sobre a efetividade da proteção do patrimônio cultural.** Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011. cap. 10.

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

NEVES, Correia das. **História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil**. Bauru: Tip. Brasil, 1958.

NORBERG-SCHULZ, Christian. **Intentions in architecture**. Canada: The Mit Press, 1966. 294 p.

_____. O fenômeno do lugar. In: (ORG.), Kate Nesbitt. **Uma nova agenda para a arquitetura: Antologia teórica 1965-1995**. São Paulo: Cosac Naify, 2008. p. 441-461. Tradução de Vera Pereira.

OLIVEIRA, V. M.. **Normatizar o uso para ressignificar os espaços: O caso do sítio histórico do Complexo Ferroviário de Campo Grande-MS**. In: IV Seminário Internacional - Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa - AEAULP, 2017, Belo Horizonte-MG. Paisagens culturais. A paisagem produtiva como patrimônio, 2017. v. III. p. 347-360.

PALLASMAA, Juhani. A geometria do sentimento: um olhar sobre a fenomenologia da arquitetura. In: (ORG.), Kate Nesbitt. **Uma nova agenda para a arquitetura: Antologia teórica 1965-1995**. São Paulo: Cosac Naify, 2008. p. 482-489. Tradução de Vera Pereira.

PAIVA, Alberto Randolpho (Org.). **Synopse da legislação da Viação férrea federal: 1935 - 1912**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1913.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Uma ferrovia entre dois mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na primeira metade do Séc. 20. Bauru: Ufms, 2004. 528 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil**, 4ª Edição. São Paulo: Perspectiva, 1978. (Série Debates)

RIBEIRO, Rafael Winter. **Possibilidades e limites da categoria de paisagem cultural para a formação de políticas de patrimônio**. In: Cureau, Sandra; ET AL (org.) Olhar multidisciplinar sobre a efetivação da proteção do patrimônio cultural. Belo Horizonte: Forum, 2011, p. 254-267.

ROLIM, Fábio Guimarães, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Complexo Ferroviário da Antiga Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Campo Grande, Mato Grosso do Sul, 11 de dezembro de 2006, Instrução do Processo de Tombamento/IPHAN, apresentação e justificativa da 18ª Superintendência Regional/IPHAN – MS.

RUBINO, Silvana Barbosa. **O mapa do Brasil passado**. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro. Nº 24. P. 97-105. 1996.

SAMPAIO, Renata Domingues. **Memorando RD-IPHAN_MS-001-14. Ref. Processo N. 01401.000560-2013-37 Parecer a respeito de solicitação de tombamento do município de Miranda-MS.** Campo Grande, MS. 27 de janeiro de 2014. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2013.

SANT'ANNA, Márcia. **A face imaterial do patrimônio cultural: os novos instrumentos de reconhecimento e valorização.** In: ABREU, Regina; CHAGAS, Mário. *Memória e patrimônio: ensaios contemporâneos.* 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009. p. 49-59.

_____. **Da cidade-monumento à cidade-documento: A norma de preservação de áreas urbanas no Brasil – 1937-1990.** Salvador. Oiti editora. 2014.

SCHNOOR, Emílio. **Relatório do ministério da indústria, viação e obras públicas 1908: 20° da República – Volume III – Rio de Janeiro – Imprensa Nacional 1908 / E. de F. de Itapura a Corumbá.** S/l: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas., 1908. 32 p. (Disponível em Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul). Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado da Indústria, Viação e obras Públicas Miguel Colman du Pin e Almeida no ano de 1908.

SEGAWA, Hugo. **Arquitetura no Brasil 1900-1990.** 3. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SEGURADO, João Emílio dos Santos. **Materiais de construção.** 5. ed. Lisboa: Livraria Bertrand, 1930. (Biblioteca de Instrução Profissional).

SMITH, Laurajane. **El "espejo patrimonial": Ilusión narcisista o reflexiones múltiples?.** *Antropol.arqueol.*, Bogotá, v. 12, n. 12, p.39-63, jan. 2011.

_____. **Uses of heritage.** New York, NY: Routledge, 2006.

SILVA, Natália Leal da. **Memorando N. 14-13 HIST-IPHAN-MS. Ref. Parecer a respeito de solicitação de tombamento do município de Miranda.** Campo Grande, MS. 02 de dezembro de 2013. In. IPHAN, Cidade de Miranda, Estado do Mato Grosso do Sul. Processo de tombamento n. 1.702-T-14. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico. Controle de processos e documentos. CPROD. 2013.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil.** São Paulo: Novel, 1986. Citação com autor incluído no texto: Silva (1986)

SOUSA, Lécio Gomes de. Miranda. In: SOUSA, Lécio Gomes de. **Bacia do Paraguai: geografia e história - Tomo I.** 2. ed. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2012. Cap. 411. p. 57-61.

TAMASO, Izabela. **Os patrimônios como sistemas patrimoniais e culturais: notas etnográficas sobre o caso da cidade de Goiás.** In. Revista Antropológicas. Ano 19, 26 (2): p. 156-185, 2015.

THIESEN, Beatriz Valladão. **Arqueologia industrial ou arqueologia da industrialização? Mais que uma questão de abrangência.** Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, v. 4, 2006. Disponível em: <http://portal.IPHAN.gov.br/uploads/publicacao/arqueologia_industrial.pdf > Acesso em 13 de dez. de 2017.

TICCIH, The International Committee For The Conservation Of The Industrial Heritage -. **Carta de Nizhny Tagil sobre o patrimônio industrial.** 2003. Rússia. Disponível em: <<http://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>>. Acesso em: 06 set. 2017.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência.** Londrina. Eduel. 2013.

TRANSPORTES, Departamento Nacional de Infraestrutura de. **Glossário dos Termos Ferroviários.** Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/ferrovias/glossario-de-terminos-ferroviarios/glossario.pdf>>. Acesso em: 06 jan. 2018.

VASCONCELLOS, Sylvio de. **Arquitetura no Brasil: sistemas construtivos.** Universidade de Minas Gerais. Belo Horizonte. 1979.

VIEIRA, Nívea Muniz. **Nos trilhos do patrimônio:** a Estrada de Ferro Vitória a Minas e o seu processo de identificação. In: LANDAU, Beatriz Adams. Programa de Especialização em Patrimônio: artigos (turma 2007). Rio de Janeiro: IPHAN/daf/copedoc, 2015. p. 201-235.

ANEXO1 – Questionário aberto elaborado pelo autor.
Utilizado na etapa de campo (história oral/entrevistas)

Questões / Memória e espaços

- 1) Onde você nasceu?
- 2) De onde eram seus pais?
- 3) Algum antepassado possui relação direta com a Guerra da Tríplice Aliança (Guerra do Paraguai)?
- 4) Você já morou em alguma cidade fora do município de Miranda?
- 5) Há quanto tempo mora em Miranda?
- 6) Você se considera Mirandense? Por que?
- 7) Você se considera Pantaneiro? O que isso significa para você?
- 8) O que a Estrada de Ferro (Nordeste do Brasil) significa para você?
- 9) Em que lugares você costumava ir quando criança?
- 10) Quais lugares te trazem boas e más recordações na cidade?
- 11) Quais os lugares e edificações que caso fossem demolidos você de fato se importaria? Por que?
- 12) O que a sua casa significa para você?
- 13) Você guarda objetos que considera que representem um pouco do seu passado e de sua identidade e/ou da sua família?

Questões / Arquitetura, lugares e cultura material

- 1) Você sabe o que é o tombamento?
- 2) Você já ouviu falar no IPHAN?
- 3) Sabe quais edificações são tombadas em Miranda?
- 4) Você associa esses lugares à história da cidade e à sua? Por que?
- 5) O que é o Complexo Ferroviário de Miranda para você?
- 6) Conhece alguém que poderia fornecer maiores informações sobre a história da ferrovia na cidade?
- 7) O que você acha do “fracasso” do “Trem do Pantanal” que tinha como finalidade reativar a malha ferroviária para transporte de passageiros, tendo como ponto final a Estação de Miranda?
- 8) Você já visitou as ruínas da Usina Açucareira Santo Antônio? Quais tipos de usos você acha que poderiam existir naquele local?
- 9) Já se deparou com a alguma edificação antiga que você acha que merecia ser protegida? Onde? Por que?
- 10) O que você entende por proteção?
- 11) Qual a sua relação com as águas do rio Miranda?
- 12) Conhece alguma história relacionada ao rio ou algum fato marcante ocorrido?
- 13) Em sua opinião, o que o torna importante para o município?
- 14) Já ouviu falar do Presídio de Miranda?
- 15) Você acha que o Estado deve preservar os sítios históricos/urbanos com o tombamento?
- 16) Como você acha que a comunidade pode preservar os sítios históricos/urbanos?
- 17) Você possui fotos antigas da cidade?

ANEXO 2 – Lei nº 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 EFNOBe seus respectivos entornos históricos.

O PRESIDENTE DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO DO SUL, faço saber que a Assembléia 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 01/07/1956 - 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 Porã
 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 em 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.